

CRÒNICA DE LES JORNADES “Mobilitat sostenible als centres educatius”

Bartomeu Cantarellas Camps i Joan Lladonet i Escales

Durant els dies 14, 15 i 16 d'octubre de 2010, es varen celebrar aquestes Jornades de Mobilitat sostenible als centres educatius” al Teatre municipal Xesc Forteza, amb la participació d'un centenar de persones inscrites, i una mitjana d'uns 50 a 60 assistents a cada sessió. Aquestes Jornades varen ser organitzades per l'STEI-i, amb la col·laboració de les conselleries de Medi Ambient i Mobilitat, de Comerç, Indústria i Energia, d'Educació i Cultura del Govern de les Illes Balears i l'Ajuntament de Palma, i coordinades pel Sr. Josep Coll, membre de la Comissió de l'STEI-i per al Medi Ambient.

El dijous, dia 14, a les 17 hores es va fer l'obertura de les Jornades, amb la presència del Sr. Gabriel Caldentey, secretari general de l'STEI-i, que actuava com a presentador, l'Honorable Sr. Gabriel Vicens,

conseller de Medi Ambient i Mobilitat i el Sr. Miquel Perelló, director general d'Innovació i Formació del Professorat. Gabriel Caldentey va explicar que amb les jornades es pretenia ajudar a canviar les actituds i les actuacions per a aconseguir la sostenibilitat del planeta. Miquel Perelló, després de felicitar l'STEI-i per aquesta iniciativa, va afirmar que era molt important la formació del professorat, ja que és l'energia que fa possible que els centres educatius vagin endavant. Va parlar de la tasca que es fa amb els camps d'aprenentatge i que amb l'educació ambiental ja s'arriba a uns 250 centres. També va dir que el fet que en un centre es vegin moltes bicicletes aparcades significa que tots els components de la comunitat educativa estan conscienciats de la necessitat d'un canvi de rumb. Finalment, Gabriel Vicens va felicitar els organitzadors per la sensibilitat que demostraven sobre aquest tema. Va exposar el fet que





quan varen començar la legislatura volien fer moltes coses perquè venien d'un model insostenible que potenciava el vehicle particular, més aparcaments, més autopistes, més carreteres, més cotxes, fins que quedàs col·lapsat el sistema. Pensaven que era fàcil canviar això, però han vist que és necessària una gran conscienciació de la població. No és suficient potenciar el tren, el transport públic, les bicicletes, la targeta per al canvi modal, etc. La societat es resisteix a canviar, l'exemple és el rebuig al carril bici a les avingudes. El tren no es pot aturar ni soterrar davant cada casa ni l'autobús pot fer les funcions de taxi. El model urbanístic que tenim impedeix dur a terme la mobilitat sostenible. Fer el que pretenen aquestes jornades és molt important, ja que la conscienciació és bàsica. Va donar les gràcies i les Jornades quedaren inaugurades.

A continuació el Sr. Antoni Verger, director general de Mobilitat, va exposar la conferència *Un nou model de mobilitat a les Illes Balears*. Va començar dient que tenim un model pèssim, ja que la taxa de motorització és molt elevada. Que si a les Illes Canàries el 20% de la població utilitzava el transport col·lectiu, aquí només ho feia un 13%. Va culpar els governants que ens havien empès cap a aquesta situació, a causa del model urbanístic existent, com és el cas difús de Marratxí. Va indicar que el Pla director sectorial de transports era una eina per a posar remei a la situació, ja que un dels seus objectius és aconseguir que un 25% de la població utilitzi el transport col·lectiu.

Va anar detallant com havien augmentat el nombre d'autocars, les freqüències de pas pels diferents llocs, la targeta d'ús a diferents transports, la baixada de preus, la modernització de la flota, etc. Davant totes aquestes millores, la gent ha respost. Va seguir detallant més millores fetes i a fer: la recuperació del tren des de Manacor a Artà, l'electrificació de les vies per al 2011, millora dels controls, ampliació dels tallers, eliminació de passos a nivell, més informació a les andanes, etc. Va parlar de la necessitat d'arribar a un acord perquè arribi el tren a Alcúdia i del tramvia de Palma a s'Arenal de Lluçmajor. I així va acabar la seva intervenció, sense que el públic assistent fes cap pregunta.

