

“¿CÓMO VAS?”

Campaña de fomento de la movilidad sostenible en El Boalo, Cerceda y Mataelpino



Octubre 2014



AYUNTAMIENTO
EL BOALO-CERCEDA-MATAELPINO

Es tu
proyecto
Presupuestos
participativos



Terrativa
Iniciativas ambientales



Índice

Resumen.....	3
Justificación.....	4
Localización.....	4
Objetivos generales.....	5
Fase 1: “Cómo vas? Yo voy en Bus”.....	6
Objetivos.....	6
Acciones y resultados.....	6
Diseño de la identidad gráfica de la campaña.....	6
Edición, distribución y difusión de dípticos y cartelería informativa.....	7
Difusión por internet.....	8
Consulta sobre movilidad.....	10
Encuestas a personas usuarias del servicio de autobuses.....	10
Entrevistas-diálogos con agentes locales.....	10
Entrevistas a representantes de las empresas de autobuses.....	11
Fase 2: “¿Cómo vas? Yo te llevo, tú me llevas”.....	13
Justificación.....	13
Objetivos.....	13
Acciones y resultados.....	14
Diseño de la imagen de la campaña.....	14
Señalización de paradas.....	14
Registro de conductores/as.....	15
Difusión y comunicación de la iniciativa.....	15
Conclusiones.....	18
Anexo I. Consulta sobre movilidad: participación y resultados	19
Anexo II. Encuesta a personas usuarias del servicio de autobuses.....	26
Anexo III. Entrevistas-diálogos con agentes sociales del municipio	31
Anexo IV. Carta de apoyo de ADESGAM	36



AYUNTAMIENTO
EL BOALO-CERCEDA-MATAELPINO



Resumen

La campaña "**¿Cómo vas?**" es una iniciativa promovida desde la participación ciudadana a través de presupuestos participativos, y dirigida a fomentar la movilidad sostenible en el municipio de El Boalo, Cerceda y Mataelpino.

La idea, que parte de la propia población, surge al detectar la creciente dependencia que existe del uso del automóvil en el municipio, lo que empieza a generar importantes impactos socio-ambientales. Para poner freno y revertir esta tendencia, en 2013 se pone en marcha la campaña "**¿Cómo vas?**".

La primera fase, denominada "**¿Cómo vas? Yo voy en bus**" se inició a finales de 2013, y estuvo centrada en la promoción del uso del transporte público, concretamente del autobús. En esta primera fase, además de acciones informativas, se hicieron encuestas, entrevistas y una consulta sobre movilidad que aportaron información interesante para poder continuar la campaña, focalizando en otras alternativas para mejorar la movilidad sostenible en el municipio.

La segunda fase, que comenzó en el mes de junio de 2014 y continúa en la actualidad, se llama "**¿Cómo vas? Yo te llevo... Tú me llevas**" y está dirigida a fomentar el hábito de compartir coche entre los y las vecinas. Nuevamente se han puesto en marcha acciones informativas y se ha desarrollado una original iniciativa de fomento del autostop.

En próximas fases se abordarán y promoverán otras formas sostenibles de desplazarse, como la bicicleta ("**¿Cómo vas? Yo voy en bici**") o los desplazamientos a pie ("**¿Cómo vas? Yo voy a pie**").

Justificación

La movilidad sostenible es un concepto que pretende englobar una manera de realizar los desplazamientos del día a día más ecológica, económica, eficiente, saludable y segura.

El transporte público es una de las claves para promover la movilidad sostenible en cualquier ámbito, y en el caso de El Boalo, Cerceda y Mataelpino cobra especial importancia el autobús, dada la red de líneas que dan servicio a las tres localidades. Con esta idea surge en un primer momento la campaña, bajo el título de "**¿Cómo vas? Yo voy en bus**". Esta primera fase permitió realizar un análisis de la situación de la movilidad en el municipio lo que facilitó continuar en fases sucesivas, orientadas a los diferentes problemas de movilidad y necesidades de los habitantes de El Boalo, Cerceda y Mataelpino.

Localización

El Boalo, Cerceda y Mataelpino es un municipio de la Comunidad de Madrid situado en la vertiente madrileña del Parque Nacional de la Sierra de Guadarrama, en un entorno de gran valor ecológico, a unos 50 km de la ciudad de Madrid. Está formado por tres entidades de población que distan entre sí entre 4 y 7 km.

La población del municipio, según datos del padrón de enero de 2013 es de 7.050 habitantes, que se distribuyen entre los tres núcleos de población, siendo el más poblado Cerceda, con algo más de 3.000 habitantes. El municipio ha experimentado un fuerte crecimiento demográfico en los últimos 15 o 20 años, acogiendo a un gran número de personas procedentes en su mayoría de la ciudad de Madrid.

El hecho de que el municipio conste de tres poblaciones lo dota de algunas particularidades en cuanto a la movilidad se refiere. Aunque desde el Ayuntamiento se ha hecho un importante esfuerzo por descentralizar los servicios públicos y dotar por igual a las tres entidades de población, hoy en día algunos centros municipales sólo se encuentran en uno de los núcleos. Por poner algún ejemplo, a partir de 3º de educación primaria, toda la población escolar acude a un único centro situado en la carretera de Manzanares El Real a El Boalo, la Casa de la Juventud se encuentra en Cerceda y el Centro de Mayores se localiza en El Boalo. Otros servicios, como el Instituto de Educación Secundaria, las oficinas del SEPE o las especialidades médicas, se encuentran en otras localidades cercanas.

El municipio cuenta con varias líneas de autobús gestionadas a través del Consorcio de Transportes de Madrid, que cubren recorridos entre El Boalo-Cerceda-Mataelpino y la capital, pasando por municipios como Colmenar Viejo, Moralarzal o Collado-Villalba. A pesar de la demanda ciudadana, no existe ninguna línea de autobús que realice expresamente el recorrido entre los tres núcleos de población que conforman el municipio, de modo que resulta difícil moverse entre ellos en transporte público.



AYUNTAMIENTO
EL BOALO-CERCEDA-MATAELPINO



Objetivos generales

El objetivo y meta principal de la campaña es promover la movilidad sostenible en El Boalo, Cerceda y Mataelpino.

Otros objetivos generales de la campaña son los siguientes:

- Informar a la población sobre las ventajas de adoptar hábitos de movilidad sostenible.
- Detectar las necesidades de movilidad de diversos colectivos del municipio.
- Promover y mejorar alternativas de transporte sostenible: transporte público, coche compartido, autostop, bicicleta y desplazamientos a pie.



AYUNTAMIENTO
EL BOALO-CERCEDA-MATAELPINO



Fase 1: “Cómo vas? Yo voy en Bus”

La primera fase de la campaña *¿Cómo vas?*, tuvo lugar entre octubre de 2013 y febrero de 2014, y estuvo centrada en la promoción y mejora de los servicios de autobús del municipio. Los resultados obtenidos y el impacto de los mismos motivaron la continuación de la campaña con sucesivas fases.

OBJETIVOS

- Fomentar el uso del transporte público, en concreto del autobús.
- Informar a la población sobre los servicios de autobús de la localidad y sus horarios.
- Conseguir una mejora de los servicios de autobús por parte del Consorcio de Transportes, usando como medida de presión un aumento en la demanda de servicios por parte de los habitantes del municipio.
- Detectar las necesidades de movilidad de diversos colectivos del municipio.

ACCIONES Y RESULTADOS

A continuación se describen cada una de las acciones realizadas durante la primera fase de la campaña, así como los principales resultados obtenidos con cada una de ellas.

Diseño de la identidad gráfica de la campaña

Eslogan

En primer lugar se seleccionó el eslogan “*¿Cómo vas? Yo voy en bus*”, elegido para la campaña por ser un eslogan corto, fácil de recordar y repetir en el que se hace un juego de palabras y se incluye una aliteración (repetición de sonidos) entre *vas* y *bus*.

La primera frase juega con su doble significado. “*¿Cómo vas?*” puede ser un saludo, pero también una pregunta que alude a la forma de moverse, en este caso, de transportarse.

Se utiliza un lenguaje desenfadado y coloquial, formulado en segunda persona y en formato de pregunta directa. Esta combinación hace que el público se sienta aludido, no se trata de una campaña que se dirija al colectivo anónimo, sino que se dirige a todas y cada una de las personas.

El formato de pregunta directa sugiere que hay interés en la respuesta. La campaña pregunta porque interesa lo que el público tiene que decir, por eso la campaña incluye acciones como consultas, cuestionarios y entrevistas. La opinión y la experiencia del público objetivo es importante de cara a mejorar la movilidad del municipio.

La respuesta, “*Yo voy en bus*”, redactada en primera persona, es un guiño a todas aquellas personas que utilizan el transporte público, en este caso, el bus. En esta campaña los usuarios del bus han sido los protagonistas. Se ha querido transmitir que quien usa el transporte público, en este caso el bus, es una persona a quien imitar, un modelo a seguir por su conciencia social y ambiental.



Imagen

Una vez elegido se eslogan se procedió a diseñar la imagen de la campaña, que debía destacar y ser vistosa pero manteniendo un **diseño general sencillo y fácilmente legible**.

