



MOCION PARA LA CREACIÓN DE UN CARRIL BUS VAO EN LA TF-5 DESDE LA PERSPECTIVA DE GÉNERO

Juan Agustín Siverio González, concejal de AUP-Sisepuede dentro del Grupo Mixto, en uso de las atribuciones que les confiere el Reglamento Orgánico del Gobierno y de la Administración Municipal, presentan al Pleno del Excelentísimo Ayuntamiento de San Juan de la Rambla la presente **MOCIÓN** para su debate y aprobación, si procede, de acuerdo con la siguiente:

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

Desde la década de los 90, se generan atascos en la TF5 de tal magnitud que el trayecto que a diario realizan muchas personas que van a trabajar o estudiar desde el norte hasta La Laguna o Santa Cruz, trayecto que en condiciones normales se podría realizar en 20 minutos se puede llegar a tardar hasta tres horas. La densidad de tráfico que soporta la isla de Tenerife con 776000 vehículos para 1004000 habitantes es insostenible con las repercusiones que eso genera tanto en la salud, como en la estabilidad en el trabajo y estudios de las personas que a diario tienen que realizar este trayecto, como, por supuesto, en el medio ambiente insular.

El problema de la congestión de la TF-5 hasta el área metropolitana de Santa Cruz de Tenerife en la hora punta de la mañana supone que se produzcan retenciones de más de 25 Km de longitud entre el área metropolitana y Santa Úrsula. Esta situación se traduce en un servicio de transporte público deficiente ya que le es imposible cumplir con los parámetros mínimos de velocidad comercial que lo hagan atractivo. La mejora en las condiciones de circulación en términos de eficiencia en consumo energético y disminución de contaminación pasan por la disminución en el número de viajes o por aumentar la capacidad de transporte.

En coherencia con el marco legislativo autonómico y los documentos de planificación insular los aumentos en la oferta de transporte deben priorizar el transporte colectivo. Así, el aumento de la capacidad de la TF-5 se entiende que debe favorecer especialmente al transporte colectivo. Y, en efecto, la mejora de las condiciones de circulación que proporcionaría un aumento de la ocupación de los vehículos es, sin duda, la razón de la actualidad y vigencia del concepto de “alta ocupación”. En las últimas décadas, la promoción de la alta ocupación constituye uno de los instrumentos en alza para afrontar la recurrente congestión de carreteras y autopistas durante las horas y períodos punta. Pero, además de ese objetivo funcional, la promoción de una mayor ocupación de los vehículos se inscribe, también, en el marco de las políticas que tratan de reducir el consumo energético y los impactos ambientales, asociados a la circulación automovil (15% de las emisiones de CO2 provienen del sector transporte). La promoción de la alta ocupación no es por tanto únicamente una forma de lucha contra la congestión circulatoria. Es, simultáneamente, un medio para reducir los impactos negativos del tráfico y contribuir a la conservación de los recursos energéticos y la calidad ambiental.

Un informe elaborado por los especialistas del Destacamento de Tráfico de la Guardia Civil tinerfeña para aliviar, en lo posible, la congestión del tráfico que se registra todos los días en la TF-5, entienden como clave habilitar, a determinados horarios, carriles para uso exclusivo de las guaguas y taxis, además de aquellos vehículos que circulen con el mayor número de pasajeros posible. Los especialistas de la Guardia Civil consideran, tras el análisis de los datos sobre el tráfico en la TF-5, que la aglomeración en dicha vía obedece a una gestión que prima el vehículo privado. Por ello, apuestan por reforzar el transporte público, para lo cual entienden como imprescindible reservar, a determinados horarios, un carril por el que solo puedan circular guaguas y taxis, además de otros vehículos que presenten determinadas circunstancias, como la referida de circular con varios pasajeros¹.

Frente a esta concepción de la ciudad, que obliga a enfrentar grandes desplazamientos diarios, prioriza los coches, fomenta los espacios en desuso o concibe las calles como lugar de tránsito y no de encuentro, se erige el urbanismo feminista, que engloba aportaciones hechas desde varios ámbitos del urbanismo y la arquitectura sobre la proyección de ciudades sostenibles, aptas para la vida cotidiana y centradas en las necesidades de las personas².

La seguridad desde una perspectiva de género pone en el centro la percepción de seguridad, debido a las repercusiones de género que esta tiene en el uso diferenciado del espacio. La percepción de seguridad de las mujeres está marcada por la violencia sexual de la que son objeto y determina en gran medida cómo las mujeres viven los diferentes espacios.

1

<https://diariodeavisos.elespanol.com/2018/02/las-colas-la-tf-5-se-pueden-reducir-forma-inmediata-minimo-coste/>

2

http://www.eldiario.es/sociedad/Ciudades-feminista-plural_0_649535851.html

Así pues, desde el urbanismo feminista se tiene en cuenta que la manera en la que las mujeres distribuyen su tiempo está, en muchas ocasiones, condicionada por el peso que las tareas reproductivas tienen en su actividad cotidiana. La escasa valoración de estas tareas y la consideración equivocada de que éstas únicamente tienen lugar en el interior de las viviendas no hace sino despreciar un gran número de los desplazamientos cotidianos que las personas que se ocupan de la reproducción, mayoritariamente mujeres, realizan: acompañamiento a centros educativos, a recursos propios de personas dependientes, compras, tareas relacionadas con la salud, gestiones administrativas. El transporte, como elemento vertebrador de estos desplazamientos, así como del traslado a sus centros de trabajo remunerado, se convierte en una dimensión fundamental a atender para contribuir a facilitar la conciliación del trabajo remunerado con todo aquel que no es otro que el de cuidado y reproductivo, así como la realización de otras actividades necesarias y fundamentales para el desarrollo de las mujeres y de la sociedad en general.