La ponència següent va ser la que va exposar el Sr. Josel Coll, coordinador de les Jornades, titulada *Mesures que l'STEI-i proposa per al foment de la mobilitat sostenible als centres docents*. A partir d'aquests moments, la presentació dels actes d'aquest dia va anar a càrrec de la Sra. Noemí Garcias, locutora. Josep Coll va començar recordant que les escoles preparen les persones que formaran part de la societat treballadora del futur, però que el futur no està garantit a causa de la crisi energètica i ecològica. Va afirmar que el canvi climàtic pot fer pujar la temperatura mitjana dos graus i això suposarà una catàstrofe per a l'ecosistema. Va dir que aquesta era una de les preocupacions actuals que té l'STEI-i, que pretén que a les escoles es produeixi un canvi d'hàbits. Va explicar que en aquestes jornades vendrien mestres a parlar-nos de les seves experiències per a aconseguir que l'alumnat assisteixi a l'escola amb bicicleta i una experiència de Poble Nou, a una gran capital com Barcelona en el sentit de solucionar el camí cap a l'escola. Va parlar del currículum ocult que es pot trobar en els llibres de text, i d'unes quantes frases que demostraven que seguien potenciant la motorització dels i de les estudiants. Va afirmar que l'STEI-i, a les meses de negociació, ja ha començat a demanar horaris en funció dels que comparteixen cotxe, prioritzar els aparcaments per a aquests cotxes ben utilitzats, que els que van en bicicleta es puguin duxar si ho necessiten, etc. En haver acabat es va debatre i es va estar d'acord que els ajuntaments han de fer aparcaments per a bicicletes, i als centres escolars s'han de transformar aparcaments de cotxes, en aparcaments de bicicletes.

Seguidament, el Sr. Miquel Àngel Ballester, del GOB, va parlar d'*Activitats educatives del GOB sobre mobilitat sostenible*. A primària, ambienten el "joc de l'oca". Solen dibuixar-lo al pati, pot ser permanent o temporal. Fan un circuit de 53 caselles: en unes no passa res, unes altres són verdes, n'hi ha unes que són bicicletes i van de bicicleta a bicicleta. Quan cauen en alguna casella que es queden aturats, per poder seguir jugant han de contestar preguntes relacionades amb la mobilitat urbana. Va seguir explicant el joc i diferents preguntes que es

van fent. Tenen un repertori de preguntes per a cada casella, per si hi ha més d'un grup (es juga per grups) que cau a la mateixa. La casella 50 és la de la mort, és la del CO₂.

També per a primària tenen una "gimcana de la mobilitat sostenible", que comença a la classe, valorant i debatent si el barri de l'escola és un barri sostenible. Després es preparen les proves, ajustades a l'entorn de cada barri. Es demana quantes bicicletes hi sol haver a l'escola, i també es fan preguntes per a la gent del barri. Es comproven els semàfors, es fa una enquesta sobre l'opinió que tenen del carril bici, es compten els ocupants de cada cotxe i també es fan proves de contaminació acústica. A secundària encara no l'han posada en marxa. S'ha de començar durant aquest curs i la gimcana es durà a terme amb bicicleta. Hi haurà un seguit de comprovacions com és el cas de les zones verdes, dels carrers molt transitats, dels carrers amb arbres, joc de les set diferències, etc. Faran concursos i s'instal·laran aparcaments de bicicletes als instituts dels guanyadors, etc. També han fet una gimcana en el tren, per avaluar el grau de satisfacció dels usuaris. Va explicar que tenen un vídeo sobre carreteres, que han fet assemblees i jocs de

rol a algun poble per saber si volien que es fes una autopista, han acudit a manifestacions, etc. Aquí va acabar la seva intervenció i es va començar un període de descans amb la possibilitat de visitar tres exposicions sobre mobilitat sostenible: una exposició didàctica de l'energia, cedida per la Direcció General d'Energia, un expositor de nous models de bicicletes (plegables, elèctriques, etc.) i una exposició de material divulgatiu de mobilitat sostenible del GOB.