Los colores utilizados se seleccionaron por los siguientes motivos:

- El color predominante en la imagen de la campaña es el naranja, por ser el color que identifica al municipio de El Boalo-Cerceda-Mataelpino.
- Como color secundario se utiliza el verde, un color que por supuesto se identifica con la naturaleza pero también con la flota de autobuses interurbanos.
- El tercer color es el morado, un color que contrasta bien con los dos anteriores.

En los tres casos se utilizan gamas claras y luminosas, en coherencia con el mensaje desenfadado que se quiere transmitir.

Edición, distribución y difusión de dípticos y cartelería informativa

La campaña comprendió la impresión de dípticos y cartelería que difundieron y distribuyeron por los tres municipios. Concretamente, se realizaron 2500 copias del díptico y 45 carteles.

Los dípticos se repartieron en 10 centros municipales (coincidiendo con la consulta de movilidad). Así, se repartieron dípticos en el Ayuntamiento, los Centros Administrativos, las Casas de la Cultura, el Centro de Día, la Casa de la Juventud y los consultorios médicos de los tres pueblos. También se repartieron en **todos los centros escolares públicos** junto con la agenda municipal del mes de diciembre, llegando de esta manera a las familias de todo el alumnado de estos centros.

Los carteles de la campaña también se colocaron en los centros municipales, así como en 35 establecimientos y comercios de los tres pueblos.

Dado que se diseñó una campaña positiva, que buscaba llamar la atención sobre los beneficios y las ventajas del uso de transporte público, los contenidos que incluidos en el material gráfico fueron los siguientes:

- **Ventajas y beneficios del uso del transporte público** en contraposición al uso del transporte privado motorizado. Se incide en los beneficios ambientales, relacionados con las emisiones de gases.
- Otras **alternativas de transporte** existentes en el municipio y ventajas asociadas a esos modos.
- **Líneas de autobús** en el municipio.



AYUNTAMIENTO
EL BOALO-CERCEDA-MATAELPINO



Figura 1: Diseño interior del díptico



Figura 2: Cartel de la campaña

Difusión por internet

Una parte importante de la campaña consistió en la difusión a través de internet. Esta difusión se llevó a cabo desde la web municipal del Ayuntamiento y sus redes sociales (facebook y twitter).

¿CÓMO VAS?

Movilidad sostenible en el Boalo, Cerceda y Mataelpino.

Página web municipal

Para facilitar el acceso rápido a los contenidos de la campaña, se habilitó un enlace permanente (o botón web) dentro de la página de inicio de la web municipal, situado en la columna de la derecha de dicha página. Este enlace da acceso a una pequeña página con información básica sobre la Campaña, y en la misma se facilitó también el cuestionario de la Consulta sobre movilidad.

Además, para hacer más directa la comunicación entre la población y el equipo que ha coordinado la campaña, se habilitó una dirección de correo electrónico [comovas@bocema.org].

Las referencias a la página web y a las redes sociales municipales se incluyeron en los materiales gráficos impresos. Para permitir un acceso sencillo a la página web desde teléfonos móviles con internet, se insertó un código QR en estas publicaciones.



Figura 3: Contenidos de la campaña en la web municipal

Redes sociales

Por otra parte, desde el inicio de la campaña se ha publicado información en las redes sociales del Ayuntamiento (**Facebook y Twitter**).

Las publicaciones han hecho referencia a la movilidad sostenible de forma genérica, se han publicado noticias acerca de la Campaña (inicio de la Consulta y de las encuestas a personas usuarias del autobús, enlace a la información de la web municipal) o los resultados de la Campaña (Consulta sobre movilidad).

Consulta sobre movilidad

Con el objetivo de **recoger información sobre los hábitos de movilidad de la población local y su opinión sobre el servicio de autobuses** se diseñó una consulta ciudadana sobre movilidad, que se realizó simultáneamente en las tres localidades (El Boalo, Cerceda y Mataelpino) durante el mes de diciembre.

Se puede encontrar la memoria de resultados de la consulta en el **anexo I**.

Encuestas a personas usuarias del servicio de autobuses

Para **conocer el grado de satisfacción** que existe con este modo de transporte en cada una de las líneas que prestan servicio en el municipio, así como recoger observaciones y propuestas de mejora, se diseñó un encuesta dirigida a las personas usuarias del servicio de autobuses.

Esta encuesta se realizó durante el mes de diciembre, concretamente entre los días 3 y 23 de diciembre de 2014, a diferentes horas del día, en las paradas de los tres pueblos a personas que estaban esperando su autobús. S

Se puede encontrar la memoria de resultados de las encuestas en el **anexo II**.

Entrevistas-diálogos con agentes locales

Las personas tienen diferentes necesidades respecto a la movilidad en función de determinadas características como pueden ser la edad, el sexo, la ocupación, los ingresos, la disponibilidad de un vehículo y los hábitos o preferencias personales. Por ello, como parte de la campaña, se realizaron entrevistas a agentes sociales que pudieran ayudar a **entender los hábitos y necesidades específicas de diferentes grupos sociales del municipio**.

En primer lugar, se identificaron distintos grupos sociales y sus necesidades específicas respecto a la movilidad. Con la ayuda de los resultados de la consulta, se observó que **las personas de edades diferentes realizan actividades distintas y tienen maneras diversas de desplazarse**. Se identificaron 3 grupos sociales que presentaban diferencias significativas con respecto al resto de la población:

- Niñas y niños en edad escolar
- Jóvenes menores de 18 años
- Personas mayores de 65 años

Todos estos grupos sociales tienen una característica común con respecto a la movilidad: generalmente no pueden desplazarse en vehículo privado (no tienen edad para conducir, no tienen acceso a coche o ya no pueden/quieren conducir), por lo que dependen de otras personas para desplazarse o del transporte público.

Son colectivos que no contribuyen a que haya más tráfico, pero sin embargo, **se trata de los colectivos que resultan más afectados por las consecuencias negativas del aumento del uso del vehículo privado**, especialmente en lo que se refiere a ocupación del espacio público y al riesgo de sufrir accidentes de tráfico y enfermedades relacionadas con la contaminación.

A continuación se seleccionaron personas que pudieran informar y/o dar su opinión sobre las necesidades y hábitos de movilidad de cada uno de estos colectivos, así como hacer propuestas para mejorar la movilidad de cada uno de los grupos sociales.

Finalmente, se diseñó una entrevista siguiendo la metodología del diálogo semi-estructurado, en el que la persona que entrevistaba no sólo buscaba obtener información si no que se pretendía conseguir un intercambio de ideas y opiniones a partir de una guía orientativa de temas. De esta manera se evitaron algunos de los efectos negativos de los cuestionarios formales, como son: temas cerrados (no hay posibilidad de explorar otros temas), falta de diálogo o falta de adecuación a las percepciones de las personas¹.

En el **anexo III** se puede encontrar un resumen de la información, impresiones, sugerencias y propuestas recogidas durante las entrevistas-diálogos con diferentes agentes sociales del municipio y se realiza un pequeño diagnóstico de la movilidad en relación a los tres grupos sociales seleccionados.

Entrevistas a representantes de las empresas de autobuses

Las cinco líneas de autobús que prestan servicio en el municipio son operadas por dos compañías diferentes (Herederos de J. Colmenarejo y Francisco Larrea), ambas dependientes del Consorcio de Transportes de Madrid. Con el objetivo de **conocer su opinión sobre la campaña y recoger su visión y propuestas en relación a la situación de la movilidad sostenible en el municipio**, se realizaron entrevistas con representantes de dichas empresas.



Figura 4: Logotipos de las empresas de autobuses que prestan servicio en el municipio.

Las entrevistas se llevaron a cabo los días 20 y 21 de enero de 2014 en las respectivas oficinas de cada una de las compañías. La duración de las entrevistas/diálogos fue aproximadamente de una hora, y en ellas la metodología utilizada fue el diálogo semi-estructurado, en el que se permite el intercambio de ideas y opiniones a partir de una guía orientativa de temas no cerrados.

Diagnóstico sobre el servicio de autobuses.

Uno de los temas que se trataron en las entrevistas fue la situación actual del servicio de autobús y la tendencia de cara al futuro.

Ambas compañías afirmaron que la demanda del servicio está estable e incluso aumentando y que se registra un gran número de usuarios en las horas punta. Esto hace que desde la empresa Francisco Larrea hayan decidido poner autobuses de mayor capacidad en algunas franjas horarias.

No obstante, en algunas líneas se han producido ajustes en la frecuencia, aunque de momento no en todas las líneas que prestan servicio en BOCEMA. Parece algo probable que estos recortes sigan produciéndose en el futuro, con el consiguiente perjuicio para las personas usuarias de estas líneas.

Las decisiones sobre precio, horarios, frecuencia y rutas no dependen de las compañías de autobuses si no del Consorcio de Transportes de Madrid, que es quien gestiona estos aspectos del

¹Basado en Geilfus, Frans: "Herramientas para el Desarrollo Participativo: diagnóstico, planificación, monitoreo, evaluación."



