

# Conectar para transformar. La bicicleta en la Escuela de Movilidad Sostenible: formación orientada al impacto y la acción.

**Autoría:** David Balbás Alonso & Vanessa Maxé Navarro  
*Escuela de Movilidad Sostenible*  
[info@escuelademovilidadsostenible.net](mailto:info@escuelademovilidadsostenible.net)

## 1. Presentación: formar agentes de cambio hacia la movilidad sostenible

La Escuela de Movilidad Sostenible (<https://escuelademovilidadsostenible.net>) tiene una misión sencilla: contribuir a formar agentes de cambio hacia la movilidad sostenible. Es decir, facilitar conocimientos, criterios y habilidades para que las personas que participan en las acciones formativas puedan ayudar a sus organizaciones, comunidades y territorios a avanzar hacia una movilidad más sostenible.

### 1.1. ¿Por qué y para qué una escuela de movilidad sostenible?

La Escuela de Movilidad Sostenible se presenta al público en 2023. Pero surge a partir de múltiples conversaciones previas entre personas que, desde muy diferentes trayectorias, llevamos años trabajando para hacer avanzar la movilidad sostenible. A partir de estas conversaciones emerge un diagnóstico que podemos resumir en 4 ideas fuerza.

**Primera idea: el concepto “movilidad sostenible” ha sido vaciado de contenido y tergiversado.** Al final parece significar cualquier cosa, o, lo que es lo mismo, no significar nada en concreto. Tenemos combustibles sostenibles, autopistas sostenibles, aeropuertos sostenibles... A menudo cuesta aclararse entre el greenwashing, las propuestas interesadas, el ruido mediático y las confusiones conceptuales. Por ello necesitamos aclarar los conceptos, ordenar los objetivos y estrategias y clarificar las herramientas y procesos que nos ayudarán a avanzar.

Desde la Escuela, intentamos sintetizar nuestra visión de la movilidad sostenible con el lema: “sólo si es buena para las personas, los territorios y el planeta es movilidad sostenible”. Por eso cuando hay quien

pretende vendernos que la movilidad sostenible pasa únicamente por convertir los coches en eléctricos, sin considerar los efectos que eso tiene en el consumo de espacio, energía y materiales; en las economías locales; en la equidad de las comunidades, la autonomía infantil y de los mayores; o en nuestra salud... la cosa no encaja, no estamos hablando de movilidad sostenible tal y como la entendemos en la Escuela.

**Segunda idea: tener los conceptos claros es necesario, pero no es suficiente.** Al final, probablemente todas las que hemos estado alguna vez involucradas en proyectos de movilidad sostenible, hemos experimentado que no es suficiente con tener un buen diagnóstico, hacer buenas propuestas técnicas, etc. sino que para tener éxito e impacto hace falta movilizar muchas otras capacidades. Hay que alinear las visiones entre agentes, comunicar adecuadamente lo que se está haciendo y lo que se quiere hacer, escoger bien los instrumentos jurídicos que se utilizarán y tener en cuenta su tramitación, gestionar los tiempos y la financiación, acertar a la hora de graduar y secuenciar los pasos que vamos a ir dando y cómo van a ser aceptados por quien ha de decidir políticamente o adaptarse a los cambios, etc.

**Necesitamos una formación orientada a la acción y el impacto,** que nos permita tener competencias para gestionar las herramientas y procesos que utilizaremos en las transformaciones de la movilidad.

**Tercera idea: el ámbito de la movilidad sostenible está atomizado y fragmentado.** Se han ido creando compartimentos estancos que, por desgracia, demasiado a menudo compiten entre sí, en vez de colaborar. En el siguiente apartado desarrollaremos más los diversos planos en los que se producen estas fragmentaciones, y sobre todo cómo podemos

intentar superarlas. Pero en cualquier caso sí que es importante destacar ahora que necesitamos que estas diferentes visiones, conocimientos y herramientas colaboren y den lugar a un nuevo paradigma que, además, va a ser más que la mera suma de las partes.