L'últim acte de dijous era una taula rodona sobre *Quin model de transport ens espera?* La moderadora va ser la Sra. Noemí Garcias, amb la participació del Sr. Josep Maria Rigo, director general d'Energia; la Sra. Immaculada Salamanca, gerent del Consorci de Transports de Mallorca; la Sra. Margalida Ramis, del GOB i el Sr. Pau Avellaneda, doctor en Geografia. Josep Maria va començar dient que no posava en dubte el paper de l'educació i que el transport era el gran consumidor d'energia de les Illes, devers un 57% del total, sense comptabilitzar-ho tot per la seva impossibilitat de control. Que era necessari estalviar-ne un 20%, reduir el consum un altre 20% i fer que les energies renovables cobrissin un altre 20% del consum. Va





afirmar que a EUA pronostiquen que en el 2030 es demandarà un 47% més d'energia, que podria suposar l'augment de 6° de temperatura. Que això era insostenible i que vivim els darrers anys de l'energia barata. Va afirmar que és necessari fer la reducció indicada abans en el transport.

Immaculada Salamanca va començar dient que ens parlaria de la intermodalitat, ja que el CTM serveix per coordinar tots els tipus de transport. Va explicar que segons un estudi de Mobilitat, més d'un 60% circula en vehicle privat, un 30% va a peu o en bicicleta i només un 8% va en transport públic. Va dir que era necessari molta coordinació entre els diferents transports, que quan arribi el tren, l'autobús no hagi marxat. També va afirmar que el tren no és la solució de tot, que és necessària una bona flota d'autobusos. Que la targeta intermodal serveix per desplaçar-se amb diferents mitjans de transport i que anar de Manacor a la UIB amb el tren i amb el metro costava 1,20 euros.

Pau Avellaneda va començar afirmant que faria una reflexió des del punt de vista social i va dir que moure's dins Palma és molt complex i que hi ha indrets, com els polígons industrials, on només s'hi pot arribar en cotxe. Que a Europa l'ús del cotxe oscil·la entre el 40 i el 70%. Va exposar que davant la complexitat dels desplaçaments i l'augment de preus del petroli que escassejarà, la gasolina podrà arribar a valer 4 euros el litre, s'haurà de respondre amb més cohesió social, s'haurà d'arribar a una cultura de mobilitat on el centre siguin les persones i no els mitjans. S'ha de gestionar l'espai públic urbà pensant en les persones (infants, minusvàlids, ancians, etc.), s'han de prioritzar els i les vianants, s'ha de reduir l'espai dels cotxes, com s'ha fet a les avingudes, s'ha d'anar cap a la moderació i la pacificació del trànsit. Existeix normativa que permet fer això, com s'ha fet a Catalunya.

Margalida Ramis va ser més crítica i va afirmar que les polítiques d'infraestructures i territori no tenien en





compte tots els problemes que fins ara s'havien exposat. Va assegurar que el Pla Director aprovat segueix el model territorial expansiu anterior, que segueixen prioritant els cotxes, que la política de carreteres és la mateixa que feia el PP, ja que preveu que arribin més viatgers a l'aeroport. Igualment es continua amb la política de segones residències, que sempre necessitaran el cotxe, en trobar-se disseminades. Tot es planifica en funció d'estar prop de Palma. Es vol que s'arribi a Palma en poc temps. Va acabar afirmant que el planejament de les carreteres condiciona el futur del model territorial.

La moderadora va fer un resum del que havia dit cadascun dels participants, plantejant una sèrie d'interrogants i després, Immaculada Salamanca va afirmar que la inèrcia de la gent era un gran problema. Va posar com a exemple els atacs contra el carril bici. Va citar com a negatius els creixements desmesurats de Campos i sa Pobla, a causa de la proximitat de les autopistes, i encara en volen més, la gent no vol canviar els hàbits. Aquí la presentadora va fer la pregunta següent: Podrem deixar d'usar els combustibles fòssils? Va contestar Josep Maria Rigo dient que el model que tenim és molt fràgil, que ja es varen tenir conseqüències negatives el 2008, quan va pujar molt la benzina i actualment sembla que tornarà a pujar i s'ha de tenir en compte que el fet insular condiciona el proveïment de béns de consum. Va afirmar que no es pot promocionar el cotxe privat, ni tan sols si arriba a ser elèctric, si aquesta electricitat s'ha d'obtenir amb el carbó. El que s'ha de fer és promocionar el transport públic electrificat. Va seguir el debat entre els participants a la taula rodona i els assistents i es va estar d'acord en la importància de l'escola per arribar a poder fer els canvis necessaris per assegurar el futur. I així va acabar aquesta primera jornada.