AYUNTAMIENTO
EL BOALO-CERCEDA-MATAELPINO

Es tu
proyecto
Presupuestos
participativos



servicio. Las empresas, por tanto, para poder ofrecer un mejor servicio a sus usuarios solo pueden incidir en aspectos como la calidad de los vehículos ofertados y la calidad y el trato ofrecido por el personal de la empresa (conductores/as).

Posibles mejoras del servicio.

Las compañías que prestan sus servicios en el área de El Boalo, Cerceda y Mataelpino piensan que se podría mejorar el servicio ofertado manteniendo o ampliando la frecuencia de paso, optimizando las paradas e informando de los tiempos de espera de los autobuses.

Se comenta la posibilidad de poner en marcha una línea de autobús que realice el servicio entre los tres pueblos (o incluso que pudiera incluir Becerril y Moralzarzal), trayecto que estarían dispuestos a cubrir cualquiera de las dos compañías consultadas. No obstante, se ve que el coste de dicho servicio es el principal obstáculo para su implantación.



Fase 2: “¿Cómo vas? Yo te llevo, tú me llevas”

Las características del municipio (situado en el medio rural, muy disperso urbanísticamente) hacen que en ocasiones sea difícil sustituir el uso del vehículo privado por otro medio de transporte. Partiendo de esa circunstancia, se diseñó una segunda fase de la campaña, con la que poner en marcha iniciativas para promover un aumento en la ocupación de los vehículos privados, resultando en un menor número de desplazamientos.

“¿Cómo vas? Yo te llevo, tú me llevas” busca fomentar el uso compartido del coche, mediante dos acciones complementarias:

- Fomento de la práctica de compartir coche para desplazamientos habituales.
- Puesta en marcha de una iniciativa de autostop municipal.

JUSTIFICACIÓN

Durante la primera fase de la campaña se hicieron encuestas, entrevistas y una consulta sobre movilidad que aportaron información interesante para poder continuar la campaña focalizando en otras alternativas dirigidas a mejorar la movilidad sostenible en el municipio.

El vehículo privado era, según los resultados obtenidos en la consulta sobre movilidad, el medio de transporte más utilizado para desplazarse por El Boalo, Cerceda y Mataelpino. La gran cantidad de desplazamientos que se realizan con coche generan importantes impactos ambientales, sociales e incluso económicos, tanto dentro de los tres municipios como en el medio ambiente. Algunos de estos impactos son:

- escasez de aparcamientos.
- ocupación de espacios públicos por coches (por ejemplo en las plazas de El Boalo, Cerceda y Mataelpino), limitando el uso recreativo de estos espacios y “afeando” el espacio público.
- ocupación de aceras.
- ruido.
- inseguridad o peligrosidad vial en las calles.
- aumento del sedentarismo, especialmente en el caso de niños/as y jóvenes.

OBJETIVOS

- Reducir el número de desplazamientos en vehículo privado fomentando el aumento de su ocupación.
- Fomentar el hábito de compartir coche. Compartir coche es una manera de hacer más sostenibles los desplazamientos. De esta manera se ahorran costes, se reducen las emisiones de CO2 y se evitan atascos y aglomeraciones de coches.
- Animar a la realización de una actividad basada en la confianza y la solidaridad, como es el autostop, para desplazarse entre los pueblos del municipio o incluso otros cercanos, como forma de complementar los horarios de los transportes públicos o suplirlos cuando estos son inexistentes.



AYUNTAMIENTO
EL BOALO-CERCEDA-MATAELPINO

Es tu
proyecto
Presupuestos
participativos



Terrativa
Iniciativas ambientales

ACCIONES Y RESULTADOS

Diseño de la imagen de la campaña

Se adaptó un dibujo usado ampliamente en otras iniciativas de apoyo al autostop como base para diseñar la imagen de esta segunda fase, usando a la identidad gráfica propia de la campaña.



Figura 5: Imagen de la II Fase

Señalización de paradas

Durante esta fase se mantienen los contactos con el Consorcio Regional de Transportes de Madrid, que comparte la mayoría de los objetivos que dirigen esta campaña. Esto permite que autorice el uso del espacio de las paradas de autobús del municipio para colocar unas señales con la imagen de la campaña, que fomentan el uso compartido del coche como complemento al servicio de autobuses.

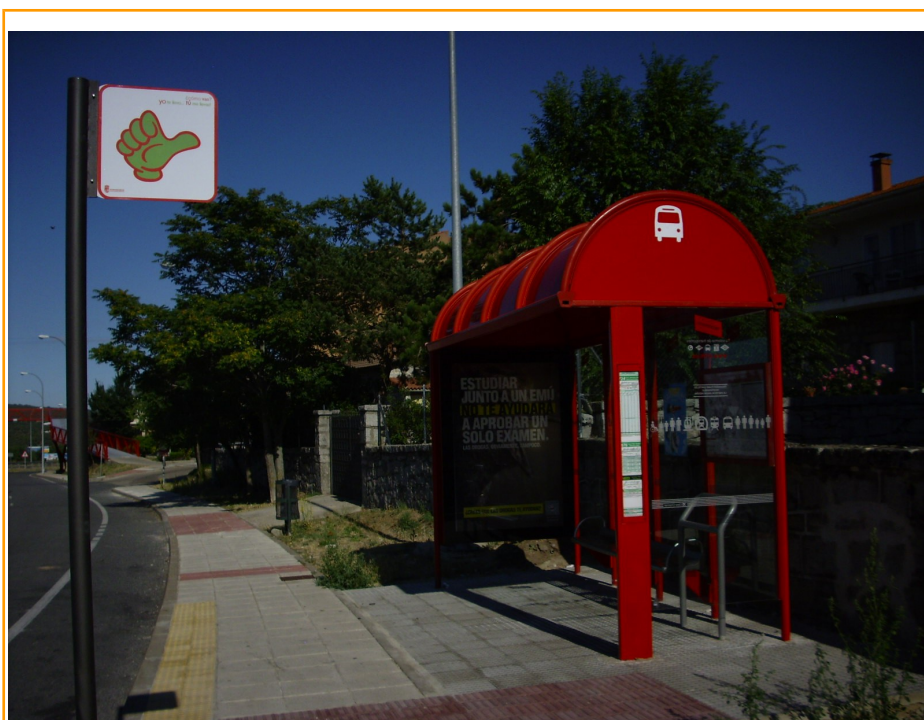


Figura 6: Señal de la campaña

Registro de conductores/as

En los Centros Administrativos del municipio se habilita un “registro de conductores/as” que permite a aquellas personas conductoras que deseen apoyar la campaña realizar una inscripción que les permitirá disponer de un adhesivo distintivo de la campaña para colocar en el parabrisas de su coche. Dichos adhesivos, se pueden poner y quitar con total facilidad permitiendo, de forma que en ningún momento supongan una molestia para las personas conductoras.

El objetivo de esto es doble: por un lado dar apoyo y visibilidad a la campaña a través de los adhesivos en los parabrisas de los vehículos y por otro dar seguridad a aquellas personas a las que le costaría un poco “atreverse” a hacer autostop de que los vehículos identificados con estos adhesivos son de personas que han dado sus datos en el Registro.

Difusión y comunicación de la iniciativa

Desde que se pone en marcha esta segunda fase de la campaña, se comienza una campaña de difusión a dos niveles: por una lado una difusión “interna”, para darla a conocer y animar a participar en la misma a las/os vecinas/os del municipio y por otro una difusión general destinada a presentar la campaña de forma que pueda ser conocida y en su caso replicada o adaptada en otros lugares.

Como materiales básicos para la difusión se elaboran, además de la imagen gráfica una serie de textos -explicando la iniciativa; el funcionamiento del registro de conductores/as; reponiendo a dudas habituales o enumerando consejos para la práctica del autostop- que luego se irán adaptando a los diferentes canales de comunicación.



tanto a través de las propias redes sociales, como mediante el correo electrónico.

Comunicación exterior

Se envían notas de prensa a los medios de comunicación regionales así como a las principales agencias de noticias.

Se realizan actividades de comunicación del proyecto como la presentación del mismo a los premios CONAMA o charlas en otros municipios para la difusión del mismo.

La participación en los premios y el que una parte de ellos sea "una competición" en la que las personas del municipio (y no solo del municipio) puedan votar al proyecto si están de acuerdo con él, permite un seguimiento más activo del mismo por mucha gente.

En este ámbito se consigue una extraordinaria difusión del proyecto gracias a su aparición en multitud de medios tanto regionales como nacionales, de prensa escrita, radio y televisión ².

Se consigue también el apoyo a la campaña de la Asociación de Desarrollo de la Sierra de Guadarrama (ADESGAM; se incluye carta de apoyo en el Anexo IV) como proyecto que fomenta la movilidad y el desarrollo sostenible en la región.

² Por citar solo unos pocos medios, la campaña tuvo repercusión en El País, Cadena Ser, La Sexta, Antena 3, La Cope, etc.



AYUNTAMIENTO
EL BOALO-CERCEDA-MATAELPINO



Conclusiones

Aunque la campaña “¿Como vas?”, comienza inicialmente como una iniciativa para el fomento del transporte en autobús, la integración de sus distintas fases hace que se vaya constituyendo en la base para un plan de movilidad sostenible (se suele hablar de PMUS, Planes de Movilidad Urbana Sostenible, aunque en este caso nos encontraríamos ante una Movilidad Rural Sostenible).

