

El Futur de la Bicicleta

Jordi Portabella

Regidor de l'Ajuntament de Barcelona

Les circumstàncies previstes per als propers anys en l'evolució econòmica i ambiental global fan pensar en un marc de relacions complexes i plenes de tensions que afavoriran, de ben segur, la introducció d'alguns canvis importants en el funcionament actual de les societats més desenvolupades. Els canvis que es produiran en mobilitat seran d'allò més rellevants i afavoriran un major ús de la bicicleta, especialment a les xarxes urbanes.

El preu del barril de petroli, la repercussió del seu increment en el cost de productes de primera necessitat de tota mena i la inajornable necessitat de tendir decididament a un món més sostenible, en seran els principals responsables. El preu del cru, independentment de les conjuntures especulatives com a valor refugi que són oscil·lants i poc duradores, tendirà sostingudament (que no sosteniblement) a l'alça com a conseqüència d'un increment de la demanda, fruit de la incorporació d'un major nombre de persones a uns nivells de consum més propers als del món més desenvolupat (sense que, per descomptat, se'ls pugui atribuir la responsabilitat directe i negativa en el repartiment d'aquest i d'altres recursos procedents de la natura). Per consegüent, tot i que es confirmés l'existència de noves bosses de petroli encara sense explotar, l'opinió majoritària dels científics i de les companyies petroleres alerta que ja s'ha superat el *peak oil*₁ del planeta, la qual cosa fa preveure una major escassetat relativa i un preu a l'alça d'aquesta matèria primera. Això, com ja s'està observant ara i probablement també durant els propers anys, repercutirà en el preu a l'alça de molts productes de primera necessitat (com ara els aliments bàsics) ja sigui degut a l'especulació, ja sigui per la part relativa del producte vinculada a derivats del petroli o per la mobilitat que qualsevol producte duu associada (distribució local, logística...).

L'escenari descrit afectaria de manera desigualment la mobilitat segons la font energètica de propulsió (electricitat, gas natural, gasoil, benzina...), però els derivats del petroli, de manera directe o indirecte, incideixen de manera molt important en la cadena de producció i són rellevants en els sistemes de transport privat, sector on la bicicleta, ja sigui impulsada de manera pública (*bicing*, *vélo*...)2 o per la iniciativa privada, hi jugarà un paper creixent.

Així mateix, independentment d'apreciacions i de valoracions sobre el que cal fer per tendir a un món més sostenible i aturar les causes del canvi climàtic, la Comissió Europea sobre el Medi Ambient ve manifestant des de 1992 que considera el transport com la causa individual que més contribueix a la contaminació ambiental. Els territoris en general -i especialment les ciutats- on es concentren majoritàriament els episodis de contaminació atmosfèrica, hauran d'afanyar-se a introduir mesures correctores i substitutòries per aconseguir una disminució de l'impacte ambiental de les seves (nostres) activitats. Ara bé, com ens recorden la Unió Europea i altres organismes internacionals que aborden les temàtiques de mobilitat i de medi ambient, del mosaic de mesures que cal prendre, les que fan referència a la mobilitat sostenible, basada en l'anar a peu, el transport públic i els desplaçaments amb vehicles no motoritzats (com la bicicleta), en seran les principals protagonistes. Així, doncs, aquells territoris que es preparin amb alternatives de mobilitat més ecològiques i menys dependents del petroli, podran viure amb menys penúries l'era de l'escassetat o carestia del petroli que no pas les que no hagin maldat per evitar la dependència del cotxe. És en aquest context global que cal inserir les polítiques nacionals i locals de la bicicleta, i del qual tracta aquest article.

