

Intergrup de Suport a la Bicicleta

L'impuls de l'ús de la bicicleta
com a mitjà sostenible de
mobilitat urbana i interurbana



PARLAMENT DE CATALUNYA

Intergrup de Suport a la Bicicleta

L'impuls de l'ús de la bicicleta
com a mitjà sostenible de mobilitat
urbana i interurbana

Edició a cura de Fernando Domínguez Garcia



PARLAMENT DE CATALUNYA

Barcelona, 2009

Primera edició, novembre del 2009
Edició núm. 355

© Publicacions del Parlament de Catalunya
Departament d'Edicions
Parc de la Ciutadella, s/n
08003 Barcelona
Tel. 933 046 635
Fax 933 046 636
A/e: edicions@parlament.cat
www.parlament.cat

Imprès a Gabriel Gibert, SA, Tarragona

DL: B.44660-2009
Edició no venal

Taula

Preàmbul	7
Pròleg	9
Aspectes jurídics	11
La regulació dels intergrups al Reglament del Parlament de Catalunya del 2005. Consideració especial sobre l'Intergrup de Suport a la Bicicleta	13
1a Jornada Interparlamentària d'Impuls de l'Ús de la Bicicleta com a Mitjà Sostenible de Mobilitat Urbana i Interurbana	25
Presentació	27
L'Intergrup de Suport a la Bicicleta del Parlament de Catalunya	29
El funcionament de l'Intergrup	31
L'experiència històrica	36
Les entitats	42
Altres experiències amb relació a la bicicleta	49
La bicicleta a l'Estat espanyol, avui	51
L'experiència del Bicing a Barcelona	60
El Pla estratègic de la bicicleta	68
Conclusions i assistents	77
Annexos	83
Memòria d'activitats 1999-2006	85
La Declaració d'Amsterdam	95
Manifest de vianants i ciclistes	101
Iniciatives parlamentàries relacionades amb la bicicleta	105

Preàmbul

Al final del 2005, la cambra legislativa catalana va aprovar la reforma del seu reglament amb l'objectiu d'adaptar el funcionament de la institució a les exigències del segle XXI. Es pretenia, sobretot, aconseguir més transparència, guanyar agilitat en els procediments i obrir-se més a la societat.

Aquesta important reforma modernitzadora va permetre, l'abril del 2006, constituir formalment l'Intergrup de Suport a la Bicicleta, actiu de manera informal des de feia vuit anys. Aquell pas posava de manifest la voluntat de la nostra institució d'adaptar-se a les noves realitats i donar una nova dimensió participativa al debat i al diàleg parlamentaris, una línia d'actuació accentuada amb nombrosos exemples al llarg de les dues darreres legislatures.

El 2006, per tant, institucionalitzàvem un espai de trobada de diputats de tots els grups parlamentaris amb experts i representants d'entitats relacionades amb la bicicleta, amb l'objectiu comú de impulsar l'ús d'aquest mitjà de transport i donar-ne a conèixer els avantatges, tant des del punt de vista de la mobilitat, com des de l'àmbit de l'esport o el lleure.

Aquesta iniciativa, pionera a l'Estat, s'ha traduït en accions i resolucions legislatives molt valuoses i ha contribuït a l'adopció, per part del Govern de la Generalitat, del Pla estratègic de la bicicleta 2008-2012, aprovat el gener del 2009.

Val a dir que l'atenció específica a l'ús de la bicicleta respon a diferents demandes i exigències del nostre país. En menys d'una dècada hem passat de sis a set milions i mig d'habitants, la majoria concentrats en grans ciutats cada cop més denses en població. La saturació de les vies de circulació, la contaminació i la inseguretat viària demanen que posem en primer terme solucions d'aprofitament dels recursos urbans. En aquest sentit, la bicicleta constitueix una alterna-

tiva de transport eficient que contribueix a la mobilitat sostenible, i del seu ús es deriven nombrosos beneficis socials.

No és casual que precisament aquests darrers anys s'hagi produït una recuperació creixent de la mobilitat en bicicleta a Catalunya. I és aquest mateix creixement el que obliga a continuar treballant en els reptes pendents sobre aquest tema i a estar amatents a les noves situacions que es deriven de l'ús cada vegada més freqüent de la bicicleta a la via pública.