***Cuarta idea: las características de la formación se han de adaptar a las diversas necesidades de las personas que quieren formarse y no al revés.***

Las personas a las que quiere dirigirse la Escuela responden a diversos perfiles: personal técnico o político de las administraciones públicas o del sector privado, personas recién tituladas que quieren especializarse en el ámbito, personas de entidades sociales, etc. Y cada una de ellas tiene necesidades específicas en lo que respecta al nivel y tipo de conocimientos que necesita, su disponibilidad temporal y económica, etc. Por ello, ***resulta clave diseñar una formación flexible y modular que pueda dar respuesta a las diversas necesidades.***

A partir de esas premisas hemos construido una Escuela que quiere ser un espacio en el que cualquier persona interesada en transformar la movilidad para hacerla más sostenible pueda encontrar una formación rigurosa, orientada a la acción, completa y transversal, y adaptada a sus necesidades.

## **1.2. ¿Y qué ofrece la Escuela exactamente?**

La actividad de la Escuela se organiza en 3 grandes líneas de trabajo:

- Formación. Que a su vez se divide en:
  - » Formación regular. Con un programa anual de cursos online en directo que cubren todas las dimensiones clave de la movilidad sostenible.
  - » Visitas de campo. Con un catálogo de visitas presenciales que se organizan a demanda y la posibilidad de diseñar nuevas visitas en función de los intereses y necesidades de las personas interesadas.
  - » Formación a medida. Prestando soporte en cualquiera de las fases de diseño y ejecución de una actividad formativa para que se adapte a las necesidades específicas de la organización interesada.

- Comunicación y divulgación. Fomentamos la cultura de la movilidad sostenible difundiendo conocimiento e iniciativas relacionadas a través de diversos canales: boletín electrónico, papers, artículos en prensa general y sectorial, publicaciones en redes sociales, webinars divulgativos... Abordaremos con más detalle esta cuestión en el apartado 3 del presente documento.
- Consultoría y acompañamiento en el diseño y desarrollo de planes y proyectos.

Para el año 2025, la formación regular está compuesta por un total de 18 cursos, que a su vez se organizan en 3 itinerarios (posgrados) y 4 cursos de especialización sobre retos emergentes de la movilidad. (***ver Tabla 1***).

El primer itinerario aborda la visión más global e integral de los sistemas de movilidad, y los instrumentos de planificación que utilizaremos para poder incidir en ellos. El segundo aborda el reto de cómo podemos organizar el espacio finito del que disponemos, para no tener que destinarlo únicamente a desplazarnos, sino que podamos usarlo para satisfacer otras muchas necesidades: de naturalización, de relaciones sociales, de juego, de estancia... en definitiva de más convivencialidad y vitalidad urbanas. Todo ello, a partir de conocer bien qué nos pueden aportar los diferentes modos de transporte y cómo podemos ordenarlos. El tercero facilita un conjunto de perspectivas y herramientas para estimular la innovación y mejorar el impacto de la elaboración, gestión y evaluación de planes y proyectos de movilidad sostenible.

**CONECTAR PARA TRANSFORMAR. La bicicleta en la Escuela de Movilidad Sostenible: formación orientada al impacto y la acción.**