UN MAJOR ÚS DE LA BICICLETA

Sens dubte, la bicicleta reuneix tots els requisits imprescindibles esmentats en la introducció de cap on s'ha de tendir en matèria de mobilitat sostenible, ja que és un tipus de transport no contaminant (net i silenciós), assequible (barat de producció, d'adquisició i de manteniment) i saludable (manté el to muscular i cardiovascular). Però perquè la bicicleta tingui una bona presència i una correcta utilització quotidiana s'ha de dotar d'un projecte propi especialment pensat per la seva implantació i impuls i, alhora, coordinar-lo amb la xarxa de mobilitat ja existent per afavorir-ne la intermodalitat. Igual que la mobilitat territorial existent parteix bàsicament d'una planificació territorial pensada pel cotxe (xarxa de carreteres) i, tot i que més dèbil, pel transport públic (xarxa de ferrocarrils i autobusos), ara cal fer el mateix per la bicicleta si volem incorporar-la decididament en els sistemes de mobilitat.

Cal prendre decisions polítiques valentes i significatives, així com establir una estratègia general (que sigui la suma d'estratègies sectorials i territorials), és a dir un Pla Estratègic Nacional de la Bicicleta, que s'expressi de manera diferent segons la part del territori on s'apliquin i els objectius d'implantació que es persegueixin. En l'ús de la bicicleta, hem de definir una xarxa bàsica per a tot el territori que sigui d'esbarjo, d'esport o d'ús quotidià. Totes elles són necessàries, però si ens centrem en la mobilitat obligada, és a dir en la mobilitat diària per anar a la feina, a l'escola, a la universitat... hi han alguns paràmetres que tenen una especial rellevància.

La densitat de població per hectàrea és un indicador destacable. Es considera que els desplaçaments en bicicleta comencen a ser efectius per damunt de les 35 persones per hectàrea³ i que, com major és la densitat, més efectives són les polítiques de bicicleta per ús diari (que no per a ús dominical, d'esbarjo o d'esport). En general, les característiques de ciutats i viles dels Països Catalans responen al model propi del Mediterrani i, per tant, són municipis densos, compactes i continus (com més grans són, més compleixen aquestes premisses) la qual cosa afavoreix l'ús de la bicicleta. Aquests tres conceptes, en general, es poden extrapolar a tot el territori, la qual cosa constitueix una bona predisposició a la utilització de la bicicleta. També és rellevant la distància dels desplaçaments: la bicicleta és especialment indicada en desplaçaments diaris curts i mitjans, tant per la distància a recórrer com pel temps de recorregut. A Catalunya, i fruit de la planificació territorial esmentada anteriorment, entre el 60% i el 90% dels desplaçaments que es produeixen són de menys de 8 km⁴, la gran majoria dels quals dins de nuclis urbans i, per consegüent, solen complir l'anomenada "constant de Marchetti"⁵ que assenyala que el temps de desplaçament diari mitjà al món, sigui amb el mitjà de transport que sigui, se situa al voltant d'una hora. Així mateix, la distància i el temps emprat per desplaçar-se amb bicicleta es poden veure significativament potenciats si existeix una bona intermodalitat i un fàcil accés a bons nivells de serveis de transport públic i de connectivitat. Per acabar d'establir els paràmetres previs també cal tenir en compte el baix cost econòmic que representa comprar i mantenir una bicicleta com a vehicle de transport i, per tant, el cost no constitueix un factor limitador, com tampoc no ho és la producció mundial de bicicletes⁶ que l'any 2007 va ser de 130 milions d'unitats, la més alta de la història, i que, per tant, tampoc no es converteix en un factor limitador per a la seva disponibilitat. D'altra banda, la despesa energètica per viatger/kilòmetre és la més eficient⁷, (s'entén pel que fa als mitjans de transport molt eficients, que només inclouen la bicicleta, l'anar a peu, i els autobusos de dos pisos). Per tots aquest motius, la mitjana de creixement, tant de compra com d'ús, de la bicicleta a Catalunya ha crescut de manera sostinguda un 5% anual els darrers 5 anys. Així que, entre els paràmetres genèrics, no es detecten grans dificultats, ans el contrari, sembla que en el context global i nacional és un bon moment per confiar en la utilització de la bicicleta perquè aquesta augmenti el seu pes relatiu entre els desplaçaments que es produeixen cada dia. Només cal fer un esforç de planificació que, com tot el que es fa de bell nou, portarà associat un esforç econòmic per bé que, comparativament amb els altres sistemes de mobilitat, serà molt menor.