A les 17 hores del divendres, 15 d'octubre, va començar la segona jornada que va tractar els projectes de *Camí escolar, espai amic*, que es duen a terme a la ciutat de Barcelona. Va moderar el Sr. Montserrat Nadal, membre de l'STEI-i, i va començar explicant que les quatre persones que hi havia a la taula anirien fent les seves intervencions i que les preguntes es farien al final, i que la primera

persona que intervindria seria la Sra. Flor Majado, mestra, educadora social i pedagoga, que és cap del programa d'acció educativa. Va començar la seva intervenció agraint la convidada i explicant que cadascú explicaria els projectes des de la seva perspectiva, que ella ho faria des del punt de vista de l'Administració. Que havien començat la seva intervenció l'any 2000, i que l'enfocament donat a Barcelona era l'educatiu, a partir de l'Institut Municipal d'Educació de Barcelona, fundat el 1993, amb escoles a càrrec del Consorci. Tenen programes de suport a les escoles del territori, amb la finalitat de poder trobar-se en una ciutat educadora. Es considera el barri i la ciutat com un potent agent educatiu i es col·labora amb els districtes de la ciutat i les àrees de prevenció, seguretat i mobilitat. Els principis que orienten els projectes són:

- Consideració del barri i la ciutat com a agents educatius.
- Reconeixement del dret dels infants a prendre decisions sobre els temes que els afecten.
- L'educació és una responsabilitat compartida i s'ha de repensar el tipus de relació entre la família, l'escola i la ciutat.

Es pot afirmar que el camí escolar és una estratègia participativa d'educació per a la mobilitat i la convivència en els entorns escolars (es varen mostrar fotos del barri per veure com era abans de la intervenció). Es pretén que els infants guanyin autonomia personal mentre van i vénen pel barri. Aquests projectes permeten treballar: l'autonomia i la seguretat, la salut i la qualitat de vida, el dret a la participació, l'educació per a la ciutadania i valors i el coneixement social i cultural, es pot treballar des de totes les assignatures d'una manera transversal, suposa un procés participatiu, integrador que potencia la millora i transformació del barri i contempla el punt de vista de tots els agents implicats (es mostraven fotos de material en una escola bressol i adaptat per a treballar amb els més petits). Els agents participants són tota la comunitat educativa, les associacions del barri i



l'Administració municipal. Reben suport institucional tècnic per a millorar els semàfors i la senyalització, i pedagògic, amb formació per a l'AMPA, per al professorat, infants, elaboració de materials divulgatius i de comunicació, etc.

El procés d'un camí escolar és el següent: Una comissió fa una avaluació inicial de diagnòstic i a partir d'aquesta es dissenya el projecte i es prepara des del punt de vista urbanístic i de mobilitat. El districte assumeix la interlocució, l'avaluació, la coordinació, la millora de les infraestructures i promou accions de sensibilització. Han fet una publicació que també es pot trobar a la seva pàgina web. El treball es realitza a tot Poblenou i sota el lema "camí escolar, espai amic". Va afirmar que aquests projectes permeten un model de comunitat amb una gran riquesa educativa. Potencien la comunicació, ajuden a fer visible el treball de l'escola i posen en evidència la importància que pot tenir el govern de la ciutat en l'educació. I així va acabar la seva intervenció.

Va continuar el Sr. Pau Avellaneda, doctor en Geografia i professor de la UA de Barcelona. Va dir que actualment hi ha 64 escoles immerses en el projecte i 14 que estan en estudi i això suposa que afecta uns 25 o 30.000 infants. Que el procés d'implantació començava amb la diagnosi, seguia una proposició d'actuacions, una implantació de mesures i després s'avaluava. Que el que primer es feia era l'avaluació dels obstacles de cada camí escolar. Que es parteix d'una enquesta als infants per saber d'on vénen, quin mitjà de transport usen, etc. Segons aquests estudis, un 90% viuen a menys de 500 metres de l'escola, d'un 20 a un 50% es desplacen amb cotxe, devers un 20% hi van sols i devers un 35 o un 40% de famílies troben que el camí cap a l'escola és insegur. S'observen tots els impediments i dificultats que es poden trobar en el camí i també s'ha de tenir en compte que si el camp visual d'un adult és de 180°, el d'un infant només arriba a un angle de 70°. Amb aquests projectes es contempla una nova manera de gestionar l'espai públic, donar màxima prioritat a les persones i mínima als automòbils privats. S'han de redissenyar els carrers i per aconseguir la seguretat s'ha de moderar i

pacificar el trànsit. Per aconseguir això s'han d'ampliar les voreres, s'han de construir voreres contínues, convertir certs carrers en carrers 30 (màxima velocitat a 30 km/h), tallar carrers, etc., i el resultat és que de cada vegada vagin més infants sols a l'escola.