Posgrado PLANIFICAR, GESTIONAR Y EVALUAR LA MOVILIDAD SOSTENIBLE 10 créditos ECTS (250h)	Planificar la movilidad sostenible. Estudios de Evaluación de la Movilidad Generada y Planes de Movilidad Urbana.
	Urbanismo y movilidad. Localización, proximidad y transformaciones urbanas.
	Evaluar la movilidad sostenible. Consecuencias sociales, económicas y ambientales de la movilidad.
	Movilidad y salud. ¿Cómo reducir el impacto de la movilidad en la calidad del aire?
Posgrado CIUDADES CAMINABLES, MOVILIDAD ACTIVA Y SISTEMAS DE TRANSPORTE 10 créditos ECTS (250h)	Ciudades caminables. Peatones, espacios públicos y accesibilidad universal.
	La bicicleta en la ciudad. Una aliada para la movilidad sostenible.
	Transporte público colectivo. Retos y oportunidades desde la perspectiva de la movilidad sostenible.
	Gestionar el coche y la moto en la ciudad. ¿Cómo avanzar hacia un cambio de paradigma?
Posgrado HERRAMIENTAS PARA INNOVAR EN MOVILIDAD SOSTENIBLE 10 créditos ECTS (250h)	Marco jurídico y legal de la movilidad sostenible. Los instrumentos normativos para transformar la movilidad.
	Movilidad para todas las personas. Género, edad y cuidados.
	Gobernanza y participación ciudadana en la movilidad sostenible. Deliberación, decisiones y conflictos.
	Comunicar la movilidad sostenible. Estrategias de comunicación eficientes.
	Digitalización y datos en la movilidad sostenible. Obtención, análisis y visualización de datos en la movilidad.
	Economía y movilidad sostenible. ¿Cuánto cuestan y cómo financiamos las transformaciones?
Cursos de especialización RETOS EMERGENTES DE LA MOVILIDAD SOSTENIBLE En función del curso: de 1,5 a 3 créditos ECTS (30h-60h)	Movilidad laboral y de los centros generadores. Los Planes de Desplazamiento de Empresa.
	Logística urbana sostenible. Las Estrategias de Distribución Urbana de Mercancías.
	Movilidad en zonas rurales y de baja población. Estrategias de desarrollo territorial equitativo y movilidad sostenible.
	Micromovilidades. Retos y oportunidades de los Vehículos de Movilidad Personal y nuevas micromovilidades.

Tabla 1. Programa de formación regular (Escuela de Movilidad Sostenible, 2025).

En la presente comunicación puede ser interesante destacar también algunas de las formaciones a medida realizadas hasta la fecha.

La Escuela colabora con RedBici (Red de Ciudades y Territorios por la Bicicleta), en el desarrollo de la I y II edición de su programa de formación on-line dirigido a personal de las administraciones públicas. Así como en el I ciclo de jornadas Productos y servicios para la bicicleta, en colaboración con AMBE (Asociación de Marcas y Bicicletas de España), en las que diversas empresas presentan sus productos y servicios con el objetivo de que el personal técnico de las administraciones públicas pueda contar con información actualizada respecto a diversos sistemas disponibles y sus características.

Junto con Greenpeace, organizamos las jornadas Activismo por una movilidad más sostenible, dirigidas a activistas ecologistas, climáticos, y por el derecho a la ciudad y la movilidad sostenible que se movilizan en sus ciudades y territorios: plataformas y colectivos ciclistas y peatonales, AFAS y profesores por la pacificación de entornos escolares, etc. Las jornadas, por una parte, han facilitado y aclarado algunos conceptos básicos; y también han incluido talleres presenciales para aplicar lo aprendido en el desarrollo de acciones concretas en Madrid.

Por último, destacar también que, en el marco del proyecto ES Movilidad: Red de entidades de la Economía Social por la movilidad sostenible (que presentaremos con más detalle en el apartado 2.2.), hemos llevado a cabo formación dirigida a personas y entidades de la Economía Social, con el objetivo de facilitar herramientas y estrategias clave para impulsar, consolidar y escalar nuevos proyectos de movilidad sostenible a través de la colaboración e intercooperación.

## **2. Conectar para transformar**

### **2.1. Superar la fragmentación en el ámbito de la movilidad sostenible**

A partir de nuestra experiencia pensamos que existen al menos cinco planos de fragmentación en el ámbito de la movilidad sostenible que nos están dificultando poder avanzar de una manera más eficaz y eficiente.