Un Pla Estratègic de la Bicicleta₈

La bicicleta té un gran potencial com a eina de mobilitat. Per tal de desenvolupar-la plenament cal establir-ne un pla estratègic específic. Aquest pla, per tal d'expressar-se amb totes les seves capacitats, ha d'inserir-se adequadament en d'altres plans i programes que ja estan contemplats en el context de la mobilitat i que disposen dels seus marcs legislatius propis, que en el cas de Catalunya són molt rics₉. És d'aquesta manera que s'aconseguirà fer una planificació adequada de tota la mobilitat al país.

Des del meu punt de vista, els eixos principals i específics que cal treballar per potenciar i fomentar l'ús de la bicicleta com a mitjà de transport són:

Les infraestructures, ja que són l'eix estratègic més determinant a l'hora de potenciar l'ús de la bicicleta. D'una banda cal que, llevat d'algunes excepcions molt destacables pel seu disseny i qualitat, la xarxa de vies ciclistes existents millorin la seva adaptabilitat i de l'altra, cal crear noves pistes ciclables per fer més extensa la xarxa. Aquestes vies s'han de planificar en carrils segregats dels vehicles a motor en carreteres ja existents, aprofitant velles carreteres en desús, traçats d'antics ferrocarrils o carrers de ciutat, amb la finalitat de fer vies especialment condicionades pel trànsit de bicicletes, degudament senyalitzades i amb garanties d'utilització pels seus usuaris.

De la suma d'aquests dos criteris (millora de l'adaptabilitat i creació de noves pistes) en sortiria l'extensió de la xarxa de bicicleta a tot el territori. La xarxa de bicicleta definitiva, però, a més de la seva extensió, ha de constituir-se utilitzant criteris d'usos específics i criteris territorials. Entre els primers, paga la pena establir una xarxa ciclable que incorpori la bicicleta esportiva, la bicicleta de lleure i la d'usos quotidians. La bicicleta esportiva, tant en el cas de les de muntanya com especialment les de carretera, té una notable importància en les xarxes viàries durant els caps de setmana i incideix significativament en la seguretat, la convivència d'usos i el nivell d'accidentalitat que s'ha de millorar. Pel que fa la bicicleta de lleure no esportiva, a les vies verdes ja disponibles (asfaltades o no), i les de BTT o Mountain Bike₁₀ majoritàriament en pistes forestals i camins rurals, s'està produint un increment significatiu d'adeptes i cal donar-los més serveis, coherència i continuïtat, tot contemplant la creixent necessitat, també aquí, de millorar la convivència d'usos. Aquests dos tipus d'utilitzacions de la bicicleta tenen per ells mateixos prou importància com per merèixer una reflexió específica i dissenyar-los un projecte propi, un mapa de circuits ambientals, paisatgístics, turístics, esportius i patrimonials que, d'altra banda, també estiguin vinculats amb les urbs. Però és en la xarxa de la quotidianitat, en la de la mobilitat obligada, en la d'agafar la bicicleta cada dia en lloc d'un vehicle privat amb motor de combustió per recórrer pocs quilòmetres, on s'ha de posar l'accent per tal que l'ús de la bicicleta pugui ocupar un lloc rellevant en el transport diari de les persones. Això significa

posar molta atenció en els nuclis urbans (hi entraré una mica més avall), i segons mencionava a l'inici de l'article, també en les vies interurbanes que relacionen nuclis densos amb un temps de desplaçament raonable i comparable als estàndards internacionals. Aquests tres aspectes relacionats amb els usos s'han d'expressar territorialment i, d'aquesta manera, establir una xarxa per a bicicletes a nivell nacional, comarcal i municipal. En definitiva, la suma dels tres tipus d'usos esmentats anteriorment i d'aquests tres nivells territorials, és l'element que ha de contribuir de manera decisiva al disseny global de la xarxa de bicicleta al nostre país.