Per abordar aquestes noves realitats i les consegüents resolucions polítiques, el Parlament va acollir el 24 d'octubre de 2008 la 1a Jornada Interparlamentària d'Impuls de l'Ús de la Bicicleta com a Mitjà Sostenible de Mobilitat Urbana i Interurbana. Una jornada que va comptar amb ponents de prestigi, en què s'exposaren experiències i reflexions de gran interès, i que ara teniu a la vostra disposició en aquesta publicació, la qual ha estat complementada amb una documentació annexa relativa a les activitats i les iniciatives de l'Intergrup de Suport a la Bicicleta del Parlament de Catalunya.

Ernest Benach i Pascual

President del Parlament de Catalunya

Pròleg

Teniu a les mans una publicació que vol donar a conèixer l'experiència de l'Intergrup de Suport a la Bicicleta del Parlament de Catalunya. L'Intergrup és un lloc de trobada de diputats dels diferents grups parlamentaris i de membres especialistes i entitats relacionades amb la bicicleta, amb l'objectiu comú d'impulsar l'ús d'aquest mitjà de transport i fer-ne conèixer els avantatges, tant des del punt de vista de la mobilitat, com des de l'àmbit de l'esport o el lleure.

Per això aprofitem el treball fet en la 1a Jornada Interparlamentària d'Impuls de l'Ús de la Bicicleta com a Mitjà Sostenible de Mobilitat Urbana i Interurbana, celebrada a Barcelona, al Palau del Parlament, el 24 d'octubre de 2008.

La publicació és encapçalada per un petit article de qui signa, Fernando Domínguez Garcia, lletrat de l'Intergrup de Suport a la Bicicleta, que explica la regulació que es fa dels intergrups en el Reglament del Parlament de Catalunya aprovat el 2005. A continuació, hi ha l'apartat dedicat a la Jornada interparlamentària esmentada més amunt, amb la presentació feta per Francesc Pané, coordinador de l'Intergrup de Suport a la Bicicleta en la VIII legislatura, i amb la reproducció de les intervencions agrupades en dos blocs. El primer bloc conté les intervencions del mateix Francesc Pané; de Bet Font, coordinadora de l'Intergrup en els seus inicis, i de Daniel Eritja, sobre les entitats presents en l'Intergrup. El segon bloc conté les ponències de Xavier Corominas, sobre la situació de la bicicleta a l'Estat espanyol; de Francesc Narváez, sobre l'experiència del Bicing a la ciutat de Barcelona, i d'Esteve Tomàs, sobre el Pla estratègic de la bicicleta de Catalunya. A continuació, figuren les conclusions de la Jornada i la llista d'assistents.

Com a documentació annexa hem volgut incloure diversos materials que poden ajudar a comprendre millor el treball de l'Inter-

grup de Suport a la Bicicleta i la incidència de la bicicleta en el treball parlamentari. En concret, reproduïm la memòria d'activitats de l'Intergrup corresponent als anys 1999-2006, la Declaració d'Amsterdam sobre la bicicleta —que va rebre el suport del Parlament de Catalunya—, el Manifest de vianants i ciclistes subscrit per l'Intergrup i, finalment, un recull de les principals iniciatives parlamentàries relacionades amb la bicicleta.

Fernando Domínguez Garcia
Lletrat del Parlament de Catalunya

Aspectes jurídics

La regulació dels intergrups al Reglament del Parlament de Catalunya del 2005. Consideració especial sobre l'Intergrup de Suport a la Bicicleta

Introducció

L'Intergrup de Suport a la Bicicleta va ser creat per la Mesa del Parlament de Catalunya el 28 de març de 2006, en virtut de l'article 62 del Reglament del Parlament de Catalunya del 2005, després d'una sol·licitud signada per membres de tots els grups parlamentaris de la VII legislatura.

Cal destacar, però, que des de l'any 1998 ja s'havien portat a terme reunions d'un grup de diputats dels diferents grups parlamentaris amb l'afany de promocionar i conscienciar la ciutadania en els avantatges de l'ús de la bicicleta. Aquest grup es va autodenominar Intergrup de Suport a la Bicicleta, tot i que ni el Reglament del Parlament del 1980 ni les modificacions posteriors no feien menció d'aquesta figura. El Reglament del 1980 només considerava com a formes de funcionament les típiques d'una assemblea legislativa: funcionament en ple o en comissions. No obstant això, l'absència de regulació parlamentària i el fet que es

FERNANDO DOMÍNGUEZ GARCIA (Barcelona, 1978) és llicenciat en dret per la Universitat Autònoma de Barcelona (2000) i doctor en dret per l'Institut Universitari Europeu de Florència (2004). És lletrat del Parlament de Catalunya i professor associat de dret constitucional de la Universitat Autònoma de Barcelona.

