

PLAN DE CAMBIO EN LA CULTURA DEL TRANSPORTE

1 ¿Qué es el plan de cambio en la cultura del transporte?

Es un plan de transformaciones, a distintos niveles, para adaptar nuestro municipio y nuestras formas de transporte al futuro de escasez energética, Buscando además un modelo saludable y socialmente integrador.

2 ¿Qué importancia tiene el plan de cambio en la cultura del transporte?

Es una necesidad imperiosa el cambio en la cultura del transporte ante la ya instalada crisis energética. El 94% de la energía usada en el transporte deriva del petróleo, cuya producción desciende inexorablemente desde 2006. Nuestro municipio necesita sustancialmente la importación de este recurso, tanto por la alta dependencia para poder funcionar como por la imposibilidad de que la extracción interna cubra los consumos.

Esto genera por lo tanto una supeditación ante procesos geopolíticos y de mercado que trasciende nuestra capacidad de soberanía. Por lo cual para superar esta crisis es necesario eliminar, no sus síntomas, sino sus motivaciones.

La actual cultura del transporte supone un seguro fiasco de modelo, ya que apuesta por unos recursos exógenos y cada vez más escasos. Además es una cultura profundamente insalubre, desadaptada al medio y destructora de este. En definitiva, genera discapacidades sociales de superación de la actual crisis civilizatoria.

Es decir, un cambio en el modo en el que se entiende la movilidad debe sustentarse en los tres ámbitos a los que nos hemos referido:

- Superación la actual crisis energética en el transporte tratando de generar un modelo diverso que reproduzca unas formas sociales basadas la seguridad y soberanía energética y alimenticia.
- Este modelo compite con el actual además en áreas como la salud social; evitando accidentes y reduciendo las enfermedades vinculadas al sedentarismo o áreas como formas de convivencia con mayores rasgos de socialización.

- En cuanto al ámbito ecológico, reduce la contaminación local y genera educación para una adaptación de nuestras formas de vida al medio ambiente en el que se desarrolla.

3 Ejemplos de planes de cambio en la cultura del transporte

Desde distintos ámbitos de organizaciones sociales, algunas institucionalizadas y otras no existen multitud de enfoques en el desarrollo de modelos de transporte alternativos.

Así podemos enunciar los modelos de transporte de ciudades que se encuentran dentro de las iniciativas en transición como la de **Totnes**, que integra el modelo de transformación del transporte dentro de unas estrategias de transformación y adaptación a la crisis energética. Otras ciudades que desarrollan sus planes de movilidad sostenible sin alterar sustancialmente el marco social en el que se encuentran; de estas existen algunas con apuestas más fuertes como las de la ciudad de **Vitoria** en el que se han reordenado los medios de transporte público y se han desarrollado nuevos modelos urbanísticos; como las supermanzanas para transformar la jerarquía en la ocupación de los espacios públicos, primando los traslados peatonales, en bicicleta y en autobús o tranvía en detrimento del transporte privado. Además generando espacios de discusión y de elaboración en torno a la movilidad sostenible como son el “Foro ciudadano por la movilidad sostenible”, lo que permite tratar las cuestiones desde distintos enfoques y con transversalidad.

Sin duda un modelo a estudiar sería **Rivas** en el que las líneas de transporte público tienen menos paradas pero son más rápidas, hay una red de bicicletas públicas, caminos escolares seguros...

Al margen de estas iniciativas encontramos la actividad de multitud de colectivos que trabajan por un modelo de movilidad opuesto al presente en el que el automóvil tiene la primacía completa. Podemos citar al **Foro ciudadano por la movilidad sostenible de Zaragoza** que es un organismo de diversos colectivos que se encarga

de la promoción del uso de bicicleta a nivel social y político y presenta propuestas para ello.

O las **marchas de bicicleta crítica** en las que se visualiza el conflicto por el espacio público entre el automóvil privado y otros usuarios de las vías.

4 ¿Qué se puede hacer en Móstoles?

Las posibilidades en Móstoles se desvelan a través de una intervención progresiva entre los distintos estadios y capacidades. Así desde la promoción y educación, pasando por la transformación de los usos viarios hasta la completa transformación de las necesidades de transporte y logística del entorno.

Pero actualmente podemos imaginar que las líneas de trabajo de este proyecto irían como sigue:

1. **Estudio del Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Móstoles** para observar sus análisis, diagnósticos y propuestas para tratar de generar intervenciones más incisivas,

no cosméticas y que planteen la verdadera dimensión de la movilidad actual. Así como el estudio de las distintas propuestas de otros planes de movilidad y de la labor de otros colectivos.

2. **Promoción** del uso de los medios de transporte que deberán sustituir al coche. Así:

- a. campañas públicas de uso de la bicicleta y del transporte público a través de distintas formas de divulgación y del uso compartido de los vehículos.
- b. campañas por la creación de un carril bus en la A5 y de vehículo compartido.

Si se tiene la capacidad de generar normativa esta promoción se puede hacer no solo de forma pedagógica si no a través de otras vías de promoción que alteren la correlación de conveniencia en la diversidad de los medios de transporte.

- c. Abaratamiento y gratuidad según colectivos del transporte público.
- d. Penalización fiscal del vehículo privado.
- e. Ralentización de la circulación en el municipio.
- f. Transformaciones en las normativas viarias para favorecer otras movilidades; peatonalización, discriminación positiva de la bicicleta en el uso de la calzada.

3. **Generación de formas de transporte** que suponen una adaptación de la movilidad a la nueva situación.

- a. Crear grupos de transporte colectivo o recorridos escolares seguros.
- b. Transformar los vehículos municipales. Autobuses de biogás derivado de los residuos urbanos, bicicletas para la policía municipal, parque de bicicletas de uso colectivo.

4. **Creación de una industria del transporte ecológico en Móstoles.** Talleres de diseño, construcción y arreglo de estos.

5. **Transformaciones en el diseño de la movilidad urbana.** Diseño intermodal de transporte, líneas directas de conexión, reducción de las paradas y aumento de la frecuencia. Cercanía de los centros de

producción, distribución y consumo, penalizando los centros comerciales y de ocio exourbanos y facilitando la implantación de centros de producción endourbanos.

Para algunas de estas iniciativas el apoyo institucional es innecesario, sin embargo para otras es imprescindible.



5 ¿Qué sinergias existen entre este proyecto y el resto de la Iniciativa en Transición?

Este proyecto se desarrolla en su plenitud si se complementa con el plan de ordenación urbana, con el de consumos comunes, el de talleres de hazlo tú mismo, medidas legislativas y fiscales, el de centros educativos en transición, el de descarbonización municipal, creación de los nodos de consumos comunes, entre otros.

6 ¿Cómo hacer?

1. La primera medida es la presión para la ejecución de las medidas más interesantes del Plan de Movilidad Sostenible de Móstoles de 2010.
2. El lanzamiento de campañas de divulgación del uso de la bicicleta y el transporte público y colectivo y de paquetes legislativos de discriminación positiva hacia estos.
3. Creación de parques de bicicletas colectivos y aparcamientos en primeras fases de implantación en colegios. Entre los que se incluyen los talleres sociales.
4. Si se cuenta con el respaldo de las instituciones las medidas legislativas y fiscales de transformación de la cultura del transporte se pueden ir desarrollando, acompañando y apoyando los cambios que necesariamente se van a producir.