La **xarxa nacional de la bicicleta**, mitjançant la creació o adaptació d'infraestructures suficients per ser utilitzades pels ciclistes, ha de disposar d'una xarxa bàsica per definir uns grans itineraris de bicicleta, és a dir, d'uns eixos principals per on poder desplaçar-se, de manera continuada i alternativa als vehicles que utilitzen combustibles derivats del petroli, entre dos punts principals de la nostra geografia. Aquesta xarxa bàsica s'ha d'enriquir amb una xarxa comarcal de desenvolupament més precisa i densa que es focalitzi en la delimitació d'aquest marc territorial i que es basi en els recorreguts més freqüents i més adequats que si produeixin. De la mateixa manera, els municipis han de disposar d'una xarxa pròpia que acabi de donar densitat i coherència al conjunt de la xarxa. De fet, les xarxes municipals, tal com ja he esmentat, són les més utilitzades i tenen un paper fonamental i determinant en l'ús quotidià de la bicicleta, motiu pel qual val la pena fer un seguit de consideracions. Les xarxes municipals han de ser les més denses i han de gaudir de les condicions necessàries per substituir els desplaçaments privats a motor de combustió. La seva base han de ser els carrils bici segregats, per bé que aquests no sempre poden ser creats sense una modificació urbanística a la zona on es vol implantar-los. Això no sempre és fàcil, sobretot si la infraestructura viària per ús de la bicicleta no és construïda paral·lelament a la planificació d'una zona nova, o dins d'una remodelació urbanística d'un indret concret de la ciutat, sinó sobre un espai definitivament urbanitzat, com per exemple un casc antic. Quan no és possible construir un carril bici segregat, per tal de conjugar la convivència entre diferents tipus de transport, cal donar prioritat als sistemes de mobilitat més febles en relació als més forts i, per tant, prioritzar el vianant sobre la bicicleta, i aquesta sobre qualsevol tipus de vehicle a motor. En aquest sentit, la pacificació del transit urbà, les zones de prioritat invertida en la mobilitat i les anomenades zones trenta, són mesures efectives per disminuir la velocitat de desplaçament pels carrers. Això permet obtenir una menor agressivitat acústica i d'emissió de gasos i partícules contaminants¹¹, la qual cosa dóna una major qualitat de vida i un confort més gran als desplaçaments. Però amb relació a la mobilitat, aquesta és també la decisió més encertada per tenir una xarxa de bicicleta extensiva, és a dir, per poder anar a tot arreu amb bicicleta dins d'una ciutat ja que, tot i l'esforç realitzat a diferents ciutats dels PP.CC.¹² la xarxa de carrils bici mai no arribarà a tots els

indrets d'una ciutat, sinó que només definirà una xarxa bàsica dins la ciutat. Cal afegir-hi que, l'excel·lent acollida de mesures per fomentar el lloguer públic de bicicletes, com s'ha posat de manifest amb la implantació del servei *bicing* a Barcelona¹³, farà que aquest sistema de promoció i ús de la bicicleta s'estengui en poc temps als municipis grans i mitjans del país. Això produirà un col·lapse de les infraestructures si, per un costat no s'augmenten significativament els carrils bici i, per l'altre no s'estenen discrecionalment les mesures de pacificació del trànsit, zones 30 i zones de prioritat invertida a tota la ciutat.

Aquesta xarxa de carrils bici, com la de les vies interurbanes, s'ha de planificar mitjançant un pla director propi per tal de donar coherència a l'entramat, homogeneïtat d'imatge i senyalització, connectivitat entre les diferents i impulsar la integració d'aquesta xarxa amb les d'àmbit més general. Això s'ha d'assolir mitjançant connexions directes, però també a través de la connexió amb altres mitjans de transport que facilitin la interconnectivitat o la intermodalitat.

