

# L'HORA DE LA BICICLETA

Haritz Ferrando i Diana González  
Coordinador i Coordinadora del Bicicleta Club de Catalunya (BACC)

El 7 de gener de 2009, el Govern de la Generalitat va aprovar el Pla estratègic de la bicicleta 2008-2012. Un pla llargament esperat per les entitats d'usuaris de la bicicleta, els equips tècnics i per totes les persones que creuen en el gran potencial de la bicicleta.

Des de fa uns anys, es comencen a veure cada cop més ciclistes a les ciutats. Ciclistes que es desplacen per anar a la feina, a l'escola o per fer les gestions de cada dia. La bicicleta representa un mitjà de transport essencial per promoure la mobilitat sostenible i segura a les nostres ciutats. Combina a la perfecció els avantatges d'un vehicle privat: rapidesa, llibertat i versatilitat, amb els avantatges socials, econòmics i ambientals del transport públic: és apta per a pràcticament totes les edats, té un cost molt assequible, no consumeix combustibles fòssils i no contamina ni fa soroll. A més a més, es pot afirmar que la bicicleta és l'únic vehicle que té externalitats positives, ja que millora la salut de les persones que la fan servir. Les enquestes de mobilitat mostren que la fracció modal dels desplaçaments en bicicleta està arribant al 2% en algunes grans ciutats, que tres quartes parts de la població catalana, de 16 a 74 anys, té alguna bicicleta a casa i que pràcticament el 90% creu que les administracions haurien de fomentar-ne l'ús habitual.

L'aprovació de la Llei 9/2003, de la mobilitat, va suposar la consideració, per primer cop, del concepte de mobilitat com un sistema que donés prioritat als mitjans de transport més sostenibles, com el transport públic, la bicicleta i l'anar a peu. El Decret 344/2006, de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada, fruit de la Llei de mobilitat, preveu que les noves actuacions urbanístiques que superen una determinada generació de mobilitat no es podran aprovar sense haver tingut en compte, entre altres requeriments, la creació d'itineraris ciclistes i la creació d'aparcaments per a bicicletes en tots els edificis de nova construcció, per exemple 2 places per habitatge en els edificis residencials.

El Pla estratègic de la bicicleta ha de ser l'eina bàsica per definir una política transversal de promoció d'aquest mitjà de transport a Catalunya. Entre les línies estratègiques del Pla, hi ha la creació d'una xarxa territorial d'itineraris ciclistes, la definició dels criteris de disseny per a futurs carrils bici, l'impuls d'una normativa comuna de circulació i pacificació del trànsit a les ciutats, la creació d'aparcaments segurs i d'un registre únic de bicicletes per prevenir els robatoris, així com campanyes de comunicació per al gran públic i campanyes de formació a les escoles i autoescoles.

El govern, mitjançant aquest Pla, hauria de coordinar totes les accions que es duen a terme per promoure l'ús de la bicicleta en els ajuntaments i les administracions supramunicipals de Catalunya, així com reclamar a l'administració estatal mesures en el seu àmbit de competències, com ara, la reducció de l'IVA en els serveis relacionats amb la bicicleta, bonificacions fiscals per a les empreses i treballadors que fan servir la bicicleta en els seus desplaçaments quotidians i subvencions per a la compra de bicicletes, com ja

fa el pla VIVE per a determinats models de cotxes. A més, el Pla arriba en un context on la situació econòmica requereix molta més racionalitat i eficiència en els desplaçaments, i la mobilitat amb bicicleta pot ser un sector emergent, creador de serveis i llocs de treball. Per tot això, veiem necessària la ràpida creació d'una Agència Catalana de la Bicicleta que atengui de forma transversal totes les polítiques que incideixen en l'ús de la bicicleta i que s'encarregui de coordinar aquest Pla.

Tanmateix, els recursos destinats a les infraestructures per a la bicicleta són encara molt inferiors als que es destinen a la resta de mitjans de transport, amb la conseqüència d'haver d'esperar fins al 2026 per veure la xarxa prevista de 1.200 km pel Pla d'infraestructures de Catalunya, quan s'ha estimat en 2.000 km, els carrils bici necessaris, només a l'Àrea Metropolitana, per situar-se en els nivells dels altres països europeus, i en 3.650 km els necessaris per unir tots els nuclis de població de més 5.000 habitants a Catalunya, per als desplaçaments quotidians i per potenciar el cicloturisme.

El Pla arriba en un moment en que els sistemes de bicicletes públiques, com el Bicing de Barcelona, amb gairebé 200.000 usuaris, han introduït un nou concepte de transport públic individual i han donat una forta empenta a l'ús de la bicicleta, i es proposa integrar-los amb els altres sistemes existents a Catalunya, com els de Terrassa i Granollers, i els que funcionaran aviat als 17 municipis de l'Àrea Metropolitana i a les ciutats de Girona, Vic i Cambrils.

Per fer possible un ús massiu de la bicicleta, caldria accelerar el procés d'implantació de les infraestructures i ser molt més ambiciosos a mig termini, ja que el canvi d'hàbits cap a la mobilitat amb bicicleta avança ràpidament, com s'ha demostrat en el cas de Barcelona. Un cop aconseguides les infraestructures i condicions bàsiques previstes pel Pla, cal implantar unes campanyes de promoció genèriques i específiques per a cadascun dels públics objectius: escoles de primària, instituts de secundària, treballadors, etc. També calen actuacions contra la publicitat enganyosa en nom de l'ecologia i campanyes de comunicació adreçades als conductors, motoristes i als professionals del transport en carretera perquè incrementin la seva atenció i respecte cap als ciclistes.

Amb aquest Pla estratègic de la bicicleta tots els catalans i catalanes hem rebut un regal de reis addicional, no només els ciclistes, ja que, en definitiva, la promoció de l'ús habitual de la bicicleta serà bo per a la salut i la qualitat de vida, fins i tot, de les persones que no la fan servir.