La campaña hace un uso eficiente de los recursos limitados de que dispone, estructurándose a través de acciones concretas de gran impacto, pero sin dejar de lado el necesario análisis de la realidad a través de la consulta, encuesta y entrevistas de la primera fase. Al mismo tiempo se mantiene la participación directa de la población en el proyecto, que puede usar los canales abiertos de comunicación como el correo electrónico y las redes sociales municipales o participar directamente en la definición de la campaña a través de los mecanismos de participación ciudadana, como son, en este caso, las reuniones del Consejo de Desarrollo Local y Empleo.

Todo ello hace de la campaña “¿Como vas?” un proyecto vivo, que continúa adelante con nuevas fases como “Yo voy a pie” o “Yo voy en bici”, pero sin cerrar ninguna de las anteriores. La búsqueda de una movilidad cada vez más sostenible y más en este contexto rural requiere de un trabajo continuo que incorpore procesos participativos que permiten tanto la implicación de los habitantes como que las propuestas de movilidad se adapten realmente a las necesidades y demandas de la población.

ANEXO I. CONSULTA SOBRE MOVILIDAD: PARTICIPACIÓN Y RESULTADOS

La consulta sobre movilidad en El Boalo, Cerceda y Mataelpino se realizó simultáneamente en estas tres localidades durante el mes de diciembre. El objetivo de la consulta era **recoger información sobre los hábitos de movilidad de la población local y su opinión sobre el servicio de autobuses.**

Figura 1: Cartel de la consulta situado en las urnas



Para favorecer la participación de la ciudadanía, **se instalaron urnas y papeletas en 10 centros municipales** durante este periodo. Para la realización de la consulta se contó con el apoyo y la coordinación de la Concejalía de Educación, Sanidad y Servicios Sociales, así como con la colaboración del personal municipal que trabaja en cada uno de estos edificios.

En El Boalo:

- Ayuntamiento
- Casa de la Cultura
- Centro de día
- Consultorio médico

En Cerceda:

- Edificio administrativo
- Casa de la Cultura
- Casa de la Juventud
- Consultorio médico

En Mataelpino:

- Edificio administrativo
- Consultorio médico

Además, a través de la web municipal se puso a disposición de toda la ciudadanía, la posibilidad de participar en la consulta sin necesidad de acercarse a las urnas, simplemente enviando un correo electrónico a la dirección creada para la campaña (yovoyenbus@bocema.org).

Por último, los días 12 y 13 de diciembre se realizó la **consulta con urnas móviles en los tres centros educativos de infantil y primaria** de El Boalo, Cerceda y Mataelpino, para fomentar la participación de los familiares del alumnado y visibilizar la campaña entre la comunidad escolar.

Foto 1: Consulta "móvil" en los centros escolares



PARTICIPACIÓN EN LA CONSULTA

El número total de personas que participaron en la consulta es de 239, los que supone un 3,3% de la población del municipio. A continuación se muestran algunos gráficos que caracterizan la muestra de participantes:

Fig. 2: Participantes por sexo

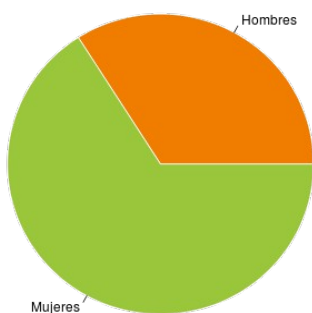


Fig. 3: Participantes por edad

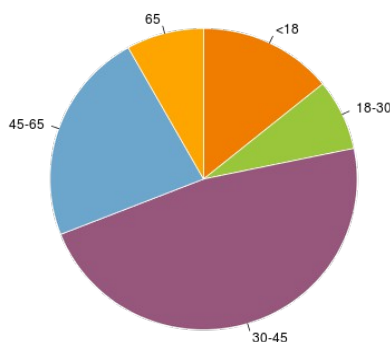
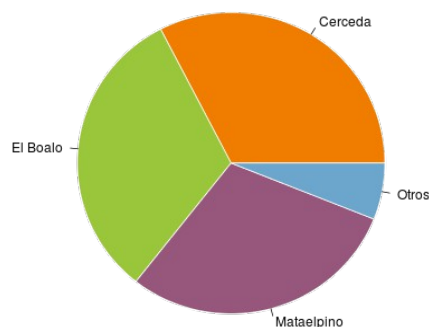


Fig. 4: Participantes por pueblo




A la vista de los gráficos, se puede concluir que:

- Existe en la muestra un gran desequilibrio entre la participación de hombres y mujeres. Han participado el doble de mujeres que de hombres.
- Hay representación de todos los grupos de edad, aunque la gran mayoría se sitúan entre los 30 y los 45 años.
- La muestra ha quedado equilibrada entre pueblos, contando aproximadamente con el mismo número de participantes de cada uno de ellos. Además, han participado algunas personas que viven en otros municipios, como Manzanares, Miraflores, Becerril, Colmenar Viejo o Moralzarzal.

RESULTADOS DE LA CONSULTA

La consulta constaba de 6 preguntas, 3 de ellas de respuesta única, 3 de respuesta múltiple y una de respuesta abierta.

Figura 5: Modelo de papeleta utilizado en la consulta



"¿CÓMO VAS?" CONSULTA SOBRE MOVILIDAD

Edad: _____ Hombre Mujer

Población de residencia: _____

1. Usualmente, ¿te desplazas entre El Boalo, Cerceda y Mataelpino?

Sí No

2. ¿Con qué frecuencia? Diariamente Semanalmente Mensualmente

3. ¿Cuáles son los motivos principales de estos desplazamientos?

Trabajo Estudios Compras Gestiones personales

Acompañar a otras personas Otros motivos: _____

4. Preferentemente, ¿cómo te mueves entre El Boalo, Cerceda y Mataelpino?

En mi coche Comparto coche-me llevan en coche En autobús

Andando En taxi En bici


5. ¿Usarías más el servicio de autobuses si hubiera mejoras? Sí No (sigue →)

6. ¿Qué mejoras crees que podrían hacerse en el servicio de autobuses entre El Boalo, Cerceda y Mataelpino?

→ Puedes dejarnos aquí tu dirección de correo electrónico para notificaciones sobre la Campaña: _____

→ También puedes enviarnos tus sugerencias y comentarios a yovoyenbus@bocema.org

¡MUCHAS GRACIAS POR TU PARTICIPACIÓN!

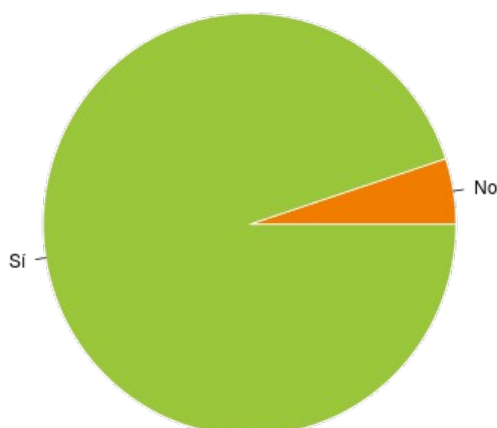


A continuación se muestran los resultados totales obtenidos en cada una de las respuestas, así como un análisis de los mismos en función de algunas variables (localidad de residencia, sexo y edad).

Pregunta 1: Usualmente, ¿te desplazas entre El Boalo, Cerceda y Mataelpino?

Un altísimo porcentaje de las personas participantes, concretamente un 95%, contestan afirmativamente a esta pregunta, lo que nos indica que **existe una alta movilidad de personas entre los tres núcleos**. Es indiscutible que las personas que viven en cualquiera de los tres pueblos (El Boalo, Cerceda o Mataelpino) necesitan desplazarse de un pueblo a otro.

Fig. 6: Personas que se desplazan

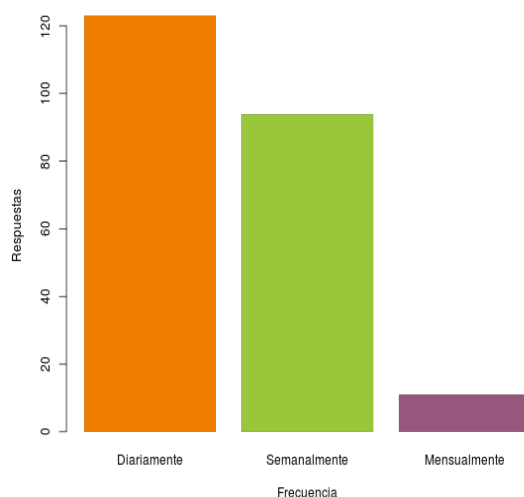


Pregunta 2: ¿Con qué frecuencia?