La **interconnectivitat** és un criteri fonamental per fomentar l'ús de la bicicleta i la optimització de les infraestructures existents, ja que permet augmentar la distància de les destinacions possibles i significa un important estalvi de temps per distàncies mitjanes o llargues o d'orografia complexa. Entre les actuacions que cal dur a terme en aquest àmbit, cal destacar l'adequació d'espais a les estacions de transport públic amb vistes a la creació d'aparcaments específics per a bicicletes a les estacions de tren, tramvia, autobús i metro. De fet, a Barcelona, l'esperit inicial del *bicing* en la planificació i distribució de les estacions era justament aquest, poder combinar el transport públic amb la bicicleta per arribar a la destinació final i, d'aquesta manera, allargar tant la distància útil de les estacions de transport públic, com fomentar la utilització de la bicicleta.

A més de la creació d'**aparcaments**, també cal tenir en compte l'adequació d'accessos de tot tipus a les bicicletes (estacions amb escales...) i l'adaptació dels vehicles de transport públic per portar bicicletes, ja sigui a l'exterior (com per exemple en autobusos que tenen recorreguts per indrets molt costeruts¹⁴) com a l'interior de vagons de combois adequant-ne espais concrets o incorporant-hi equipaments específics porta-bicicletes. A aquesta disposició d'espais, cal afegir-li l'admissió de bicicletes al transport públic. En aquest àmbit, la legislació existent pel que fa als desplaçaments amb una bicicleta en els vagons dels Ferrocarrils de la Generalitat, Rodalies, Tramvia o Metro és, per aquest ordre, força permès, però tal com he mencionat abans, en els autobusos o bé estan prohibits o bé estan molt limitats. Això s'hauria de modificar per tal de millorar l'adaptació del transport públic a l'ús de la bicicleta. La combinació de transport públic i bicicleta, no només és important perquè en millora la intermodalitat, sinó també perquè ajuda a definir un model de ciutat i de país més confortable per les persones, menys contaminat, on la importància

dels espais públics està dimensionada per les persones i no pels vehicles de transport privats.

A més dels aparcaments dissuasoris en, per exemple, estacions de tren, on poder deixar la bici i agafar el transport públic, i dels aparcaments de bicicletes de lloguer públic (*bicing*) per potenciar la intermodalitat, també cal pensar en les infraestructures pròpies dels aparcaments per a usuaris de les bicicletes privada. Els aparcaments públics en superfície per a usos privats, solen ser un mobiliari urbà senzill en forma de U invertida, força eficaços però que tenen com a contrapunt el fet de competir per l'espai públic amb la comoditat de desplaçament dels vianants per les voreres. Tot i la oportunitat de poder-ne disposar d'un nombre suficient, el nombre necessari per cobrir la demanda - més encara si de manera molt encertada no és permès utilitzar altres suports¹⁵ com ara arbres, semàfors, bancs...- és prou alt com per no contemplar aquesta possibilitat com a solució única en municipis on la utilització diària de les bicicletes és freqüent. En aquest sentit, els aparcaments de superfície no puntuals (com en una estació de ferrocarrils) s'han de baixar al ferm dels carrers igual que les motocicletes o cotxes, tot dissenyant-ne una infraestructura mínima i atractiva. Tanmateix, els edificis nous o els antics que ho permetin, s'haurien de dissenyar, d'acord amb els arquitectes, per poder disposar d'un lloc reduït on poder aparcar sistemàticament les bicicletes. Igualment, els aparcaments privats haurien de reservar un nombre determinat de places per a bicis proporcional a la seva capacitat, com ja es fa en algunes ciutats en els pàrquings públics. Es tracta d'una iniciativa que ha tingut un gran èxit pel seu baix preu de lloguer i per la seva ubicació al costat dels vigilants, la qual cosa ha comportat un nivell de seguretat molt satisfactori.