En primer lugar, existe una fragmentación entre disciplinas. Históricamente, a la hora de hablar de transporte, las perspectivas dominantes venían sobre todo de la ingeniería civil; y a la hora de hablar de ciudad y espacio público, las provenientes del urbanismo y la arquitectura. Sin embargo, estas perspectivas se nos han ido quedando cortas e insuficientes, y necesitamos incorporar miradas que provienen de otras disciplinas: ciencias ambientales, geografía, sociología, ciencias de la salud, economía, derecho... Y si bien en los últimos años se están haciendo avances significativos, todavía es frecuente que cada disciplina mire el problema desde su perspectiva, intente abordarlo con unas herramientas limitadas y hable para "los suyos" desde un cierto corporativismo.

En segundo lugar, existe una fragmentación "temática". Abordándose componentes del sistema de movilidad sin tener en cuenta cómo estos se relacionan entre sí. Un ejemplo claro sería la división entre diversos modos de transporte (peatones, bicicletas, patinetes, ferroviarios, por carretera, etc.), que hasta épocas recientes ha dificultado poder plantear soluciones multimodales o evaluar de manera adecuada la importancia del diseño de la intermodalidad y las sinergias existentes entre diversos modos.

Todo lo anterior queda reflejado a su vez en una fragmentación en las administraciones y las políticas públicas. Tanto entre sus diversos niveles: ayuntamientos, áreas metropolitanas, diputaciones, comunidades autónomas, estatal o europeo. Como, de manera sangrante, entre áreas de un mismo nivel administrativo: urbanismo, movilidad, espacio público, medio ambiente, derechos sociales (que es donde a menudo suelen caer por ejemplo los temas relacionados con la accesibilidad universal).

Igualmente se produce una fragmentación entre los agentes del ecosistema de la movilidad. Y, por desgracia, demasiado a menudo cuesta alinear visiones, intereses y estrategias entre diferentes tipos de agentes: administraciones, agentes económicos privados, ciudadanía organizada, etc. Incluso dentro de una misma tipología, se producen fracturas aparentemente irreconciliables. Por ejemplo, en el ámbito de los movimientos sociales, con frecuencia

cuesta establecer acciones conjuntas entre diversas asociaciones de “usuarios” (peatones, bicicletas, patinetes, transporte público...), movimientos ecologistas, sindicatos, etc.

Y yendo más allá, existe también una fragmentación entre roles: político, técnico, investigador, activista, usuario... Algo que llega a suponer dolorosas contradicciones a las personas que a lo largo del tiempo van variando su rol en la misma o en diferentes organizaciones.

En resumen, todas estas fragmentaciones están limitando nuestra capacidad como sociedad para desarrollar:

- Marcos conceptuales y paradigmas que nos permitan entender la situación.
- Estructuras y dinámicas organizativas que nos permitan transformar la situación.

La buena noticia es que esas limitaciones no son inevitables, y que una aproximación más sistémica que nos ayude a conectar cuestiones que tradicionalmente hemos separado, puede sernos útil para ir más allá.

## **2.2. “Solo no puedes, con amigos sí”**

Esta frase mítica del programa televisivo La bola de cristal, marcó a toda una generación. Ciertamente nos sirve para ilustrar una de las características clave de la Escuela: su vocación de trabajo colaborativo y en red. Y la verdad es que está siendo muy satisfactorio confirmar que existen tantas y tantas profesionales y organizaciones que comparten visión y están dispuestas a colaborar.

Este año son ya cerca de 100 personas las que forman parte del equipo de formación. Con un 45% de mujeres, en un ámbito a menudo hipermasculinizado, y reflejando el crisol de disciplinas, instituciones y roles que la Escuela pretende conectar. (<https://escuelademovilidadsostenible.net/equipo>)

De manera análoga a las más de 30 entidades colaboradoras, entre las que se encuentran entidades de carácter profesional, vinculadas a la economía

social en cuestiones relacionadas con la movilidad, administraciones públicas, movimientos sociales, etc. Conviene aquí señalar que la Escuela de Movilidad Sostenible está coordinada e impulsada por la cooperativa sin ánimo de lucro AMcoop SCCL. (<https://escuelademovilidadsostenible.net/entidades-colaboradoras>)

Como hemos venido señalando el trabajo en red y la colaboración entre los diferentes agentes del ecosistema que conforman la movilidad, son la estrategia fundamental para avanzar hacia una movilidad más sostenible. La Escuela tiene una vocación pedagógica, a la vez que facilitadora que permita la interacción y el diálogo entre los diferentes agentes que intervienen en la movilidad.