Más de la mitad de las personas que participan en la encuesta (un 54%) se desplazan diariamente entre los tres núcleos, y un 41% realizan desplazamientos con una frecuencia semanal. **Podemos decir, por tanto, que un 95% debe realizar desplazamientos frecuentes entre El Boalo, Cerceda y Mataelpino.**

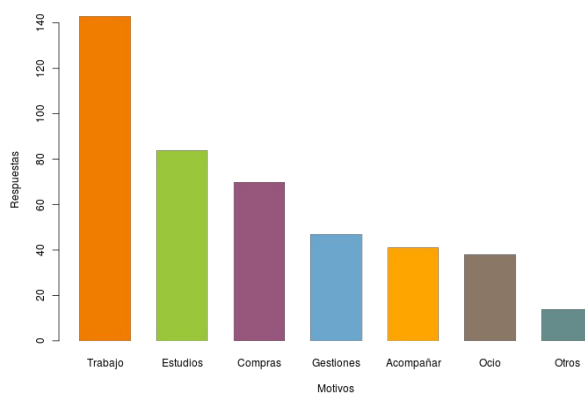
En el caso de los habitantes de Mataelpino, el porcentaje de personas que se desplazan diariamente es aún mayor, concretamente un 59%.

Fig. 7: Frecuencia de los desplazamientos



Pregunta 3: ¿Cuáles son los motivos principales de estos desplazamientos?

Fig. 8: Motivo de los desplazamientos



Los motivos principales de desplazamiento entre El Boalo, Cerceda y Mataelpino son el **trabajo** y los **estudios**.

Excluyendo estos dos motivos, los siguientes más importantes son las compras, las gestiones personales y acompañar a otras personas (llevar a los niños al colegio, llevar a personas mayores, etc.)

El motivo de los desplazamientos depende de distintos factores, como por ejemplo la edad. A continuación se muestran gráficos que representan las respuestas obtenidas a esta pregunta en función de la edad y el sexo de las personas participantes:

Fig. 9: Motivo de los desplazamientos según edad.

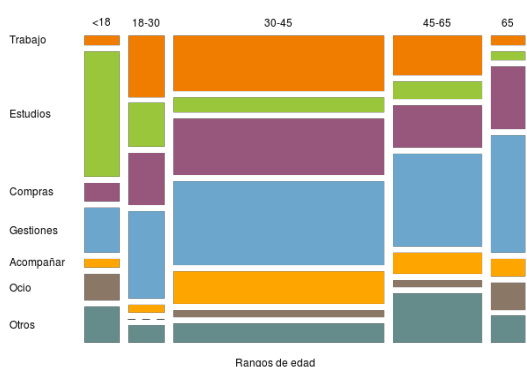
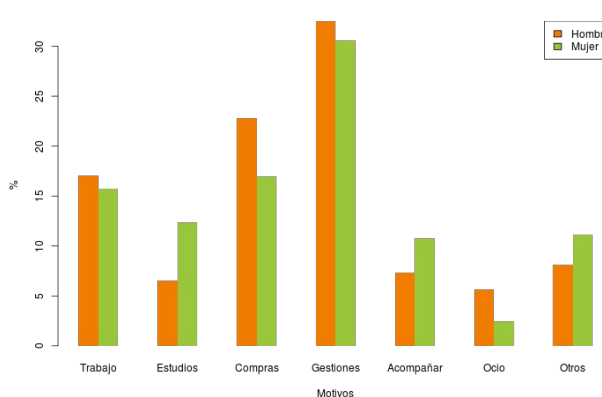


Fig. 10: Motivo de los desplazamientos según sexo.



Como puede verse, sí **hay diferentes motivos según edad**: los jóvenes se desplazan fundamentalmente por estudios, ocio (visitar o salir con amigos) y otros (deporte, actividades, cursos). Las personas mayores de 65 años, se desplazan por gestiones (banco, temas administrativos, médico), otros y compras.

Existen algunas diferencias por sexo. Parece que los hombres se desplazan más que las mujeres para comprar y ocio, mientras las mujeres se desplazan más que los hombres para acompañar a otras personas (llevar niñas/os al colegio, a personas mayores, etc.) y por estudios.

Se ha estudiado si existen diferencias en el motivo de los desplazamientos según el pueblo de residencia y no se observan.

Pregunta 4: Preferentemente: ¿cómo te mueves entre El Boalo, Cerceda y Mataelpino?

En el cuestionario esta pregunta permitía múltiples respuestas, es decir, las personas consultadas podían marcar varios medios de transporte y no sólo uno (ej. alguien puede marcar coche y bus).

El autobús es el segundo medio de transporte más utilizado para desplazarse entre los tres pueblos, ya que 1 de cada 3 personas consultadas dice desplazarse de esta manera. Tan solo un 11,6% de los consultados dice desplazarse a pie y un 8% en bici. Ninguna de las personas consultadas dijo que se desplazaba utilizando el taxi.

Tras analizar los resultados en función de la franja de edad de las personas participantes, se observan las siguientes tendencias:

- Usan mucho más el coche los de la franja de 30 a 45.
- El bus mantiene casi los mismos porcentajes en cada franja de edad, aunque los utilizan algo menos las personas de edades entre 30-45 años. El autobús es más usado entre las personas mayores de 65 años y las personas menores de 30 años.
- Los menores de 18 años y los mayores de 65 tienen como principal medio de transporte el coche, pero no propio si no de otras personas (les llevan en coche por ejemplo familiares).
- Las personas mayores se desplazan más caminando que el resto de los grupos de edad.
- La bicicleta solo es significativa como medio de transporte en los menores de 30 años.

Fig. 11: Medios de transporte utilizados

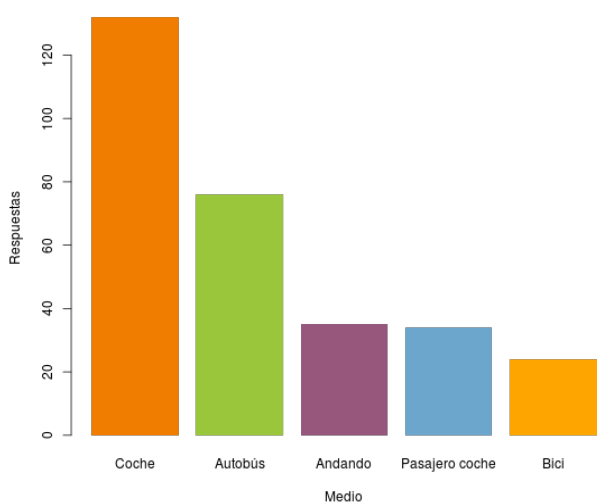
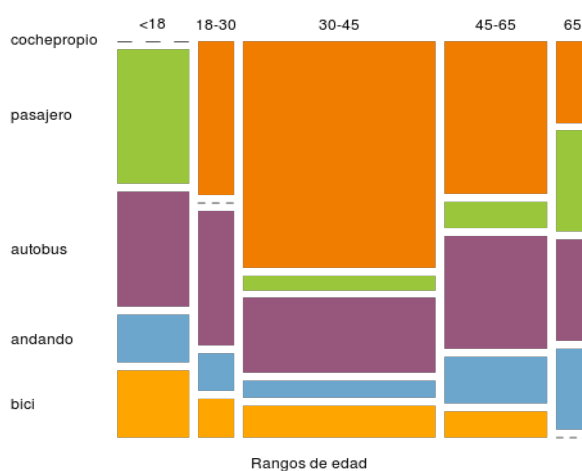


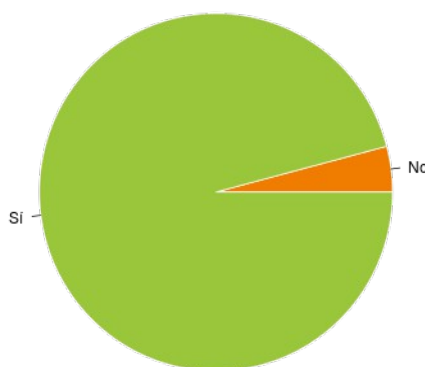
Fig. 12: Medios de transporte utilizados por edad.



Pregunta 5: ¿Usarías más el servicio de autobuses si hubiera mejoras?

Un 96% de las personas consultadas afirma que usaría más el servicio de autobus si hubiera mejoras. Concretamente, solo 9 de las personas consultadas ha respondido negativamente a esta pregunta, lo que indica que la gran mayoría de las personas estaría dispuesta a un cambio modal en sus hábitos de movilidad.

Fig. 13: Respuestas pregunta 5



Pregunta 6: *¿Qué mejoras crees que podrían hacerse en el servicio de autobuses entre El Boalo, Cerceda y Mataelpino?*

Esta pregunta era de respuesta abierta, es decir, las personas consultadas tenían que escribir propuestas de mejora para el servicio sin que hubiera un listado de las posibles respuestas.

Del total de las personas consultadas, 139 personas propusieron mejoras. Tras analizar y agrupar las respuestas recogidas, estas son las mejoras que más veces se proponían:

- 1. Aumentar frecuencia, mejorar horarios: 61.9%**
- 2. Mejorar la comunicación entre El Boalo, Cerceda y Mataelpino (ruta circular, microbus): 30.9%**
- 3. Disminuir el precio: 10.8%**
- 4. Mejorar comunicación con otros pueblos (Becerril, Moralarzal, etc): 7.2%**

Otra mejora propuesta que aparece en varios de las consultas analizadas es la de ampliar horarios (por las noches y fines de semana especialmente).