La **seguretat** és un concepte molt polièdric i sens dubte, un altre dels factors determinants per als usuaris de la bicicleta. Pel que fa al ciclista, el factor més determinant és la disminució de la sinistralitat¹⁶, el qual està molt relacionat amb el tipus de disseny i la qualitat de la via ciclista. Les vies ciclistes segregades -és a dir que no comparteixen espais de trànsit amb cap altre vehicle- i ben senyalitzades, tenen uns índex de sinistralitat molt baixos, i per això han de ser les prioritàries. Però la seguretat també està relacionada amb l'ús de mesures protectores de l'usuari, com el casc, que des de el meu punt de vista, hauria de ser d'ús obligatori a totes les edats i per a tots els usos. També hem de contemplar la seguretat de la propietat, com ja s'ha fet amb els aparcaments segurs en superfície i, segurs i vigilats en els pàrkings soterrats. En aquest sentit, hi ha una relació directa amb la compra de les bicicletes plegables i el seu ús a la ciutat atesos els imbatibles índexs de seguretat que comporta la seva utilització. Malgrat tot, davant d'un eventual robatori, també s'ha de contemplar com a mesura de seguretat que la bicicleta estigui degudament identificada al seu propietari. Existeixen algunes possibilitats distintes per identificar una bicicleta, però algunes d'elles són poc satisfactòries, com les matrícules o el número de bastidor, que són fàcilment

extraïbles o destruïbles. Per tenir una bona identificació, cal utilitzar un sistema segur que doni garanties a l'usuari de que no serà manipulable, com els adhesius d'alta tecnologia que s'utilitzen a algunes ciutats (Barcelona n'ha fet una prova pilot) o els botons incorporats al xassís de la bici. Aquests sistemes, però, requereixen l'elaboració d'una base de dades i per tant de la coordinació policial corresponent perquè siguin efectius. Tot i l'esforç que això comporta, tant per als ciclistes com per l'administració pública, la creació d'un registre o d'una base de dades pública i nacional de propietaris de bicicleta hauria de ser un dels objectius clars d'una política ambiciosa i segura de promoció de la bicicleta. Però és clar que també hem de parlar de seguretat vers el vianant. En l'actualitat, hi ha força usuaris habituals de la bicicleta que disposen d'assegurança, però en canvi molt pocs dels esporàdics reincidents en tenen. L'assegurança és important per al ciclista que pot tenir un accident amb un altre vehicle, ja que això el protegeix, però és fonamental per al vianant que sovint se sent desemparat i desprotegit davant d'un incident amb un ciclista. Aquest és també, un aspecte bàsic per evitar conflictes innecessaris de convivència entre uns i altres, i per donar més seguretat per a tothom a la circulació en via pública.

Hi un darrer aspecte de la seguretat que per la seva importància i recorregut val la pena esmentar de manera específica: l'**educació** viària, però també l'educació sense més. Sovint, quan pensem en desplaçar-nos amb bicicleta, el nostre grau d'autoexigència és menor que quan ho fem amb altres vehicles. Tendim a recordar aquelles harmonioses i disteses passejades estivals de no fa tant temps. Però la circulació amb bicicleta per ciutat o per carretera no és ben bé el mateix; requereix una certa preparació en la conducció i evitar de neguitejar-se davant l'actitud d'algun incívic de tendències més o menys prepotents segons el tamany del vehicle que estigui pilotant. És per això que cal sistematitzar programes d'educació viària tant en l'àmbit escolar com entre aquells que ja no estan en període de formació. En l'entorn escolar, cal posar la base per la bona conducció i treballar els comportaments que ajudin a incrementar la percepció del risc i la seva superació. Entre els adults, cal incloure informació i els tipus de comportament adequat vers la bicicleta (i els altres sistemes de transport) durant l'aprenentatge per obtenir el permís de conduir vehicles a motor i les seves successives revisions, per tal de fomentar el respecte, la paciència, la consciència i la convivència amb els ciclistes. Cal exigir, tant als ciclistes com als que no utilitzen la bicicleta, el compliment de les normes viàries i el respecte preferent als vianants.

Hi ha, però, un altre sentit més global de l'educació, basat en la informació, que consisteix en prendre consciència de la importància de la mobilitat a les nostres vides, tant en temps com en costos econòmics. De la repercussió de la mobilitat en el consum de recursos naturals no renovables a escala humana si no es produeix per mitjans no motoritzats. I en les repercussions ambientals que això comporta per a l'espècie humana i la resta d'éssers vius del planeta.