El proyecto ES Movilidad: Red de entidades de la Economía Social por una movilidad sostenible, mencionado anteriormente, es una iniciativa liderada por AMcoop y financiada a través del PERTE de Economía Social y Cuidados del Ministerio de Trabajo y Economía Social. Su propósito es acompañar a entidades de la Economía Social en la creación y promoción de una red de trabajo colaborativo y cooperativo que les permita avanzar con mayor impacto, influencia y visibilidad hacia una movilidad más sostenible.

Para ello hemos puesto en marcha tres actuaciones que han permitido el encuentro y la generación de sinergias positivas entre los agentes de la Economía Social y la Movilidad Sostenible.

En primer lugar, la creación de espacios de deliberación y trabajo colaborativo entre iniciativas y entidades de la ES de España que permitan avanzar hacia la constitución de una red estatal de la ES por la movilidad sostenible. En segundo lugar, la formación y capacitación en movilidad sostenible dirigida a agentes de la ES que participen o quieran emprender en el sector, y desarrollar servicios y soluciones que permitan avanzar hacia escenarios más favorables. Por último, la promoción y difusión del papel de la ES en la movilidad sostenible, así como de las iniciativas de trabajo en red y emprendimiento colectivo.

De esta experiencia se extraen diversos resultados que iremos analizando en los próximos meses. No

obstante, de las prácticas llevadas a cabo concluimos que es aquí donde radica el verdadero sentido de la innovación para transformar la movilidad. Sin un ecosistema interconectado, que trabaje en red, que reconozca el papel de los diferentes nodos así como el ensamble de las diversas acciones que llevan a cabo, no es posible avanzar hacia un horizonte más sostenible.

### **2.3. La bicicleta en el marco de un programa integrado de formación en movilidad sostenible**

La formación para avanzar hacia una movilidad más sostenible pasa por promocionar y profundizar sobre el papel de las movilidades activas dentro del conjunto de sistemas de transporte. Es aquí donde la bicicleta juega un papel primordial y se convierte en una palanca de cambio que requiere de especialización y profesionalización.

La conocida “pirámide de la movilidad” sitúa a la bicicleta en el segundo nivel de prioridad (por detrás de los peatones), si bien, más que una visión jerárquica como modos que compiten entre ellos, nos interesa pasar a una visión más complementaria e intermodal de los diferentes sistemas de transporte.

La Escuela sigue tres grandes estrategias para dar respuesta a estas necesidades: curso monográfico, transversalización en otros cursos y formación especializada adaptada a las necesidades de perfiles específicos.

En primer lugar, el curso La bicicleta en la ciudad: Una aliada para la movilidad sostenible es un curso monográfico en el que se abordan las potencialidades de la bicicleta para conseguir un modelo de movilidad más sostenible y se analiza la importancia de infraestructuras, servicios y redes ciclistas conectados, adecuados y de calidad. A partir de estas premisas, se desarrollarán estrategias y procesos para impulsar y mejorar la integración de la bicicleta en entornos urbanos e interurbanos. En resumen, es el curso básico para quien quiera contar con una buena perspectiva de los elementos clave a la hora de poder impulsar planes y proyectos de impulso de la bicicleta (ver programa de la edición de 2025 en la **Tabla 2**).

