



# L'HORA DE LA BICICLETA



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 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 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 a un sistema que dóna prioritat als mitjans de transport més sostenibles, com ara 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 superin una determinada generació de mobilitat no es podran aprovar sense haver tingut en compte, entre altres requeriments, la creació d'itineraris ciclistes i d'aparcaments per a bicicletes en tots els edificis de nova construcció, per exemple dues 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 els 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.



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 i com a conseqüència d'això caldrà esperar fins al 2026 per veure la xarxa prevista de 1.200 km pel Pla d'infraestructures de Catalunya, mentre que per situar-se al nivell d'altres països europeus s'han estimat els carrils bici necessaris només a l'Àrea Metropolitana en 2.000 km, 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 què els sistemes de bicicletes públiques, com ara el Bicing de Barcelona amb gairebé 200.000 usuaris, han introduït un nou concepte de transport públic individual, han donat una forta empena a l'ús de la bicicleta i es proposa integrar-los amb els altres sistemes existents a Catalunya, 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 mitjà termini, ja que el canvi d'hàbits cap a la mobilitat amb bicicleta avança ràpidament, tal i 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 professionals del transport en carretera perquè incrementin la seva atenció i el seu respecte cap als ciclistes.

Amb aquest Pla estratègic de la bicicleta tots els catalans i les 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.