La introducción de la perspectiva de género en el transporte supone, asimismo, el reconocimiento de una voz hasta ahora silenciada en las decisiones y planificación por su escasa presencia en el sector.

Nuestro objetivo debe ir encaminado a lograr un transporte más equitativo socialmente, y un conocimiento más profundo del enorme impacto que tiene en la sostenibilidad de la vida la movilidad, por lo que es imprescindible examinar la problemática de la TF5 con perspectiva de género.

Los enormes atascos que se producen diariamente en la TF5 lejos de facilitar la conciliación familiar hacen esta prácticamente imposible. Ninguna de las medidas propuestas por las diferentes administraciones, equipos técnicos ni partidos políticos han entrado a examinar la problemática de la TF5 desde esta perspectiva de género. De nuevo ante este problema de movilidad, las mujeres volvemos a estar invisibilizadas.

La realidad es que las mujeres que trabajan en la zona metropolitana y habitan en los diferentes municipios del norte de Tenerife, si no tienen pareja o esta también tiene su centro de trabajo en la misma, se ven obligadas a salir de sus municipios a horas intempestivas para meterse en atascos interminables con el fin de llegar a su centro de trabajo, remunerado a veces, invirtiendo DOS HORAS en recorrer escasos 30 o 40 km. Recayendo sobre ellas el cuidado de sus hijas/os menores, muchas de ellas se ven obligadas a recurrir a mujeres mayores (abuelas) quienes se hacen cargo de menores a veces a las 5 de la madrugada, para “cuidar” hasta que llegue la hora “natural” para éstas trasladarlos a sus centros escolares. Ni qué decir tiene que si estas mujeres son las parejas de quienes tienen su centro de trabajo en zona metropolitana y ellas tienen la suerte de tener sus “trabajos remunerados” cerca del municipio en el que habitan, recaen sobre ellas únicamente la responsabilidad del cuidado y traslado a centros educativos de sus hijos e hijas.

Tampoco escapa a nadie que la mujer suele ser la encargada del cuidado de mayores, y que los centros sanitarios referenciales se encuentran en zonas metropolitanas, pues

aquí de nuevo es la mujer quien se encarga de “acompañar” a pruebas médicas a las personas mayores de la familia. Las ausencias a centros de trabajo para estos menesteres de cuidado también se ve afectada, toda una mañana “descontada” de sus ya precarios sueldos para pasar la mitad de ella en atascos interminables.

Así mismo, el éxito del bus vao dependerá de las políticas de apoyo, gestión y sensibilización social de la infraestructura, tanto como de la existencia de una demanda previa, sobradamente en el caso de Tenerife dada la densidad de tráfico y población en la isla, como queda claro dada la densidad de vehículos en la isla y las recomendaciones desde la Guardia Civil hasta los movimientos ecologistas.

Por todo lo anteriormente expuesto el Pleno del Ayuntamiento de San Juan de la Rambla **ACUERDA:**

1. Instar al Cabildo a que priorice, por encima de otras propuestas y se comprometa a desarrollar con carácter de urgencia la construcción de carriles adicionales exclusivos para guaguas y vehículos de alta ocupación (VAO) en la Autopista Norte (TF-5), estudiando la posibilidad técnica de implementar desde ahora los carriles guagua-VAO en aquellos tramos donde ya sea posible".
2. Instar al Gobierno de España a establecer el mismo orden de prioridades en el Plan de Inversiones para Canarias correspondiente a Tenerife en materia de carreteras.
3. Instar al Cabildo a generar políticas de apoyo, gestión y sensibilización social a la infraestructura.
4. Instar al Cabildo a realizar una inversión significativa en el transporte público (TITSA) "cuantificada" y analizada con las frecuencias y líneas a incrementar, el personal a contratar para poder hacer frente a la nueva demanda; y la adquisición de guaguas eléctricas. El éxito del carril bus vao, se medirá por el éxito del trasvase de coches a guaguas y esto dependerá de que TITSA pueda hacer frente con medios humanos y materiales que estén a la altura del desafío que enfrentamos.
5. Instar al Cabildo a realizar una masiva campaña de sensibilización social para potenciar el uso del transporte público.
6. Instar al Cabildo a que dentro del proyecto de construcción del carril bus-VAO se tengan en cuenta elementos a favor de la igualdad y la seguridad: las paradas de guaguas de la isla han de tener conexión wifi, botón de alarma para llamar al 112 o al 016, estar iluminadas siempre de noche y con paneles solares.
7. Que el Ayuntamiento de San Juan de la Rambla se comprometa, tras realizar un detenido análisis de la demanda, a crear estacionamientos para automóvi-

les, cuyo fin es alentar a los conductores a aparcar su vehículo privado y usar el transporte público.

En Santa Juan de la Rambla, a 18 de abril de 2018

Juan Agustín Siverio González