Probablement aquest és l'aspecte més destacable de l'educació en relació a la mobilitat, perquè és el que ha fet prendre consciència a les persones de la transcendència de la seva decisió a l'hora d'escollir un o altre sistema de transport preferent durant la seva vida.

L'esforça esmerçat en l'educació ha d'anar acompanyat de la voluntat decidida de **difondre i promoure** allò que s'ha ensenyat, l'ús de la bicicleta. Això significa que l'administració pública ha de preveure diverses actuacions i campanyes de promoció general de l'ús de la bicicleta com a mitjà habitual i quotidià de transport, per un costat i per l'altre, ha de coordinar-se, crear canals de participació i compartir aliances amb les entitats cíviques que centren la seva activitat en aquest mitjà de transport, donar-los suport i fent una difusió i promoció adequada de les seves activitats. En general, els usuaris habituals de la bicicleta solen ser apassionats defensors del seu ús (no com els que utilitzen altres mitjans de transport que ho solen relativitzar més), però sens dubte els que no l'utilitzen tenen dubtes substancials de la importància de la bici en la mobilitat general. Així, doncs, cal promoure una altra percepció de la bicicleta i explicar els avantatges que té la bicicleta tant per als seus usuaris com per als que no ho són, en relació a la qualitat ambiental en termes de reducció de contaminació acústica i atmosfèrica.

Al llarg de la descripció que he anat fent en el text, he esmentat diverses mesures i actuacions que en l'estructura pública d'un país corresponen a departaments diferents d'una mateixa administració (per exemple infraestructures, seguretat, educació...) o a administracions diferents (xarxa nacional, comarcal i municipal...). Per tal que aquestes actuacions siguin eficients, cal dotar-se d'un organisme públic de gestió de caràcter transversal i se l'ha de dotar amb pressupost suficient perquè pugui dur a terme la seva tasca. La creació i el desenvolupament d'aquests tipus d'organismes transversals destinats a la gestió, promoció, execució, control i seguiment d'un pla estratègic o d'un dels seus aspectes específics, no sol ser fàcil, però en l'àmbit de la mobilitat és on es donen amb més freqüència i, per tant, on es coneix més com fer-ho bé. La necessitat de crear un organisme nou ja parla per ella mateix de les deficiències amb que ens trobem en l'actualitat, però sobretot de la importància i urgència de que es continuïn produint canvis substancials en la política de la mobilitat. Ens calen perspectives sobre la transformació que suposa passar de la dependència del cotxe a sistemes més ecològics. Si es dissenya una ciutat pensant en el cotxe, el seu ús augmenta en detriment del transport públic, la bicicleta i els desplaçaments a peu. En canvi, si es pensa en vianants, bicicletes i transport públic, el seu ús augmenta i el dels cotxes disminueix i s'aconsegueixen entorns més habitables. Un bon disseny de mobilitat, d'ús d'espais públics i d'utilització del sòl, pensats per les persones i atractius per a tothom, constitueixen espais de trobada que converteixen les ciutats amb indrets més amables. La bicicleta ajuda a això, a fer una ciutat més humanitzada.

Si, finalment, ens preguntéssim perquè, de manera gairebé sobtada a tot el món i més enllà de la tradició desigual d'ús de la bicicleta, ens plantejem ara i no abans, la recuperació d'aquest antic sistema de transport amb mesures de promoció, com la instal·lació de bicicletes de lloguer públic com el *bicing*, creant estructures polítiques i de gestió noves..., no es podria respondre gaire cosa més que, ja ha passat el temps en el que hi havia prou recursos naturals per lligar els gossos amb llonganisses i el medi ambient tenia prou capacitat tampó com per absorbir els gasos que emetem a l'atmosfera. La civilització humana basada en el progrés passa per l'optimització dels recursos, per evitar-ne el malbaratament, estalviar-los tant com sigui possible, distribuir-los intel·ligentment en funció dels llocs on encara són imprescindibles i l'adopció d'un sistema de vida més senzill.