Com a lletrat del Parlament de Catalunya està adscrit a la Comissió d'Agricultura, a la Comissió de Medi Ambient i a la Comissió de Joventut. També és el lletrat que assisteix l'Intergrup de Suport a la Bicicleta i és el secretari del Consell Assessor del Parlament sobre Ciència i Tecnologia (CAPCIT).

Les seves publicacions principals són *Las regiones con competencias legislativas* (2005) i *Más allá de la nación: la idea de España como «Nación de naciones»* (2006).

Ha col·laborat en diverses obres col·lectives, entre les quals destaquen el manual *Dret públic de Catalunya*, dirigit per Mercè Barceló i Joan Vintró, i el *Manual de derecho constitucional*, dirigit per Miguel A. Aparicio i Mercè Barceló.

produïssin reunions informals de diputats amb un objectiu prefixat i que aquestes reunions es mantinguessin en el temps dugué a una situació insatisfactòria, que l'article 62 del Reglament actual (2005) ha solucionat parcialment.

La figura de l'intergrup

Als parlaments, els diputats s'agrupen en grups parlamentaris per raons d'afinitat política o ideològica. A efectes del treball parlamentari, els diputats funcionen en ple i en comissions. No obstant això, de vegades es produeix una col·laboració de diputats de diferents grups parlamentaris en el si d'una estructura que no és el ple ni les comissions, ja sigui en assumptes puntuals o en temes amb un caràcter més estable. Aquesta col·laboració es pot arribar a institucionalitzar si el reglament parlamentari corresponent ho permet. Ara bé, no sempre els reglaments parlamentaris tenen en compte la possibilitat que els diputats s'organitzin i s'associïn per a temes concrets —tot i que aquesta possibilitat es pot considerar implícita en molts ordenaments parlamentaris—, ni tampoc no es regula específicament com s'institucionalitza aquesta col·laboració.

Un dels noms que aquestes plataformes o agrupacions informals de diputats han rebut en dret parlamentari ha estat el d'*intergrup*, que fa referència a la reunió de diputats de diferents grups parlamentaris. Tot i que en el vocabulari europeu s'utilitza en anglès el terme *intergroup*, també cal fer esment, en el cas de l'anglès britànic, dels termes *cross-party group* i *all-party parliamentary group* (APPG).

En aquestes pàgines es vol mostrar la regulació del Reglament del Parlament de Catalunya amb relació a la figura dels intergrups, amb diverses pinzellades sobre la regulació parlamentària del Parlament Europeu, en què també és present aquesta figura. L'objectiu és posar sobre la taula diversos models, de manera que l'exposició pugui servir d'ajut a les cambres legislatives que considerin convenient d'introduir aquesta figura.

La regulació dels intergrups al Reglament del Parlament de Catalunya

Cal apuntar breument que la situació dels intergrups al Parlament de Catalunya en el període d'absència de regulació parlamentària (1980-2005) fou clarament insatisfactòria. Mostra d'aquesta situació és que en la reunió de la Mesa del Parlament del 10 de març de 1998 l'òrgan rector i de govern interior de la cambra catalana ja va constatar la necessitat d'«establir criteris sobre les reunions informals de membres dels grups parlamentaris amb representants de la societat civil i, si escau, sobre els intergrups parlamentaris».

Una altra mostra d'aquesta situació es produí durant la VII legislatura. En la sessió de la Mesa del 13 d'abril de 2004, després d'un escrit del portaveu de l'altre intergrup present *de facto* al Parlament —l'Intergrup per la Pau al Sàhara—, en què es reclamava el suport econòmic per tal que els membres del Intergrup poguessin fer un viatge al Sàhara per a participar en una marxa reivindicativa i es manifestava que «durant la celebració d'aquest esdeveniment l'Intergrup tindrà l'honor de representar el Parlament de Catalunya», la Mesa va considerar que es feien propostes de caràcter polític i no simplement solidari i va prendre l'acord següent: «Els membres de la Mesa [...] acorden unànimement de manifestar [...] que els intergrups no representen institucionalment el Parlament de Catalunya, atès que ni tan sols tenen la condició d'òrgan parlamentari». Aquest acord fou conseqüència de la manca de reflex reglamentari dels intergrups.