En segundo lugar, es necesario abordar la caminabilidad, el espacio público, la intermodalidad y la convivencia de los diferentes sistemas de transporte. El itinerario formativo o posgrado Ciudades caminables, movilidad activa y sistemas de transporte, introduce el papel de la bicicleta y transversaliza las oportunidades y necesidades que emergen a la hora de poder mejorar su relación con peatones, transporte público, coches y motos. De manera análoga, se incorpora el papel de la bicicleta en los otros itinerarios formativos de la Escuela (Planificar, gestionar y evaluar la movilidad sostenible y Herramientas para innovar en movilidad sostenible).

Por último, a través de la formación a medida y el acompañamiento a las organizaciones que trabajan para la promoción de políticas ciclistas y uso de la bicicleta, se hace posible dar respuesta a las necesidades específicas de los diferentes actores y perfiles profesionales que intervienen. Algunos ejemplos, son las formaciones y jornadas técnicas dirigidas a los miembros de RedBici, AMBE o Greenpeace, que hemos mencionado anteriormente. El intercambio de experiencias y conocimiento entre los diferentes actores que han participado en las formaciones ha mejorado el impacto de las políticas de impulso de la bicicleta en las ciudades.

### **3. La cultura de la movilidad sostenible**

Transformar la movilidad requiere también abordar el reto cultural, construyendo imaginarios que pongan en el centro la movilidad activa y la relacionen con personas, salud, bienestar, espacio público, territorios y planeta; y, al mismo tiempo, ayuden a “conectar” elementos actualmente fragmentados, desde valores como la solidaridad, la colaboración y la empatía.

La Escuela quiere contribuir a la producción y difusión de esos valores, conocimientos y experiencias, para ayudar a generar una identidad alternativa a la dominante. Para ello, son diversas las acciones comunicativas que desarrollamos a través de diferentes canales. (<https://escuelademovilidadsostenible.net/biblioteca>)

En primer lugar, la comunicación digital a través de redes sociales permite promocionar las actividades formativas de la Escuela, así como los resultados

CONECTAR PARA TRANSFORMAR. La bicicleta en la Escuela de Movilidad Sostenible: formación orientada al impacto y la acción.

Módulo iniciación 1. BICICLETA Y MOVILIDAD SOSTENIBLE 0,5 créditos ECTS (10h)	1.1. Potencialidades de la bicicleta para conseguir un modelo de movilidad más sostenible en nuestras ciudades y metrópolis. Por Belén Calahorro.
	1.2. Infraestructuras y servicios ciclistas: redes, aparcamientos, etc. La importancia de itinerarios y redes conectados. Por Maria Elisa Ojeda.
	1.3. Comunicación, promoción, educación, gobernanza y participación. Por Belén Calahorro, Esther Anaya-Boig.
Módulo profundización 2. INSTRUMENTOS Y HERRAMIENTAS PARA INTEGRAR LA BICICLETA EN LA CIUDAD 1 crédito ECTS (20h)	2.1. ¿Cómo mejoramos la integración de la bicicleta en la ciudad? Instrumentos y herramientas para actuar. Por Sílvia Casorrán.
	2.2. Vías ciclistas urbanas e interurbanas. Taller aplicado. Por Ruth Lamas, Maria Elisa Ojeda.
	2.3. La bicicleta en las ordenanzas de circulación municipales y su gobernanza. Por Esther Anaya-Boig, Ruth Lamas.
Módulo avanzado 3. ESTRATEGIAS Y PROCESOS PARA IMPULSAR LA BICICLETA EN LA CIUDAD 1,5 créditos ECTS (30h)	3.1. ¿Cómo desarrollar estrategias globales y procesos que nos ayuden a aumentar el impacto de los planes y proyectos para impulsar y mejorar la integración de la bicicleta en la ciudad? Por Esther Anaya-Boig.
	3.2. Datos para el diagnóstico, criterios para la priorización, indicadores para el seguimiento y evaluación. Por Ruth Lamas.
	3.3. Taller aplicado: estrategias y procesos para impulsar la bicicleta en la ciudad (1). Por Esther Anaya-Boig.
	3.4. Taller aplicado: estrategias y procesos para impulsar la bicicleta en la ciudad (2). Por Esther Anaya-Boig, Belén Calahorro.