NOTES

1. Diversos autors, però val la pena destacar, per la seva procedència, l'informe de Jeroen van den Veer, director executiu de la Royal Dutch Shell (2007). Veure també l'informe ASPO (The Association For the Study of Peak Oil and Gas. 2008)
2. El nom que prenen els serveis públics de bicicleta depenen dels municipis on s'implementa: *bicing* a Barcelona, *Vélib* a Paris, *Vélo* a Lió, *Sevici* a Sevilla, *Stockholm City Bikes*, *d-Bizi* a Donostia, *Bysykkel* a Oslo i *Bizi* Zaragoza.
3. J. Kenworthy i F. Laube. The Millennium Cities Database for Sustainable Transport. També vegeu Conferència Europea sobre Transport. Estrasburg. 2006.
4. Primera Congrés Català de la Bicicleta. Barcelona. 2006
5. C. Marchetti. Anthropological Invariants in Travel Behavior. 1994
6. World Watch Institute, Bike Europe, Global Insight, Bicycle Retailer and Industry News, Reproduït a Earth Policy Institute.
7. Rànquing d'eficiència energètica. Associació per a la Promoció del Transport Públic. <http://www.laptp.org>
8. El Departament de Política Territorial i Obres Públiques de la Generalitat de Catalunya, mitjançant el secretari de mobilitat (M. Nadal) va presentar el juny del 2006 un Pla estratègic de la bicicleta que malauradament no es va dur a terme. Actualment, el mateix departament i responsable estan a punt de presentar-ne un altre d'actualitzat pel període 2008-2012. L'Ajuntament de

Barcelona, mitjançant la Comissió cívica de la bicicleta i els vianants (presidida per l'autor de l'article) va aprovar un Pla Estratègic de la ciutat de Barcelona.

9. La Llei de la Mobilitat de la Generalitat de Catalunya contempla diferents plans entre els que es troben les Directrius Nacionals de Mobilitat (2006) que són d'especial interès en aquest cas, així com el Pla d'Infraestructures del Transport de Catalunya (2006).

10. Algunes de les vies verdes de Catalunya, com les 3 de Girona o les 2 Tarragona són molt destacables per la seva funció i disseny. Tant a les Illes Balears (235 Km), com al País Valencià (230 Km) també hi ha un bon desenvolupament. En el cas dels centres i circuits de BTT de tots els PPCC també.

11. El consum de carburants dins de la ciutat és més alt a velocitats altes que no baixes. El motiu es que, a més velocitat mitjana més utilització de cotxes i que, a menys velocitat mitjana, menys utilització de vehicles. Aquest argument es desenvolupa a: The Transport Energy Trade-off: fuel efficient traffic versus fuel efficient cities, P.Newman i J.Kenworthy.

12. Les ciutats de Barcelona (125 Km de carril-bici urbans, més uns 40 Km executats o licitats de la ronda verda), la de València (62 Km urbans), Girona-Salt, Lleida (12 km), Sabadell (25Km urbans), Tarragona (15 Km) o Reus (17 Km) són de les méws treballadores en aquest sentit. Es pot trobar la informació precisa en els web d'aquests ajuntaments.

13. El bicing és va aprovar a la Comissió Cívica de la Bicicleta i els Vianants (2006) sota la presidència de l'autor de l'article. A Terrassa també es disposa d'un servei de préstec de bicicletes amb el nom de Ambicia't.

14. Diverses ciutats dels països escandinaus o d'EUA com San Francisco o Seattle disposen d'una normativa d'adaptació de vehicles de transport públic per afegir uns suports externs específics per portar bicicletes que a Catalunya no existeix, el qual evita que sigui possible.

15. L'ordenança de circulació de vianants i vehicles de Barcelona (28 de febrer del 2007) no permet explícitament la utilització de la majoria de mobiliari públic per aparcar (lligar) les bicicletes.

16. Segons les dades de: l'Anàlisi de les dades de seguretat viària 2007 de l'Ajuntament de Barcelona, l'accidentalitat de la bicicleta ha augmentat el darrer any. Tot i així, s'ha de tenir en compte que, en termes generals, la bicicleta és un mitjà de transport força segur i que l'increment d'usuaris a Barcelona ha crescut exponencialment els darrers anys.