A Catalunya, la regulació dels intergrups no fou inclosa en la regulació parlamentària fins al nou Reglament del Parlament de Catalunya, aprovat el 22 de desembre de 2005 i en vigor des de l'1 de gener de 2006. Els intergrups del Parlament de Catalunya són regulats per l'article 62 d'aquest Reglament, situat al títol III, el qual porta per rúbrica «De l'organització del Parlament»:

Article 62. Intergrups

1. La Mesa, a iniciativa de dos grups parlamentaris o de la cinquena part dels membres del Parlament, d'acord amb

la Junta de Portaveus, pot acordar constituir intergrups parlamentaris.

2. Els intergrups parlamentaris tenen les funcions següents:

a) Promoure estudis i moviments de recerca i renovació ideològica i social.

b) Promoure la sensibilització social pel que fa a situacions de persones o grups que requereixen una protecció especial.

c) Promoure relacions de solidaritat i d'amistat amb altres pobles, països i cultures.

3. Els intergrups parlamentaris són integrats per un membre de cada grup parlamentari i tenen un coordinador o coordinadora escollit per llurs membres, el qual representa l'intergrup i en convoca i presideix les reunions.

4. En els treballs dels intergrups poden participar especialistes, tècnics o membres d'entitats ciutadanes, els quals poden assistir a les reunions al Parlament, en nombre no superior al dels diputats.

5. Els intergrups parlamentaris no poden promoure iniciatives ni tramitacions parlamentàries.

6. El Parlament ha de posar a disposició dels intergrups mitjans materials i personals perquè puguin complir les funcions que tenen encomanades.

D'acord amb l'article 62 del Reglament, doncs, un intergrup és un òrgan del Parlament de composició mixta, perquè hi ha presents diputats, però també tècnics, especialistes i membres d'entitats ciutadanes, i té assignades funcions de promoció de certs temes relacionats amb la solidaritat i l'amistat entre pobles, la sensibilització de col·lectius i la recerca i renovació ideològica i social. Per tant, els intergrups no són òrgans de decisió del Parlament, i dels acords que prenguin no es pot extreure la posició de la cambra catalana.

En els apartats següents assenyalem breument com es regula la figura dels intergrups al Parlament Europeu i fem una comparació entre aquesta i la regulació catalana que ja hem vist, per destacar-ne més clarament les diferències i les semblances.

La regulació dels intergrups al Reglament del Parlament Europeu

La regulació dels intergrups al Reglament del Parlament Europeu descansa sobre el reconeixement explícit del dret d'associació dels eurodiputats i del dret de crear intergrups. El Reglament del Parlament Europeu que s'aplica en la VII legislatura, amb les actualitzacions fins al juliol del 2009, estableix a l'article 32 el dret dels diputats a associar-se i a constituir intergrups, tot i que declara expressament que no és una activitat formal del Parlament Europeu:

Article 32. Intergrups

1. Els diputats poden constituir intergrups o altres agrupacions no oficials de diputats per a mantenir intercanvis de punts de vista informals sobre qüestions específiques entre els diversos grups polítics, recorrent a membres de les diferents comissions parlamentàries, i promoure el contacte entre els diputats i la societat civil.
2. Aquestes agrupacions no poden dur a terme activitats que puguin portar confusió amb les activitats oficials del Parlament o dels seus òrgans. Sempre que es respectin les condicions establertes en la normativa que regula la constitució de les dites agrupacions, aprovada per la Mesa, els grups polítics poden facilitar-ne les activitats oferint-los suport logístic. Aquestes agrupacions han de declarar qualsevol suport extern, de conformitat amb l'annex I.¹

Per tant, de la regulació dels intergrups al Parlament Europeu es pot destacar que no són òrgans del Parlament Europeu, que estan formats per eurodiputats de diferents grups parlamentaris, que tracten de manera informal qüestions específiques i que poden promoure el contacte amb la societat civil. Tant és així que es preveu que puguin rebre finançament extern.

1. Annex I: «Transparència i interessos econòmics dels diputats».

La Conferència de Presidents del Parlament Europeu del 16 de desembre de 1999 va aprovar unes normes sobre l'establiment d'intergrups, modificades posteriorment el 2004 i el 2008. Les normes deixen clar que els intergrups no són òrgans del Parlament Europeu i que no expressen l'opinió de la institució.

Les principals crítiques a què s'han enfrontat els intergrups al Parlament Europeu són la manca de transparència i el fet de poder rebre diners externs que, tot i que estan sotmesos a control, poden servir per a activitats de *lobby*. La Resolució del Parlament Europeu, del 8 de maig de 2008, sobre el desenvolupament del marc per a les activitats dels grups d'interès en les institucions europees, indica, en el punt sisè, que:

[El Parlament Europeu] Pren nota de la normativa actual sobre els intergrups per la qual s'han de presentar declaracions de finançament; demana més claredat sobre els intergrups, és a dir, una llista de tots els intergrups, registrats i no registrats, a la web del Parlament, inclosa una declaració completa del suport extern a les activitats dels intergrups, i també una declaració dels objectius generals dels intergrups; subratlla, tanmateix, que els intergrups no han d'ésser considerats de cap manera òrgans del Parlament.