Tabla 2. Programa del Curso La bicicleta en la ciudad: Una aliada para la movilidad sostenible [3 créditos ECTS - 60h]. Nótese que es posible matricularse del curso completo o sólo de los módulos que interesen. (Escuela de Movilidad Sostenible, 2025).

de proyectos y acciones que se llevan a cabo en el ecosistema de la movilidad sostenible, ayudando a poner de relieve sus beneficios y ventajas respecto a otros modelos. Se busca, además, un tipo de comunicación ágil, breve y directa con formatos como los Hits de movilidad sostenible. Cabe mencionar la oportunidad que las redes nos dan a la hora de amplificar mensajes clave y fundamentales; pero también las desigualdades que imponen los algoritmos frente a los agentes con mayor poder e influencia.

La Escuela también distribuye entre sus suscriptores un boletín digital que ayuda a poner en la agenda cuestiones centrales en la transformación de la

movilidad, acciones y proyectos que promueven las entidades colaboradoras, así como información sobre las actividades que organiza la propia Escuela.

En segundo lugar, y con la voluntad de hacer más accesible a un público amplio datos e información respecto a cuestiones complejas, desde la Escuela publicamos los Strong Green Papers. Estas publicaciones permiten tratar con profundidad y rigurosidad algunos temas relacionados con la movilidad sostenible desde una perspectiva que aborda las dimensiones científica, técnica, social y política. Se ofrecen una amplia selección de fuentes y referencias para que las personas que quieran profundizar tengan las herramientas necesarias

**CONECTAR PARA TRANSFORMAR. La bicicleta en la Escuela de Movilidad Sostenible: formación orientada al impacto y la acción.**

para hacerlo. En definitiva, estos papers pretenden ordenar y conectar conocimiento para estimular una deliberación informada, que ayude a construir colectivamente propuestas de acción adaptadas a los diferentes contextos.

En tercer lugar, los Diálogos sobre movilidad sostenible, desarrollados tanto en formato online como presencial. Estos encuentros promueven la deliberación entre diferentes agentes que comparten y complementan algunas de las dimensiones más relevantes de la movilidad de manera abierta para el público general.

También colaboramos con algunos medios de comunicación sectoriales y escribimos algunos artículos de opinión o entrevistas en medios más generalistas, aprovechando así la oportunidad de conectar con otros públicos. E intentamos aportar nuestro grano de arena a las iniciativas de las entidades colaboradoras, dando apoyo a la publicación de libros como Peregrinaje Explosivo. Rutarrelatos ilustrados (editado por 30 Días en Bici), o colaborando en eventos como Ciclosferia.

#### **4. Impacto, aprendizajes y retos de futuro**

En el transcurso de estos dos años, la Escuela ha obtenido una serie de resultados e impactos que merece la pena recopilar y analizar. En cuanto a los impactos directos y cuantificables, el más obvio es el de las matrículas: más de 150 personas han realizado alguna de las formaciones regulares de la Escuela; y más de 200 han participado las actividades co-organizadas junto a otros agentes como formación a medida. Además de conseguir una audiencia de más de 500 personas en el conjunto de actividades abiertas de carácter divulgativo.

Más allá de estos resultados cuantificables, es importante evaluar los impactos indirectos fruto de la transferencia de conocimientos y experiencias, así como de la generación y promoción de un cierto clima colaborativo entre agentes, profesionales y entidades que trabajan por la movilidad sostenible. La Escuela ha devenido espacio de encuentro e intercambio en el que la diversidad de actores de la movilidad se interrelacionan de manera formal e informal.