Por último, también se propone que pasen los mismos autobuses por los tres pueblos (lo proponen las personas que viven en Mataelpino sobre todo).

ANEXO II. ENCUESTA A PERSONAS USUARIAS DEL SERVICIO DE AUTOBUSES

El Boalo, Cerceda y Mataelpino cuentan con un servicio de autobuses que comprende 5 líneas ofertadas a través del Consorcio de Transportes de Madrid por dos empresas de autobuses: Francisco Larrea y Herederos de J. Colmenarejo.

Tabla 1: Líneas de autobús que circulan por El Boalo, Cerceda y Mataelpino.

Línea	Recorrido	Sentido	Empresa
720	Colmenar Viejo – Soto del Real – Manzanares – Cerceda – Moralarzal - Villalba.	Ida y vuelta	Herederos J. Colmenarejo
724	Madrid (Plz. Castilla) – Manzanares - El Boalo – Mataelpino – Cerceda.	Ida	Herederos J. Colmenarejo
672	Madrid (Moncloa) – Villalba – Moralarzal – Mataelpino - El Boalo – Cerceda.	Ida y vuelta	Francisco Larrea
672A	Madrid (Moncloa) - Villalba – Moralarzal –Cerceda.	Ida y vuelta	Francisco Larrea
876	Madrid (Plaza Castilla) – Cerceda - Moralarzal- Villalba.	Ida y vuelta	Francisco Larrea

Para conocer el grado de satisfacción que existe con este modo de transporte en cada una de las líneas que prestan servicio en el municipio, así como recoger observaciones y propuestas de mejora, se diseñó un encuesta dirigida a las personas usuarias del servicio de autobuses.

Esta encuesta se realizó durante el mes de diciembre, concretamente entre los días 3 y 23 de diciembre, a diferentes horas del día, en las paradas de los tres pueblos a personas que estaban esperando su autobús.

Foto 2: Realización de encuestas a usuarios/as del autobús.



Participación en la encuesta

Se han realizado un total de 30 encuestas entre las personas usuarias del servicio de autobuses. A continuación se muestran algunos gráficos que caracterizan la muestra de participantes.

Fig. 17: Participantes encuesta por sexo

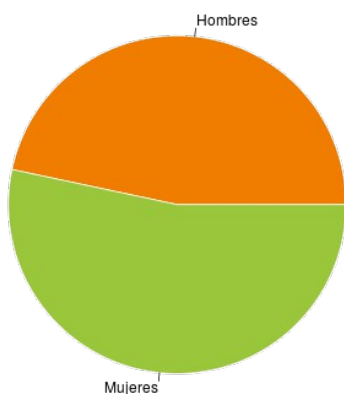


Fig. 18: Participantes encuesta por edad

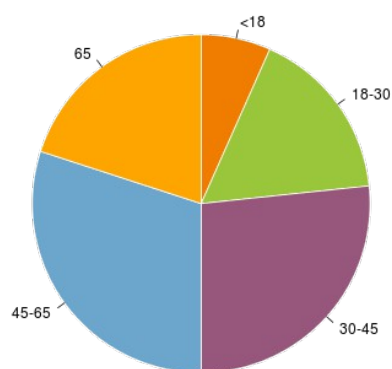


Fig. 19: Participantes encuesta por pueblo

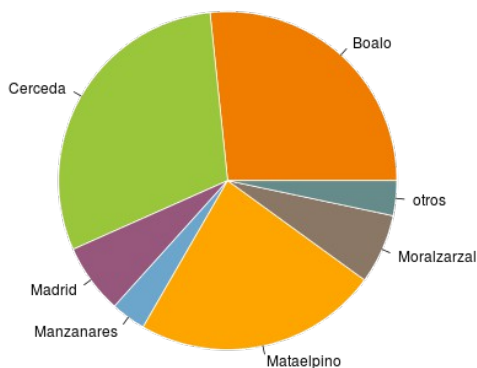


Fig. 20: Participantes encuesta por ocupación



Como se puede observar, la muestra de personas encuestadas está bastante equilibrada, tanto en sexo (un número parecido de hombres y mujeres), edades y poblaciones de residencia. Casi la mitad de las personas encuestadas eran trabajadoras en activo.

Características de la encuesta

La encuesta constaba de 4 partes: la primera caracterizaba a la persona encuestada, en la segunda se obtenían datos del viaje que iba a realizar la personas encuestada, la tercera era una encuesta de satisfacción sobre distintos aspectos del servicio y por último, se incluyó una cuarta parte en la que libremente las personas encuestadas podían proponer mejoras o hacer observaciones.

Figura 21: Modelo de encuesta utilizado.

ENCUESTA A PERSONAS USUARIAS DEL AUTOBÚS

El objetivo de la encuesta es caracterizar a las personas que utilizan el servicio de autobuses y el viaje que realizan, así como conocer su grado de satisfacción con este modo de transporte.

DATOS DE LA ENCUESTA					
Encuestador/a:	Nº:	Día:	Hora:		
Municipio:	Parada:				
Línea:					

CARACTERIZACIÓN DE LA PERSONA USUARIA					
Edad:	Sexo:	Población de residencia:			
Ocupación actual:					
Tiene carné de conducir	SI	NO	Dispone de coche propio	SI	NO

DATOS DEL VIAJE					
Origen y destino del viaje:					
Tiempo estimado de viaje (minutos):					
Frecuencia del viaje:					
Motivo del viaje:					
Tipo de pago:	Billete sencillo	Bono 10	Abono joven	Abono normal	Abono 3ª edad

ENCUESTA DE SATISFACCIÓN					
¿Cuál es su grado de satisfacción con los siguientes aspectos del servicio? (1= bajo, 5=alto)					
Puntualidad.	1	2	3	4	5
Horarios y frecuencias de paso.	1	2	3	4	5
Ruta/recorrido que realiza la línea.	1	2	3	4	5
Precio del servicio ofertado.	1	2	3	4	5
Comodidad y confort durante el trayecto.	1	2	3	4	5
Seguridad ante una colisión o un accidente.	1	2	3	4	5
Accesibilidad del vehículo ofertado.	1	2	3	4	5
Limpieza de los vehículos.	1	2	3	4	5
Conducción del vehículo.	1	2	3	4	5
Trato por parte de los conductores.	1	2	3	4	5

OTRAS OBSERVACIONES

¡Gracias por su participación!

Resultados de la encuesta

La encuesta de satisfacción proponía a las personas encuestadas puntuar del 1 al 5 diferentes aspectos del servicio. Una vez analizados os resultados obtenidos, se puede concluir lo siguiente:

- El aspecto mejor valorado es la **accesibilidad**, seguido de la **seguridad**.
- El aspecto peor valorado es el **precio**, seguido de los **horarios y frecuencias de paso**.
- Hay bastantes diferencias en las valoraciones en función de la línea de autobús y la compañía. Por ejemplo, las líneas de autobús de la empresa Francisco Larrea obtienen muy buenas puntuaciones en los aspectos de comodidad y confort, seguridad, accesibilidad y trato por parte de los conductores.

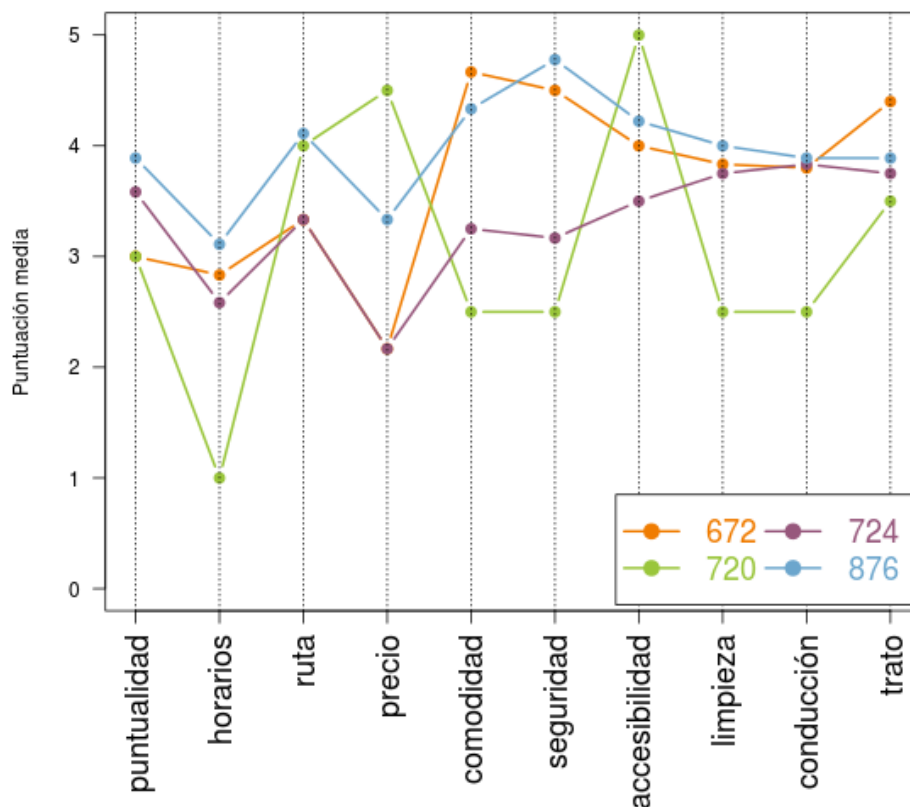
En la siguiente tabla se muestran la media aritmética y la moda (respuesta más frecuente) para cada aspecto. En las columnas se pueden ver los resultados obtenidos en el cómputo global y en las dos empresas de autobuses (Larrea corresponde a la empresa Francisco Larrea y HJC corespone a la empresa Herederos de J. Colmenarejo).