Cal dir que l'anomenada Carta de Brussel·les, aprovada per la conferència Velo-City del 2009 en aquesta ciutat, exhorta la Comissió Europea i el Parlament Europeu a crear un intergrup anomenat Cycling al Parlament Europeu.

Comparació entre regulacions

Entre les regulacions parlamentàries catalana i europea que acabem d'apuntar es poden assenyalar els punts de comparació següents:

- **Constitució:** al Parlament de Catalunya la Mesa és qui formalment crea l'intergrup, a diferència del Parlament Europeu, en

què són els diputats els que creen l'intergrup en virtut del seu dret d'associació.

- Naturalesa: al Parlament de Catalunya els intergrups són òrgans del Parlament i, per tant, és coherent que sigui la Mesa mateixa la que els constitueixi. No obstant això, no són òrgans amb poder de decisió. En canvi, al Parlament Europeu, atès que són una iniciativa privada dels eurodiputats, es declara expressament que no són òrgans del Parlament.
- Composició: al Parlament de Catalunya la composició dels intergrups és mixta. Per una banda, diputats, i per l'altra, experts, tècnics o membres d'entitats socials. Pel que fa als diputats, la composició és igualitària: un membre per grup parlamentari, incloent-hi el grup mixt, si n'hi ha. En un primer moment hi hagué un debat sobre el nombre exacte de membres externs, que finalment es resolgué en el sentit que poden ser tants com diputats (no cal que siguin un de menys), perquè d'aquesta manera ja es compleix el precepte reglamentari que expressa que el seu nombre no ha de ser «superior al de diputats». A la pràctica, però, assisteixen a les reunions dels intergrups més especialistes, tècnics o membres d'entitats ciutadanes que diputats, encara que formalment no tenen aquesta condició. Hi són presents com a «públic» o «convitats», tot i que participen igualment en les deliberacions. Si s'hagués de fer una votació —manera de funcionar que no és la típica de l'intergrup, que intenta arribar al consens i no cal que voti perquè no adopta decisions— aquest públic o persones convidades no podrien votar.²

En canvi, al Parlament Europeu l'intergrup té un element de voluntarietat dels membres que és consubstancial a la mateixa naturalesa associativa d'aquestes agrupacions a la cambra. Això implica que no cal que en formin part diputats de tots els grups parlamentaris, tot i que la sol·licitud per a registrar un intergrup ha d'estar signada per tres grups parlamen-

2. Vegeu, al final d'aquest article, la llista amb la composició de l'Intergrup de Suport a la Bicicleta durant la VIII legislatura.

taris, com a mínim. En canvi, al Parlament de Catalunya, com que els intergrups formen part de l'organització parlamentària, es requereix la presència de tots els grups parlamentaris.

- Funcions: atesa la seva naturalesa, ja sigui com a òrgan no decisor en el Parlament de Catalunya i sense la condició d'òrgan parlamentari al Parlament Europeu, la regulació dels intergrups se centra a fixar clarament què poden fer —en sentit positiu— i què no poden fer —en sentit negatiu.

Al Parlament de Catalunya les funcions dels intergrups, en sentit positiu, estan marcades pel verb *promoure*, la qual cosa dóna entenent que fan activitats de foment i que, per tant, no són activitats de resultat. La promoció abasta la investigació (estudis), la difusió (sensibilització) i els contactes externs (relacions de solidaritat i amistat). Al Parlament Europeu se centra en un punt de vista de treball intern associatiu dels eurodiputats (debat sobre diferents punts de vista d'un assumpte) i un treball extern (contactes amb la societat civil).

Des d'un punt de vista negatiu, al Parlament de Catalunya el que no poden fer els intergrups és substanciar o tramitar iniciatives parlamentàries o presentar-ne per tal que l'òrgan parlamentari competent les tramiti o substanciï; el que fan normalment és «promoure» iniciatives en un sentit ampli, és a dir, forjar consensos amb relació a textos que després els diversos grups parlamentaris presentaran davant la comissió competent o davant el Ple. Aquesta mateixa idea de treball previ i que després cada grup parlamentari sigui qui impulsi les iniciatives també és usual al Parlament Europeu, on s'especifica clarament que els intergrups no exerceixen funcions parlamentàries.