A continuació, la Sra. Laura Casals, cap d'estudis de l'Escola Pràctiques 2, de Barcelona, va parlar de *La funció de l'escola en el procés d'inici i desenvolupament dels projectes de camí escolar*. Va contar que treballa en una escola pública propera a l'estació de Sants i que el 80% de l'alumnat és del barri. Han començat el projecte a partir de setembre de 2010. Els trets diferencials de l'escola són els següents: l'escola es pot utilitzar per molta gent, ja que tenen els patis oberts, fins i tot els diumenges, l'escola la tenen oberta a moltes entitats i associacions. Les famílies hi participen contínuament. La revista de l'escola aprofita pares, mares, avis, etc. La participació de la família és bàsica. L'equip docent és innovador i accepta la majoria de propostes. És una escola de dues línies, que té una assemblea de delegats i delegades que prenen decisions com la de dur els berenars dins un embolcall ecològic. Una màxima de l'escola és que l'educació és una tasca compartida. Creuen en la visió global de l'infant i volen que sigui autònom a classe i fora. Després ens va parlar de les finalitats del projecte: fomentar l'autonomia de l'alumnat en els seus desplaçaments, desenvolupar la responsabilitat ciutadana, millorar la seguretat viària a l'entorn del centre, conèixer i aprofitar els recursos educatius que ens ofereix l'entorn: biblioteques, parcs, estació, etc., implicar tota la comunitat escolar en el treball per a la consecució dels objectius anteriors. Va afirmar que els projectes han de ser realistes, participatius i compartits, coordinats per l'equip directiu, la comissió corresponent i amb la col·laboració de les entitats implicades i ben planificat. Va mostrar la planificació del procés d'elaboració del projecte i va destacar les accions a desenvolupar i les persones implicades. Va mostrar un exemple pràctic d'un grup de P3 que juntament amb els de 6è de primària varen recórrer els carrers del barri filmant els colors, i varen posar música a la filmació. Ens va animar a fer treballs semblants i va acabar la seva exposició.



Després d'un breu descans, el moderador va presentar la pròxima persona a intervenir, la Sra. Teresa Segura, representant de l'AMPA i integrant de la Comissió de Comunicació de la Xarxa de Camins Escolars del barri de Poblenou, que ens va parlar del tema *El paper de les famílies en un projecte de camí escolar*. Va començar explicant que té quatre filles, dues de 6, una de 8 i una d'11 anys. Abans dues anaven amb patinet a l'escola i el pare duia una filla davant i una altra darrere en una bicicleta. I ara totes quatre hi poden anar soles. Hi solen anar en grup perquè tenen punts de trobada. Va explicar que el projecte de camí escolar va començar a causa de la inseguretat de l'entorn escolar i d'uns quants accidents que hi va haver. Segons la família, el camí escolar és una ruta segura que fomenta l'autonomia dels infants, permet practicar l'esport en bicicleta, patinet o a peu, fomenta les relacions socials, afavoreix la sostenibilitat i recupera el carrer com a espai de convivència. Encara queden alguns pares que duïen els seus fills amb cotxe a l'escola, però són molts els que no l'usen. Va dir que tot el barri hi està implicat, fins i tot la guàrdia urbana i els mossos d'esquadra.

Va afirmar que tenen una bona organització, es comuniquen per correu electrònic, es reuneixen periòdicament i es reparteixen en grups de treball. Després va explicar les fases per a la creació d'un nou camí escolar:

1. Qüestionari a les famílies (el varen passar a més de 800).
2. Mapa amb la xarxa de camins escolars.
3. Millora de l'espai públic (canviar semàfors, baranes, senyalització, visibilitat, pintura al terra del logotip verd, parades bus, etc.)
4. Treball amb l'alumnat a les escoles.
5. Explicació a les famílies, comerciants, al barri en general de la finalitat del camí escolar. Els comerciants podran ajudar si hi ha infants que tenen problemes.