En este sentido, cabe mencionar el proyecto promovido por un grupo de vecinas y familias de la localidad de Sineu (Mallorca). Sineu en bici i a peu es una iniciativa que surge de forma paralela al curso organizado por la Escuela en primavera 2024 sobre gobernanza y participación ciudadana en la movilidad sostenible. Uno de los promotores del proyecto participó en la actividad formativa, y tuvo la oportunidad de incorporar aprendizajes, contactos y recursos para orientar y reforzar este proyecto local.

En la actualidad Sineu en bici i a peu es una entidad social creada para promover y difundir el transporte activo: a pie y en bicicleta. Su objetivo es priorizar la movilidad activa en el ámbito social y político. El proyecto nace de la diagnosis del Plan de acción del entorno seguro y saludable para el CEIP Rodamilans de Sineu, elaborado por el AMIPA de la Escuela. Se sustenta sobre 3 pilares: el alumnado de los centros educativos del municipio, la población interesada en la vida activa y saludable, y como entidad social, la capacidad de influencia en la planificación urbana de Sineu.

En tercer lugar, respecto al impacto que podamos estar teniendo a la hora de promover un imaginario y un marco cultural respecto a la movilidad sostenible diferentes de los dominantes. El análisis de esta cuestión es complejo y difícil de evaluar, pero es posible identificar algunos impactos positivos a partir de los feedbacks y comentarios recibidos sobre esta materia. Ciertos colectivos nos expresan que estamos sirviendo de espacio de expresión y amplificación de relatos y mensajes al margen del mainstream.

En cuanto a los principales **aprendizajes** que estamos obteniendo de la experiencia, quizá algunos parezcan “de perogrullo”, pero puede no estar mal destacar los que nos parecen más importantes:

- Somos más de los que nos pensamos y hay más que nos une que lo que nos separa, sobre todo si lo comparamos con el modelo que estamos intentando transformar.
- La mayoría de las cosas que intentemos no saldrán a la primera, pero sí a la segunda o la tercera; el reto es saber adaptar y perseverar.

**CONECTAR PARA TRANSFORMAR. La bicicleta en la Escuela de Movilidad Sostenible: formación orientada al impacto y la acción.**

- La dificultad de la gestión de los tiempos entre diferentes, en una sociedad mediada por la urgencia, la inmediatez y el “capitalismo de la atención”.
- El eterno conflicto entre extensión e intensidad; y cómo poder desarrollar modelos flexibles que se adapten a cada necesidad.
- En definitiva, es clave aprovechar los aprendizajes previos y propios para ir dando respuesta de manera iterativa a la pregunta ¿cómo mantenemos un ecosistema organizativo en red que por un lado sea flexible y dinámico, y que por otro nos ayude a avanzar?

Para concluir, un deseo y un desafío: superar desconfianzas, inercias y círculos de confort; “enredarnos” con todas aquellas que apuestan por la movilidad sostenible y tengamos una mínima afinidad; e ir más allá de las épicas de la vanguardia o la resistencia. Parafraseando la canción del grupo valenciano Zoo “no queremos poemas ni canciones a la derrota”.

Jo no vull poemes ni cançons a la derrota.  
Jo vull canviar les condicions...  
Zoo - La nostra bota (2014)

En lo que se refiere a los principales retos de futuro para la Escuela, en un horizonte a corto/medio plazo destacaríamos:

- Conseguir llegar a un mayor número de participantes en la programación de formación regular.
- Aumentar el número de colaboraciones con entidades comprometidas con la transformación de la movilidad. La inversión realizada hasta la fecha en infraestructuras digitales o diseño de procesos de gestión, así como el know-how adquirido en todas las fases de un proceso de formación, han de ponerse al servicio de las necesidades formativas de otras entidades que intentan promover la movilidad sostenible.
- Ampliar la red de entidades colaboradoras, así como de personas que forman parte del equipo de formación.
- Reforzar el impacto comunicativo y cultural de la Escuela y sus entidades colaboradoras.
- Mejorar los sistemas de evaluación y seguimiento del impacto generado por la Escuela.