- Mitjans: els mitjans de què disposa l'intergrup del Parlament de Catalunya, atès que és un òrgan parlamentari, són els mitjans del Parlament. Amb la consolidació de les reunions dels intergrups, la Mesa del Parlament va considerar adequat que un gestor parlamentari aixequés acta de les reunions i s'ocupés de la documentació generada per l'intergrup, i des de la meitat de la VIII legislatura els intergrups també són assistits

per un lletrat. Al Parlament Europeu els intergrups poden fer servir els mitjans tècnics (sales, ordinadors, servei de traducció) del Parlament amb determinades condicions establertes per les normes que els regulen. Però el que ha estat més polèmic és la possibilitat, com ja s'ha esmentat, de rebre finançament extern i com s'ha de controlar.

Conclusions

El treball dels intergrups, si bé no pot substituir el que fan el Ple i les comissions, és del tot convenient en un món complex en què certs temes específics tenen dificultats per a coincidir en un punt de trobada en què es puguin debatre o des d'on es puguin difondre. Però l'èxit del treball d'un intergrup depèn no només del voluntarisme dels seus membres, sinó del marc regulador en què s'ha d'inserir i dels mitjans de què disposi. Una regulació dels intergrups és necessària per tal que aquests tipus d'òrgans tinguin uns paràmetres de treball estructurat i perquè no depenguin exclusivament del voluntarisme. Ara bé, el fet que els intergrups no siguin òrgans parlamentaris o no siguin òrgans de decisió del parlament fa que la regulació parlamentària n'hagi d'encotillar alguns aspectes, com la composició, les funcions i els mitjans dels intergrups, i en aquestes pàgines hem vist alguns exemples que poden limitar-ne el funcionament —què no poden fer, quines restriccions hi ha en la composició, etc. Així mateix, cal un suport de l'Administració parlamentària (suport de personal parlamentari) o, com a mínim, de mitjans parlamentaris (sales, mitjans tècnics, etc.) per a evitar que tot depengui de l'energia dels seus membres.

Composició de l'Intergrup de Suport a la Bicicleta en la VIII legislatura

Membres parlamentaris

Grup Parlamentari de Convergència i Unió

Il·lm. Sr. Xavier Pallarès i Povill

Grup Parlamentari Socialistes - Ciutadans pel Canvi

I. Sra. Pia Bosch i Codolà

Grup Parlamentari d'Esquerra Republicana de Catalunya

H. Sr. Xavier Vendrell i Segura

Grup Parlamentari del Partit Popular de Catalunya

I. Sr. Rafael López i Rueda

Grup Parlamentari d'Iniciativa per Catalunya Verds - Esquerra Unida i Alternativa

I. Sr. Francesc Pané Sans

Grup Mixt

I. Sr. Albert Rivera Díaz

Membres especialistes, tècnics i d'entitats ciutadanes

Associació Catalana de Municipis

Consorci Vies Verdes de Girona i Tarragona

Coordinadora Catalana d'Usuaris de la Bicicleta

Federació Catalana de Ciclisme

Federació de Municipis de Catalunya

Altres assistents

Ajuntament de Badalona

Ajuntament de Barcelona

Amics de la Bici

Asociación Española de la Bicicleta

Associació Catalana d'Empresaris de la Bicicleta

Associació de Prevenció d'Accidents de Trànsit

Associació per la Promoció del Transport Públic

Bicicleta Club de Catalunya (BACC)

Bicicletes Monty

Departament de Medi Ambient i Habitatge de la Generalitat
de Catalunya

Departament de Política Territorial i Obres Públiques de la Generalitat
de Catalunya

Fundació ECA - Bureau Veritas

Gremi de Comerciants de Bicicletes de Catalunya

Missatgers Trèvol

Mou-te en Bici

1a Jornada Interparlamentària
d'Impuls de l'Ús de la Bicicleta
com a Mitjà Sostenible de
Mobilitat Urbana i Interurbana

Presentació

Dono la benvinguda a les companyes i companys parlamentaris de les cambres de l'Estat espanyol, als diputats i diputades del Parlament de Catalunya, als companys i companyes de l'Intergrup de Suport a la Bicicleta, als que heu vingut d'ajuntaments de tot l'Estat, i també als que veniu en representació de les entitats d'usuaris i usuàries de la bicicleta i als que en feu el comerç i que, per tant, teniu la responsabilitat d'estendre-la entre els usuaris i usuàries a les nostres ciutats. Sigueu benvingudes també les persones que representeu les diverses administracions de Catalunya.