6. Festa d'inauguració.

7. Difusió del camí escolar als mitjans de comunicació.

8. Anada a l'escola pel camí escolar.

Manteniment del projecte, perquè no desaparegui i fer les millores necessàries.

Va contar que el 31 d'octubre de 2009 varen fer la festa d'inauguració del camí escolar de 5 escoles i que el 13 de novembre de 2010 n'hi haurà 13 més i algun institut. Va mostrar un vídeo en què s'explicava què era un camí escolar i va acabar.

El moderador Montserrat Nadal els va donar les gràcies i els va dir que ens havien fet molta enveja, una enveja sana i va obrir un torn de preguntes. Les preguntes varen anar entorn de la dificultat de fer entendre als automobilistes això, de la por a perdre vots dels polítics, de la mala distribució de les zones escolars a Palma, però tots varen coincidir a felicitar les persones que havien explicat els projectes corresponents i varen afirmar que això servia per convertir les ciutats en més humanes. I així va acabar la intervenció de les persones que havien presentat la millora que suposen els camins escolars.

Seguidament i actuant de moderador el Sr. Josep Coll es va presentar el projecte de mobilitat del CP Llorenç Galmés de Sant Llorenç des Cardassar. Va començar el Sr. Miquel Femenias, mestre de l'escola, el qual va explicar que la seva experiència de fer que els nins arribassin a l'escola sense cotxe va començar el 2006 i es manté en una població de 8.687 habitants, que té tres escoles, la citada del poble amb 308 alumnes, la de la Punta de n'Amer, amb 252 i la de Son Carrió, amb 80. El seu projecte *Vine a l'escola sense cotxe* va néixer a partir de la comissió de Medi Ambient i pretenia aconseguir més seguretat, menys trànsit, menys renou, més tranquil·litat i menys contaminació. El que es va fer és que durant les hores d'entrada i sortida es va crear un cinturó lliure del trànsit rodat. A uns carrers s'impedeix el trànsit i a altres no s'hi pot entrar perquè són de sentit únic. Han actuat per



aconseguir-ho tota la comunitat educativa, els departaments de Medi Ambient i d'Educació de l'Ajuntament i la policia local.

Després va parlar la Sra. Neus Andreu, tècnica de Medi Ambient de l'Ajuntament. Va explicar que tot ha anat molt bé, perquè al poble tothom s'hi ha implicat i va dir que a les altres dues escoles no havia funcionat, perquè havia faltat aquesta col·laboració. Va dir que la idea era avançar cada any. S'havia fet un debat i una valoració amb 93 famílies de 2n i 3r cicle de primària, a les quals se'ls va passar un qüestionari i sobre el grau de satisfacció d'haver tancat l'accés a l'escola, varen atorgar una puntuació de 4,5 sobre 5. Va exposar que havien fet una guia didàctica *Per un bon clima*, on s'explica el canvi climàtic i es permet que es calculi quant CO₂ emeten si van amb cotxe o a peu. També hi poden consultar dades meteorològiques. Varen poder comprovar que l'alumne que arribava de més enfora, ho feia des d'una distància de 900 metres. El problema sorgia els dies de pluja. Després d'oferir informació, que va dir que podien enviar per correu electrònic, va acabar l'exposició i va començar el debat. Se'ls va demanar què passava amb els veïnats de l'escola que tenen cotxe. Varen contestar que fins ara no hi havia hagut cap problema, perquè el tancament de l'accés durava poc temps.



