

CURSO EXTRAORDINARIO BICICLETA, UNIVERSIDAD Y CIUDAD



DOCUMENTO DE CONCLUSIONES

(Según las aportaciones de los/as participantes)

Sesión del 27 de octubre de 2007

INTRODUCCIÓN:

El presente documento de conclusiones elaborado por los asistentes a la sesión del sábado 27 de octubre de 2007 a las 12 horas, pretende expresar de forma resumida las inquietudes puestas en común con respecto a la bicicleta en la Universidad de Salamanca y, en definitiva, de la ciudad de Salamanca.

La sesión de trabajo de la que se desprende este documento giró en torno a cuatro ejes fundamentales relacionados todos ellos con la bicicleta. Son los siguientes: política general, educación, infraestructuras y movilidad general.

El taller tuvo una duración de una hora y media, durante el cual, los/as participantes trabajaron en grupos para discutir cada uno de los 4 ejes. Posteriormente, cada uno de los grupos expuso públicamente cada una de las propuestas elaboradas para incorporarlas mediante tarjetas a un gran panel.



Política general



Respecto a la política general de la bicicleta, se elaboró un pequeño manifiesto de reclamaciones en el que se asiente que la Universidad de Salamanca *“debe reconocer el estatus de la bicicleta como un medio de transporte más, y así comprometerse a realizar políticas destinadas a su uso y promoción por encima de otros medios de transporte más contaminantes”*. Una universidad concienciada con el medio ambiente, y, en concreto, con un problema global como es el cambio climático, *“debe comprometerse a promover la movilidad sostenible para impulsar y reforzar las políticas de las instituciones locales destinadas a tal fin, ofertando entre otras medidas, la seguridad del parque ciclista en los campus universitarios, la promoción en torno al alumnado, profesorado y personal de administración y servicios (PAS) para la utilización de la bicicleta en los desplazamientos a los campus o a la financiación de compra o alquiler de bicicletas”*.

En relación a este punto de políticas generales, también se argumentaron las siguientes ideas, propuestas y reflexiones:

- Incentivos para personal que use la bicicleta.
- Creación de normativa municipal.
- Brigadas de policía en bici.
- Ayudas y Subvenciones específicas en torno a la bicicleta.
- Colaboración y comunicación más sólida entre Universidad y Ayuntamiento.
- Mayor “presión” al Ayuntamiento.
- Reconocimiento del estatus de este medio de transporte en el contexto de la movilidad urbana.
- Regulación viaria y promoción a favor de la bicicleta.
- Un eslogan: “Si usas la bici, Salamanca te lo agradecerá”



Educación



El segundo eje del debate y reflexión giró en torno a la educación, en relación a lo cual, se apostó definitivamente por planteamientos generales educativos que traten de forma notable las ventajas y beneficios de una nueva cultura de la bici. “Queremos integrar este medio de transporte, la bici, dentro de nuestra vida cotidiana universitaria” fueron algunas de las premisas expresadas por los asistentes. Para ello, “es necesario crear cursos de formación e información acerca del uso de la bici y complementarlos con campañas educativas y de sensibilización dirigidos a toda la comunidad universitaria”. Algunas propuestas son las siguientes:

- Campaña de información y concienciación tanto general, para toda la ciudadanía, como específica para toda la comunidad universitaria.

- Educación y concienciación referida a la bicicleta como vehículo no contaminante.
- Parque infantil y universitario de tráfico o de educación vial.
- Mayor difusión de información sobre la bici especialmente entre los universitarios.
- Talleres en torno a la bicicleta que incluyan normativa, mecánica y mantenimiento.
- Clases prácticas abiertas de utilización de la bici en la ciudad. Continuidad de las parejas afectivas.
- Incorporar el deporte en bicicleta como una asignatura preferente en algún momento de los estudios universitarios. Colaboración con el Servicio de Deportes.
- Carteles publicitarios del Servicio de Préstamo de Bicicletas *USALaBICI* enfatizando el ahorro de tiempo y dinero o los beneficios para la salud.
- Diseño curricular de una asignatura universitaria sobre Movilidad Sostenible.
- Información ágil y pertinaz a los/as usuarios de la bici.
- Creación carriles bici funcionales cuanto antes y que figuren en la oferta universitaria así como en mapas y planos.
- Apoyar la constitución de una asociación universitaria que apueste por el uso de la bici y la cultura en torno a ella.
- Dar buen ejemplo usando la bici.
- Creación de un foro de temas relacionados con la bicicleta.
- Campañas de educación vial “respetuosa” para los automovilistas ue sean profesores, P.A.S y P.D.I.