Vull expressar la meva gratitud personal —i crec que hi puc afegir la gratitud dels que constituïm l'Intergrup de Suport a la Bicicleta del Parlament de Catalunya— als que heu tingut la deferència d'acompanyar-nos en aquesta jornada matinal i als que a la tarda vulgueu compartir també l'excursió de coneixement sobre pedals de la ciutat de Barcelona. Us agraeixo molt l'esforç que heu fet i la solidaritat que expresseu envers nosaltres. Agraeixo, així mateix, el testimoni de persones que representen el poble de l'Estat espanyol en cada una de les seves comunitats: sou la consciència que la bicicleta no tan sols existeix, sinó que té futur.

En qualsevol cas, la vostra presència aquí ens és d'una gran calidesa i volem agrair-vos-la sincerament; més que més sabent que ja anem sentint la fatiga, i que esperem poder respirar una mica durant les vacances de Nadal. Els que estem en les tasques públiques sabem quant devem de la nostra feina als altres.

Us agraeixo, doncs, que hagueu volgut compartir aquest dia en aquesta casa. Sentiu-vos-hi com en la vostra, perquè hi sou.

No puc deixar d'agrair al president del Parlament, el M. H. Sr. Ernest Benach, que hagués acollit la idea de poder fer aquesta

primera jornada interparlamentària. Però l'organització ha tingut molt a veure amb els membres de l'intergrup, òbviament. També amb el lletrat de l'intergrup, Ferran Domínguez, que hi ha dedicat moltes hores. I amb el gestor, Frederic Solé, que també hi ha dedicat molt de temps. Amb tots dos hem estat en contacte constantment. Agraïm a Dolors Daura tot el suport de l'actuació diària, quotidiana: de la recepció de les inscripcions fins a la documentació que teniu a les bosses. Em plau també fer arribar la nostra gratitud a Francesca Guardiola, cap de protocol del Parlament de Catalunya, que ja fa molts dies que ens està ajudant a fer possible que us sentiïu acollits i acollides.

Veureu que a les carpetes hi ha uns agraïments dirigits a algunes institucions que ens han donat suport. L'Ajuntament de Barcelona ho ha fet no només amb la presència del regidor, Francesc Narváez, sinó que, a més a més, les àrees de medi ambient i de mobilitat ens ofereixen aquesta tarda, en tornar de l'excursió amb bicicleta, un refrigeri per a recuperar les forces.

Igualment, reconeixem la contribució del Departament de Medi Ambient i Habitatge de la Generalitat i del Servei Català de Trànsit, que posen a la nostra disposició les bicicletes per a qui les vulgui fer servir aquesta tarda en la pedalada prevista pels carrers de Barcelona.

I finalment, agraïm al Departament de Política Territorial i Obres Públiques que sempre hagi estat delicat, a través dels seus responsables polítics, amb l'Intergrup, i avui, concretament, cedint-nos el temps preciós d'Esteve Tomàs, director de Mobilitat.

Francesc Pané Sans

Coordinador de l'Intergrup de Suport a la Bicicleta

L'Intergrup de Suport a la Bicicleta
del Parlament de Catalunya

El funcionament de l'Intergrup

Com a diputat d'aquest Parlament em dedico, entre altres feines, a la coordinació de l'Intergrup de Suport a la Bicicleta, tasca en la qual agafo la torxa que em va passar la companya Bet Font. Ella la duia molt brillant, molt encesa; jo, en canvi, temo que no he pogut mantenir tan viva la llum que feia la primera coordinadora, la Bet Font. M'hi esforço, tanmateix. La feina és important i ens hi cal dedicació.

La intenció d'aquesta jornada és que les diverses cambres de l'Estat espanyol de representació popular poguessin, si així ho consideraven els grups parlamentaris que hi són presents, a partir de l'experiència catalana —segurament no l'única a tot l'Estat

FRANCESC PANÉ SANS va néixer a les Borges Blanques (Garrigues) l'any 1955. És llicenciat en filologia catalana. Ha treballat com a professor d'ensenyament secundari a Lleida. És catedràtic d'institut de llengua i literatura catalanes en excedència.

Els anys vuitanta va ser cofundador i coeditor de la revista *Nònius*, de formació professional, coeditor de la revista *L'Estrof* i cofundador del grup poètic La Gralla i la Dalla. És autor de diverses obres de poesia i de prosa, entre les quals *Els llavis de Pandora*, *Una fosca lluna d'abril*, *L'ombra dels minarets*, *Aromes de luxúria*, *Tendres van ser els dies*, *Hores d'olivera* (premi Miquel Martí i Pol de poesia) i *Dames d'escorça*.