Josep Coll va anunciar que ara es presentaria l'experiència de la promoció de l'ús de la bicicleta a l'IES Can Peu Blanc de sa Pobla. La Sra. Bel Pericàs, directora de l'Institut, va explicar que tenien 630 alumnes, 70 professors i el personal de serveis estava format per 5 persones. Va dir que la majoria eren del poble i 120 arribaven des de Campanet i Búger. L'Institut està situat a les afores del poble, a 500 metres de la ronda. Va dir que la campanya es deia *Vine amb bici*. Que el centre està connectat amb el poble per un vial de 5 metres d'ample i una vorera d'un metre, però que forma com un cul de sac. Allà cada dia es formaven molts embossaments i per això varen demanar l'ampliació del vial, cosa que encara no s'ha aconseguit. Per tant han posat en marxa aquesta campanya com una qüestió interna de l'Institut, des de la comissió de Medi Ambient, sense massa més ajudes. Després la Sra. Maria Pilar Morell, coordinadora de la Comissió, va mostrar unes imatges d'alumnes que anaven en bicicleta. Va contar que primer varen començar amb un concurs de cartells anunciadors de la campanya i es va regalar una bicicleta de muntanya a la persona guanyadora i va mostrar el cartell guanyador. Així es va fer el concurs de cartells cada any. També es reparteixen tiquets als que vénen amb bicicleta amb un nombre. Al cap d'un temps es fa un sorteig i es regala una altra bicicleta i així es va promocionant l'ús d'aquesta. Enguany es

farà la tercera campanya, però tenen un problema i és que n'hi ha uns 150 que hi van a peu. A partir d'ara es pensa donar tiquets a aquests també, encara s'ha de pensar en el premi o es farà una consulta popular. També procuraran que el concurs de cartells pugui animar a anar a peu. Hi acudeixen en bicicleta uns 60. S'explica la campanya als de 1r d'ESO quan van a matricular-se i s'ha aconseguit que aquests arribin a ser un 50% els que hi van amb aquest vehicle. Durant el curs passat es va fer un taller de reparació de bicicletes. Així varen acabar la seva intervenció i el moderador els va demanar si era



més difícil establir relacions amb les famílies als instituts que a les escoles. La directora va contestar que sí, que les AMPA s'impliquen poc i que és molt necessari que s'impliquin més. I així va acabar la segona jornada.

A les 10 hores del dissabte, 16 d'octubre, va començar la tercera i darrera jornada. El Sr. Montserrat Nadal va ser la persona encarregada de presentar la Sra. Maria Antònia Caldentey i la Sra. Catalina Bennàssar, professores de l'IES de Felanitx, que varen parlar del projecte "*Aprendre colcant*" que desenvolupen al seu institut.

Varen començar l'exposició donant algunes dades contextuals de l'IES, com és ara que el 50% de l'alumnat del centre hi va transportat amb autobús o que l'institut forma part de la xarxa de centres ecoambientals, i tot seguit varen passar a explicar el projecte que dinamitza el departament d'educació física, però també varen precisar que fan activitats lligades amb altres departaments. S'aprofiten les classes d'educació física per a fer les sortides i si l'itinerari és de major durada, s'utilitza l'hora d'alguna altra matèria. Els alumnes duen les seves bicicletes o el centre les deixa. Tota l'activitat ve regulada per un protocol d'actuació i seguretat -que contempla la coordinació amb l'Ajuntament i la policia municipal, una motxilla per a possibles nafres, l'ús de mòbils i walkis per a emergències, etc. Aquestes sortides es fan durant el 2n i el 3r trimestre. A 1r d'ESO no se surt del centre i es dedica l'hora a l'educació vial, a més de treballar una unitat didàctica explicant i desenvolupant aspectes relacionats amb la bicicleta: mobilitat, equilibri, circuit d'habilitat... A 3r d'ESO i a batxillerat aprofiten les sortides del centre per a fer rutes i mostrar el patrimoni, la geologia i altres aspectes de la zona (ruta del vi, dels llogarets, dels monestirs, de berenars, els voltants dels puigs...). Tenen pendent d'elaborar altres rutes (arqueològica, artística, de corralets...). En un altre apartat fan el circuit intern de la bicicleta, en el qual, ja que el centre té un perímetre de 430 m, s'aprofita per entrenar, fer activitats de bot, doble bot, ones, pedres, etc.

Dins el projecte "*En bici per tot*" es vol fomentar l'ús de la bicicleta per part de tothom del centre. O l'activitat "*Suma quilòmetres en bici*" que consisteix a fer sortides cada mitja hora i calcular les emissions de gasos que s'han estalviat. Varen parlar també del "*Taller professional de reparació de bicicletes*" o de les accions fetes des de 2004 per a reivindicar el carril bici, i de la campanya "*A pedal per la Canyada Real*". Finalment, ens varen informar d'altres projectes de futur com són l'elaboració de noves rutes, comprar bicicletes noves o instal·lar més aparcaments per a les bicicletes. Es va acabar la intervenció i es va passar al torn de preguntes que varen tractar sobre la seguretat a les rotondes, el major interès de l'alumnat per les motos que per les bicis, etc.