Infraestructuras

El tercer eje de actuación propuesto durante la reunión está relacionado con las infraestructuras. Temas como el alquiler y préstamo de bicicletas, el carril bici y

aparcamientos o la creación de la Casa de la Bicicleta son algunas de las ideas puestas sobre la mesa.

Asimismo, la Casa de la Bicicleta, podría usarse como un espacio de reunión, mantenimiento, aparcamiento y depósito general de bicicletas de alquiler, así como para impartir talleres o cursos de la bicicleta. En definitiva, para todo aquello relacionado con la bicicleta.



Del mismo modo que el Programa Athenea facilita la adquisición de portátiles, se sugiere trasladar la idea al *“fomento para la adquisición de más bicicletas para su alquiler y préstamo, la gestión de un alquiler de bicicletas gratuito y la firma de un convenio con alguna entidad financiera para la adquisición de bicicletas más baratas”*.

Sería necesario también, *“la señalización de las zonas de aparcamiento de las bicis, la instalación o construcción por parte de la Universidad de carriles bici en cada campus, más aparcamientos, la posibilidad de zonas cerradas o cubiertas para la instalación de aparcamientos exclusivos para bicis, y la colocación de aparcamientos en zonas visibles y seguras o, mejor aún, vigiladas”*. De forma sintetizada, se presentan las propuestas:

- Más carriles bici y bien señalizados por la ciudad y la construcción inmediata de carril bici en los campus, siempre interconectados con los primeros. *“Podríamos ser un ejemplo a seguir y no lo contrario”*.
- Solicitar al organismo correspondiente la construcción de carril bici en las zonas de nuevo diseño insistiendo en la obligatoriedad.
- Más espacio para *USALaBICI*.
- Creación de la Casa de la Bicicleta.
- Fomentar, con un aumento de la publicidad y mejora del Servicio de Préstamo de Bicicletas de la USAL, el uso de la bicicleta
- Habilitar espacios exclusivos exteriores e interiores para la bici en los edificios administrativos, facultades y otras instalaciones de la Universidad de

Salamanca. *“Al contrario de lo que piensan muchos, la bici embellece la ciudad”.*

- Puesta en marcha de un Servicio de Alquiler de Bicicletas Municipal que complemente al existente en la universidad.
- Mantenimiento y mejora de las infraestructuras ya existentes.
- Hacer más asequible y fácil el alquiler y préstamo de bicicletas con más bicis disponibles y a menor precio.
- Instalar señales de advertencia a los conductores de vehículos a motor.
- Elaboración de un plan real que intercomunique mediante carriles bici todas las facultades entre si y también entre los campus y la ciudad.
- Elaboración de un mapa verde en el que se incorporen todas las infraestructuras destinadas a la bicicleta.





Movilidad general



El último tema tratado durante la elaboración de este documento de conclusiones, fue la movilidad. Siempre desde un punto de vista general, es decir, teniendo en cuenta otros medios de transporte, especialmente el coche, ya que *“su uso (o abuso) es masivo y mayoritario en este momento”*. Así, *“la Universidad tiene la responsabilidad de colaborar y favorecer la construcción de una ciudad mejor para todos sus habitantes”*. Haciendo suyo el lema *“Otro mundo es posible”*, podría tener a su favor muchos elementos para conseguir universitarios formados, pero también, comprometidos. La realidad no es sólo una, ni la que impone la mayoría, por ello, *“el compromiso de la Universidad debería pasar por un cambio de planteamientos desde la base”*. Es posible una proyección integral de la ciudad que no esté basada únicamente en y por el coche, y sí apostar en cambio por un fomento del transporte público y el uso de la bicicleta. Para todo ello será necesario:

- Llevar a cabo iniciativas a favor de las bicis y en detrimento de los coches, como se hace desde hace ya tiempo en otras ciudades.
- Limitar los aparcamientos y los espacios para coches en los campus insistiendo en la disminución y disuasión del uso del automóvil.
- Controlar el límite de la velocidad de los coches en áreas universitarias y, en general, en toda la ciudad.
- Fomentar la intermodalidad entre los distintos medios de transporte menos contaminantes, principalmente bus y bici.
- Intentar disuadir a las empresas de los parking (por ejemplo de ciencias) que fomenten con precios especiales, el uso por parte de profesores del coche sistemáticamente. Impulsar la peatonalización del campus de ciencias.

Como síntesis final del presente documento, se plantea un análisis DAFO que pretende exponer cuáles son, según el criterio de los participantes en esta última sesión del curso



extraordinario, los aspectos más relevantes en torno a la bicicleta. El primer lugar, y tras un análisis de la realidad en la ciudad de Salamanca, se plantean algunos problemas mayúsculos y pendientes de corregir sobre las bicicletas.

- Escasa educación y concienciación.
- Poca costumbre de ver bicis por la calle, tanto por parte de los peatones como de los conductores.
- Frecuente robo de bicicletas.
- Inexistencia de carril bici para moverse por la ciudad.
- Escasez de aparcamiento para bicicletas.
- Pasividad e ineficiencia en lo que afecta a la bicicleta, por parte del Ayuntamiento y de la propia Universidad.

Con esta breve recopilación del trabajo de reflexión manifestado por los/as participantes, se expone igualmente -y en segundo lugar- una matriz DAFO en la que se enumeran sintéticamente algunas de las debilidades, amenazas, fortalezas y oportunidades que presentan en la actualidad el uso de la bicicleta en la ciudad de Salamanca. Creemos que, si bien cada ciudad tiene una realidad particular, puede ser este un análisis extensible al conjunto de las ciudades de Castilla y León.

| MATRIZ DAFO | |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Debilidades | Amenazas |
| <ul style="list-style-type: none"> - No viables para distancias largas. - Dificultades en el recorrido por pendientes, mala pavimentación... - No recomendables con climas lluviosos, muy fríos... - Poca capacidad de carga. - Posibilidad de averías. - Obligatoriedad de casco en España (disuasorio para el cicloturismo, sobre todo extranjero). - Falta de formación y educación hacia los turistas y hacia la ciudadanía en general. | <ul style="list-style-type: none"> - Robo. - Cercanía a los focos de contaminación y ruido (coches). - Posibilidad de accidentes y constante amenaza de los vehículos. - Falta de instalaciones e infraestructuras (carril bici, aparcamientos...). - Normativa insuficiente o inadecuada (no hay Plan Estratégico). - Dificultad para su transporte en el autobús y tren. - Cultura de la bici inadecuada (es un medio de transporte y no sólo un medio de ocio y lúdico) - Escasa financiación y apoyo de las instituciones públicas. |
| Fortalezas | Oportunidades |
| <ul style="list-style-type: none"> - Saludable. - Medioambientalmente limpio. - Económico. - Disminuye la densidad del tráfico. - Proporciona autonomía, independencia y libertad. - Rapidez y eficacia (permite la movilidad "puerta a puerta"). - Ocupa poco espacio. - Menos degradación del medio urbano e interurbano. - Asociaciones pro-bici en todos los ámbitos (más o menos unificadas). - Iniciativas sociales a todas las escalas. - Medio de transporte muy cercano al ciudadano. - La bici está en auge en estos momentos. | <ul style="list-style-type: none"> - Experiencias positivas en otros países. - Intermodalidad con otros transportes públicos. - Servicio público y gratuito en las ciudades. - Cicloturismo. - Nuevas tecnologías. - Aumento de la sensibilidad hacia el medio ambiente y la salud por parte de la sociedad. - Nuevas políticas contra emisiones (Protocolo de Kyoto). - Cohesión territorial y turismo sostenible. - Participación. - Cambio cultural y nuevas tendencias y modelos sociales. - Ayuda al cambio climático. - Innovación universitaria y nuevos profesionales. |