Tabla 2: Resultados de la encuesta de satisfacción. Desglose por empresa de autobuses.

Aspectos el servicio	Media			Moda		
	Total	Larrea	HJC	Total	Larrea	HJC
Puntualidad.	3,38	3,53	3,50	5	4	5
Horarios y frecuencias de paso.	2,59	3,00	2,36	1	1	1
Ruta/recorrido que realiza la línea.	3,48	3,80	3,43	4	4	3
Precio del servicio ofertado.	2,55	2,86	2,50	1	1	1
Comodidad y confort durante el trayecto.	3,66	4,46	3,14	5	5	2
Seguridad ante una colisión o un accidente.	3,79	4,66	3,07	5	5	2
Accesibilidad del vehículo ofertado.	3,86	4,13	3,71	5	5	5
Limpieza de los vehículos.	3,62	3,93	3,57	4	4	4
Conducción del vehículo.	3,57	3,85	3,64	5	4	5
Trato por parte de los conductores.	3,71	4,07	3,71	5	4	5

En el gráfico siguiente se muestran las puntuaciones medias de cada aspecto por línea de autobús. Destaca la baja puntuación que obtienen los horarios de la línea 720.

Fig. 22: Resultados de la encuesta de satisfacción. Desglose por línea de autobús.





La última parte de la encuesta permitía a las personas encuestadas incluir observaciones, sugerencias o propuestas de mejora. Tras analizar y agrupar las respuestas, se listan a continuación las más frecuentes:

- La **frecuencia se ha reducido** últimamente en algunas rutas, en especial hay descontento con el 720.
- Hay en general poca frecuencia, es **insuficiente sobre todo en fines de semana y noches**. Se recogen quejas por la escasa frecuencia de la línea 876 durante los fines de semana y festivos, cuando tan solo realiza 4 servicios al día.
- Falta una **ruta que una los tres pueblos**.
- **Poca información del horario** de paso en paradas intermedias, ya que se solo indican los horarios de salida y llegada.

ANEXO III. ENTREVISTAS-DIÁLOGOS CON AGENTES SOCIALES DEL MUNICIPIO

Las personas tienen diferentes necesidades respecto a la movilidad en función de determinadas características como pueden ser la edad, el sexo, la ocupación, los ingresos, la disponibilidad de un vehículo y los hábitos o preferencias personales. Por ello, como parte de la campaña, se han realizado entrevistas a agentes sociales que pudieran ayudar a **entender los hábitos y necesidades específicas de diferentes grupos sociales** del municipio.

En primer lugar, se identificaron distintos grupos sociales y sus necesidades específicas respecto a la movilidad. Con la ayuda de los resultados de la consulta, se observó que **las personas de edades diferentes realizan actividades distintas y tienen maneras diversas de desplazarse**. Se identificaron 3 grupos sociales que presentaban diferencias significativas con respecto al resto de la población:

- Niñas y niños en edad escolar
- Jóvenes menores de 18 años
- Personas mayores de 65 años

Todos estos grupos sociales tienen una característica común con respecto a la movilidad: generalmente no pueden desplazarse en vehículo privado (no tienen edad para conducir, no tienen acceso a coche o ya no pueden/quieren conducir), por lo que dependen de otras personas para desplazarse o del transporte público.

Son colectivos que no contribuyen a que haya más tráfico, pero sin embargo, **se trata de los colectivos que resultan más afectados por las consecuencias negativas del aumento del uso del vehículo privado**, especialmente en lo que se refiere a ocupación del espacio público y al riesgo de sufrir accidentes de tráfico y enfermedades relacionadas con la contaminación.

A continuación se seleccionaron personas que pudieran informar y/o dar su opinión sobre las necesidades y hábitos de movilidad de cada uno de estos colectivos, así como hacer propuestas para mejorar la movilidad de cada uno de los grupos sociales.

Finalmente, se diseñó una entrevista siguiendo la metodología del diálogo semi-estructurado, en el que la persona que entrevistaba no sólo buscaba obtener información si no que se pretendía conseguir un intercambio de ideas y opiniones a partir de una guía orientativa de temas. De esta manera se evitaron algunos de los efectos negativos de los cuestionarios formales, como son: temas cerrados (no hay posibilidad de explorar otros temas), falta de diálogo o falta de adecuación a las percepciones de las personas.¹

En los siguientes apartados se resume la información, impresiones, sugerencias y propuestas recogidas durante las entrevistas-diálogos con diferentes agentes sociales del municipio y se realiza un pequeño diagnóstico de la movilidad en relación a los tres grupos sociales seleccionados.

¹Basado en Geilfus, Frans: "Herramientas para el Desarrollo Participativo: diagnóstico, planificación, monitoreo, evaluación."

Niños y niñas en edad escolar. Entrevista a representante de la Asociación de Familiares de Alumnos/as (AFA) del CEIP San Sebastián.

Las características del municipio formado por El Boalo, Cerceda y Mataelpino hacen que la movilidad de la población escolar sea un tema de gran importancia a nivel municipal. El municipio cuenta con un centro escolar público en cada uno de los pueblos, para atender a la población escolar hasta 3º de educación primaria. Estos tres centros están situados dentro de los núcleos urbanos de cada pueblo. Aunque no hay datos precisos, se estima que aproximadamente la mitad del alumnado se desplaza a pie, y la otra mitad va en el coche de sus familiares.

A partir de 4º de educación primaria, todo el alumnado se “mezcla” en un único centro escolar situado en El Boalo, pero alejado del núcleo urbano, ya que se encuentra en la carretera hacia Manzanares El Real. Esta localización hace que **los niños/as en edad escolar de los tres pueblos deban desplazarse cada día varios kilómetros hasta su centro escolar**, siendo el medio de transporte más utilizado el coche y el autobús escolar.

Además de los desplazamientos asociados a la actividad escolar, la población infantil de El Boalo, Cerceda y Mataelpino se desplaza para realizar actividades extraescolares, culturales, deportivas y de ocio. **La gran mayoría de estos desplazamientos se realizan también en vehículo privado.**

Esta gran cantidad de desplazamientos en coche genera varios problemas asociados a la calidad de vida de los y las niñas:

- Los niños y niñas se habitúan a desplazarse en coche, en detrimento de otras formas de desplazamiento más sostenibles, saludables y seguras como caminar o ir en bici. Estos hábitos que se adquieren a una edad temprana son difíciles de cambiar y sientan las bases para el futuro.
- Los niños y niñas están en pleno desarrollo y necesitan moverse, caminar, correr o ir en bicicleta. Un modo de vida en el que los desplazamientos se realizan en transporte motorizado es sedentario e impide la movilidad en edades tempranas, con los consiguientes **problemas de salud** (por ejemplo obesidad) que se asocian a este modelo de vida.
- Al desplazarse al colegio en coche, los niños siguen siendo **dependientes de sus padres** y no pueden satisfacer su impulso natural de movimiento en la vida diaria. Además, no tienen posibilidad de aprender y practicar comportamientos “seguros” respecto al tráfico rodado, de descubrir el mundo por sí solos o de acostumbrarse a las nuevas situaciones.²
- La **congestión de vehículos** que se produce **en la entrada de los centros escolares** hace que precisamente estas zonas, con gran afluencia de menores, se conviertan en puntos peligrosos e inseguros.
- Por último, **los vehículos “compiten” con los niños y niñas por el espacio público**. Cuantos más coches existen, más aparcamientos hacen falta, más inseguras se vuelven las calles y menos espacios quedan para el juego. Un ejemplo muy claro son las plazas de El Boalo, Cerceda y Mataelpino, que están actualmente ocupadas por coches.

Algunas medidas que podrían tomarse para mejorar y favorecer la movilidad sostenible entre este colectivo son:

- Cuidar la **seguridad en los autobuses**, que haya cinturones de seguridad en todos.

² Cita extraída del proyecto SMILE (Sustainable Mobility Initiatives for Local Environment) . Disponible en www.smile-europe.org

- Hacer que la ruta escolar que pasa por el cole de la carretera (primaria), pase más cerca de los centros de infantil de los otros tres pueblos. Las familias que tienen varios/as hijos/as, niños/as en primaria y además en infantil de alguno de los pueblos, tienen que desplazarse mucho desde las paradas que hay ahora.
- Crear un servicio de autobús que haga una **ruta circular por los tres pueblos** que permita desplazarse sin necesidad de usar el coche para asistir por ejemplo a actividades culturales o de ocio infantil.
- Diseñar y acondicionar **vías seguras para ir a los centros escolares a pie o en bicicleta**. Existen actualmente caminos, por lo que simplemente sería necesario acondicionar el firme.