A continuació el coordinador de les Jornades, Sr. Josep Coll, va presentar la nina Aina García Gelabert, que va ser guanyadora d'un concurs de relats breus que sobre el tema de la bicicleta havia convocat el GOB, i ens va llegir el seu relat.

Tot seguit, el Sr. Tomàs Balaguer fou la persona encarregada de presentar l'equip que havia d'informar sobre el projecte de mobilitat del CP Maria Antònia Salvà de Son Sardina. La Sra. Lluïsa Urtasu, directora del centre, va fer una introducció per a explicar que el treball desenvolupat s'havia fet en xarxa amb l'Associació de Veïnats i l'AMIPA, entre d'altres. Seguidament va presentar el *Pla de mobilitat per a Son Sardina*, acompanyat d'un vídeo amb la situació, va explicar els trets del Pla i la seva integració dins la PGA, juntament amb un altre vídeo sobre la mobilitat a l'escola. A l'apartat "*Què proposam per a Son Sardina*", va detallar les accions dutes a terme el passat curs 2009-2010, per acabar donant una visió de la "*Situació actual de la mobilitat a Son Sardina*". Tot seguit va donar la paraula a alumnes de l'escola que el passat curs feien 6è de primària, perquè detallassin les accions desenvolupades i així:

Francesc Genovart ens va explicar el treball que es va fer respecte a l'enquesta de mobilitat i com es va fer el recompte.



Joan Moll va exposar les dades i resultats de l'enquesta de mobilitat i les propostes per a minimitzar els desplaçaments dins Son Sardina.

Teresa Galmés va llegir la carta que es va redactar per a lliurar les demandes a l'ajuntament de Palma.

I Maria Vidal va explicar la resposta que les autoritats municipals donaren a les seves peticions.

Després d'aquesta intervenció i d'un breu descans, va arrencar la 2a tanda del matí amb les ponències del Sr. Hàritz Ferrando i del Sr. Carles Petit. El primer ponent, Hàritz Ferrando, va ser presentat pel Sr. Montserrat Nadal que ens va explicar que és el coordinador de Bicicleta Club de Catalunya i que venia a mostrar el projecte pedagògic per a secundària de *Bicinstitut* que es pot trobar a www.bicinstitut.cat; també tenen projectes per a universitat i altres àmbits. Hàritz Ferrando va informar del manual "*Amb bici a l'institut*", que es troba a la seva web a disposició de tothom que el vulgui emprar, que és un material pedagògic per a introduir les bicicletes als IES; va parlar dels avantatges de les bicicletes als instituts que va concretar en els següents: eficiència, economia, sostenibilitat, autonomia i salut; després va mostrar alguns exemples d'unitats de coneixement i de propostes pedagògiques; finalment es va projectar un vídeo d'uns 20' realitzat per la seva entitat, que també es pot veure a l'esmentada plana web.

El Sr. Josep Coll va presentar el darrer ponent de les Jornades, Carles Petit, del Consorci de Transports de Mallorca. Aquest ponent va mostrar una sèrie de plànols i gràfics de distàncies entre Palma, la UIB i el Parcbit, de gent que es desplaça per aquest corredor, de quantitats de vehicles i hores punta, de la major mobilitat en vehicle privat al Parcbit que a

la UIB... Se'n varen poder treure les conclusions següents: millorar el transport públic no és suficient, també ha d'haver-hi un canvi de mentalitat i d'hàbits; d'altra banda, s'ha de fer veure que compartir desplaçaments suposa un estalvi considerable de combustible, de temps, de trànsit... Acabada l'exposició es varen plantejar una sèrie de qüestions relatives a la poca utilització del transport públic o per què ha funcionat tan poc el corredor que duu a la UIB.

El coordinador i responsable de les Jornades, Josep Coll, a les 13 hores, les va cloure amb un breu resum de la incidència i l'efecte que aquestes sessions poden tenir en un futur, i va expressar el seu desig que es pot traduir en les següents paraules de Baltasar Porcel: "...i si encertes a mirar el món amb ulls nous, el cor torna a batejar anhelós." □