Jóvenes menores de 18 años . Entrevista a Técnica de Juventud.

Los/as jóvenes constituyen un grupo de población muy importante. Se encuentran en una etapa de desarrollo en la que aún están estableciendo hábitos y pautas de comportamiento. Los hábitos de desplazamiento que adquieran en esta etapa van a sentar las bases de la forma en la que se van a movilizar cuando sean adultos. Si en esta etapa adquieran hábitos de vida, o en este caso de desplazamiento, sostenibles, es más probable que los mantengan en su etapa adulta.

Los/as jóvenes de El Boalo, Cerceda y Mataelpino se desplazan frecuentemente entre los tres pueblos, y también lo hacen a Moralzarzal y Villalba. **El motivo principal de estos desplazamientos (a parte de los estudios) es el ocio:** jóvenes de estas localidades van a las mismas clases en el instituto, lo que hace que quieran encontrarse por las tardes o los fines de semana. Se desplazan también para realizar actividades deportivas o extraescolares o para ir a la casa de la Juventud, situada en Cerceda.

Desplazarse no es fácil para este colectivo por dos motivos: no pueden conducir coches, suelen tener escasos recursos económicos (lo que limita su acceso al transporte público), y viven en una zona rural con transporte público limitado. Muchas veces **dependen de que otras personas les lleven en coche** de un lugar a otro, tarea que realizan en gran medida sus madres/padres. Este hecho limita su autonomía a una edad en la que jóvenes de otros lugares ya son mucho más independientes. Además, es una carga para las familias que tienen que estar pendientes de trasladar a sus hijos/as.

Al no ser usuarios/as habituales del servicio de autobuses, carecen de abono transporte, lo que hace que les parezca muy cara esta forma de transporte. Parece ser éste el motivo principal por el cual no utilizan mucho el autobús, seguido de la baja frecuencia de paso, especialmente los fines de semana y por la noche que es cuando más necesita moverse este colectivo. Estos problemas se agravan en el caso de los/as jóvenes que residen en Mataelpino, donde la frecuencia de paso de los autobuses es aún menor.

La bicicleta es un medio de transporte que algunas/os jóvenes utilizan para desplazarse entre pueblos, especialmente entre Cerceda y El Boalo. El uso de este medio de transporte se ve limitado en invierno (por el frío y las pocas horas de luz). Además, los/as jóvenes de Mataelpino tienen también más dificultades para utilizar la bici para desplazarse entre pueblos, por que están más lejos, tienen que salvar mayor desnivel y no hay vías seguras que conecten este pueblo con los demás.

Por todo esto, **el mensaje que estos jóvenes están recibiendo es que para moverse necesitan un coche (o una motocicleta)**. En cuanto cumplen la edad legal para conducir, los/as jóvenes de El Boalo, Cerceda y Mataelpino “se lanzan” a sacarse el carné de conducir y

se convierten en otro grupo social más que va a utilizar este medio de transporte por delante de cualquier otro, con las consecuencias sociales, ambientales y económicas que ello conlleva. Las altas tasas de accidentes de tráfico que se registran entre los jóvenes no parece ser un aspecto que desmotive esta elección.

Impulsar medidas que faciliten la movilidad sostenible de este colectivo y lo hagan más independiente del vehículo privado debería ser una prioridad. Algunas propuestas centradas en este colectivo son:

- **Aumentar la frecuencia de paso** del transporte público en las franjas horarias en las que los jóvenes lo necesitan (**fin de semana, noches**).
- Establecer **precios más económicos** del transporte público para jóvenes.
- Promocionar y **facilitar el uso de la bicicleta** como medio de transporte.

Personas mayores de 65 años. Entrevista a trabajadora del centro de día municipal.

Las personas mayores son un colectivo muy importante que cada vez supone un porcentaje mayor de la población, a nivel global y también a escala local en El Boalo, Cerceda y Mataelpino. Determinadas características asociadas al envejecimiento hacen que sus hábitos de movilidad sean algo distintos a los del resto de la población.

Las personas mayores de Cerceda, El Boalo y Mataelpino se desplazan frecuentemente entre los tres pueblos, y también suelen realizar desplazamientos a localidades vecinas, como Colmenar y Villalba. **Se desplazan en general algo menos que otros grupos de edad**, pues suelen hacer más “vida en el pueblo”. Su desplazamiento tiene más una frecuencia semanal que diaria.

Al no tener obligaciones laborales, **los motivos de estos desplazamientos son en gran medida gestiones personales** (relacionadas con temas bancarios, salud, asuntos administrativos o cuidado de nietos), **seguidas de compras y ocio** (paseos, visitar familiares o amigos, ir a actividades, etc). Este colectivo, junto con el de jóvenes, es que el que más dice desplazarse por motivos de ocio, lo que da una idea de que **la movilidad es un elemento clave en la socialización** de este grupo.

Las personas mayores tienen hábitos de transporte muy asentados, no suelen utilizar diferentes medios de transporte, si no que tienen por costumbre utilizar siempre el mismo. Si son por ejemplo, usuarios del autobús, normalmente sólo utilizan ese medio de transporte. Si conducen, será el coche el medio de transporte que utilicen.

Las personas mayores tienen ciertas dificultades para desplazarse. En general conducen menos que otros grupos de edad (no se han sacado el carné o les da miedo conducir) y a algunos/as les cuesta acceder al transporte público (si tienen problemas de salud relacionados con la locomoción, los horarios son complicados de entender o ilegibles, hay poca frecuencia de paso o las paradas de autobús están alejadas de su vivienda). Estas dificultades o barreras para desplazarse hacen que en ocasiones no se desplacen tanto como necesitarían (porque no pueden o les da pereza) o que se adapten a una forma de vida menos “movida”. Esto repercute en gran medida en su grado de participación en actividades y en sus relaciones sociales. Un reflejo de esto es que las personas usuarias del centro de día (situado en El Boalo) son en su mayoría de El Boalo. Quienes viven en Cerceda o Mataelpino participan menos en las actividades municipales que se desarrollan en este centro.

En un gran número de casos, los mayores **dependen de otras personas para**



desplazarse, esta tarea recae generalmente en familiares (hijas/os) o vecinos/as. A pesar de que esto supone una pérdida de autonomía, parece que tienen las habilidades, estrategias y lazos sociales necesarios para conseguir desplazarse cuando realmente les hace falta, es decir, se “buscan la vida”.

Este colectivo es, además, el que más **se desplaza a pie**, aunque este suele ser un medio complementario de moverse y no el único. Caminar es un ejercicio muy saludable que mejora la calidad de vida de las personas mayores. Se trata de una actividad que suelen realizar en compañía, respondiendo no sólo a la necesidad de ir a algún sitio, si no también a la de socializarse o disfrutar del entorno.

Las personas mayores se mueven a horas diferentes al resto de la población. Generalmente no se mueven en las llamadas “horas punta”, si no que suelen desplazarse a media mañana o a primeras horas de la tarde. Evitan en general desplazarse a última hora de la tarde y por la noche, horas en las que empieza a bajar la temperatura (especialmente en invierno). También evitan estos horarios por que hay poca iluminación y sienten miedo.

Facilitar la movilidad sostenible de las personas mayores en El Boalo, Cerceda y Mataelpino es fundamental para mejorar la calidad de vida de este sector de la población. Algunas propuestas centradas en este grupo podrían ser:

- **Mejorar las vías peatonales** (firme, iluminación, evitar obstáculos y ocupaciones de las aceras).
- Cuidar la **frecuencia de paso de autobuses** en horarios fuera de horas punta.
- **Sincronizar los horarios de actividades municipales** con los horarios de paso de autobuses.

ANEXO IV: CARTA DE APOYO DE ADESGAM

CONGRESO NACIONAL DE MEDIO AMBIENTE (CONAMA 2014)

Monte Esquinza 28, 3º derecha, 28010 Madrid (España)

Asunto: Carta de apoyo a proyecto "Yo te llevo...tú me llevas".

Estimados señores:

ADESGAM (Asociación de Desarrollo Sierra de Guadarrama) conoce el proyecto denominado "Yo te llevo...tú me llevas" promovido por el ayuntamiento de El Boalo, entidad asociada a nuestra organización, y presentado por al Premio Conama a la Sostenibilidad de Pequeños y Medianos Municipios.

Dicho proyecto se presentó en la última Junta Directiva y Asamblea General de Adesgam, donde se consideró su contribución a la movilidad sostenible en el territorio.

Consideramos que el proyecto es una buena herramienta para contribuir al desarrollo sostenible de un espacio natural privilegiado como es la Sierra de Guadarrama.

Bajo estas premisas, por la presente, le comunicamos que nuestra entidad apoya la ejecución del citado proyecto y, como proyecto de carácter ambiental promovido por uno de nuestros asociados, se participará en la difusión del mismo.

Y para que así conste, se firma en Becerril de la Sierra a 30 de septiembre de 2014.



Fdo.: José Conesa López

Presidente de ADESGAM