Va ser secretari general del Partit Socialista Unificat de Catalunya (PSUC) a les Terres de Lleida (1982-2003) i president d'Iniciativa per Catalunya - Verds (ICV) a les Terres de Lleida (1985-2001). És membre de la Direcció Nacional d'ICV.

Ha estat delegat sindical per Comissions Obreres (CCOO) i membre de la direcció del Sindicat d'Ensenyament de CCOO (1989-1992).

Regidor a la Paeria de Lleida des del 1995, ha estat regidor d'Educació i president de l'Institut Municipal d'Educació i del Consell Escolar Municipal, regidor coordinador del Servei de Publicacions de la Paeria i segon tinent d'alcalde. Actualment, és tercer tinent d'alcalde, president de l'Àrea de Participació, Educació i Sostenibilitat i regidor de Participació Ciutadana i Promoció de la Dona.

Com a diputat del Parlament de Catalunya adscrit al Grup Parlamentari d'Iniciativa per Catalunya Verds - Esquerra Unida i Alternativa, a més a més de coordinador de l'Intergrup de Suport a la Bicicleta, és portaveu a la Comissió d'Agricultura, Ramaderia i Pesca, a la Comissió d'Acció Exterior i de la Unió Europea i a la Comissió de Peticions, i és membre de la Comissió de Política Cultural.

espanyol, però en canvi ja molt consolidada—, instar les seves meses i les seves presidències parlamentàries perquè les cambres constituïssin els propis instruments d'impuls, de suport, als usos de la bicicleta. Aquesta era la pretensió per a la 1a Jornada Interparlamentària que celebrem avui.

En començar la Jornada agraïa la presència de les persones que ens acompanyen, i que ho fan en representació dels parlaments i les diverses administracions. Em sembla molt i molt important de poder explicar-nos, de poder explicar a tot l'Estat espanyol, de quina manera hem avançat a Catalunya, explicar els passos que hem pogut fer. Crec, de veres, que no han estat pocs, després dels anys. I estimo que han estat fets fermament a través de l'esforç de les institucions, com ho demostra la creació d'un intergrup parlamentari per a la bicicleta, o la constitució de la Mesa de la Bicicleta de Catalunya, sota els auspicis del Departament de Política Territorial de la Generalitat, a la qual després em referiré breument.

No totes les cambres parlamentàries, com és natural, són aquí presents, ni totes les institucions. No podíem pas somiar-ho, essent la primera convocatòria. Però, sigui com sigui, en tenim una bona representació i n'estem contents.

Després de les meves paraules, Bet Font explicarà —i Daniel Eritja acabarà arrodonint-ho— com va néixer el nostre intergrup parlamentari de suport a la bicicleta. Jo, per tant, no m'hi estendré.

Em plau de dir-los que la base d'un intergrup o d'una estructura similar de debat, de cooperació, com és el nostre al Parlament de Catalunya, és la participació dels diversos agents. No seria bo —podria ser correcte, però segurament no seria bo— que en les cambres parlamentàries o als ajuntaments, constituïssim òrgans de debat, de decisió respecte de la implementació de les bicicletes als nostres territoris autonòmics o als espais urbans i interurbans només amb representants populars, només amb parlamentaris i parlamentàries o només amb regidors i regidores. L'èxit d'aquesta mena d'òrgans, com és el cas de l'Intergrup de Suport a la Bicicleta del Parlament de Catalunya, té la base en el fet que són instàncies cooperatives entre persones i grups

fortament implicats en la matèria. El debat entre els diversos interessos del món de la bicicleta és, en el nostre cas, essencial per a l'èxit que volem tenir.

En la ronda de presentacions de les entitats que configuren el nostre intergrup ens hem pogut adonar de la quantitat d'entitats que hi són presents i de la diversitat d'objectius que representen. Precisament això dóna la necessària pluralitat, les diverses visions respecte dels usos de la bicicleta a Catalunya, i de la seva implementació a les nostres ciutats i als nostres territoris rurals. Aquesta multiplicitat d'entitats dóna moltes visions; de vegades contradictòries, complexes, de vegades no sempre fàcilment consensuables, però en definitiva universals, que és el que importa. És perquè tenim totes les visions, que la reflexió no la fem torta, sinó que la desenvolupem correctament, perquè en posem totes les concepcions possibles, les necessitats, les perspectives i també les il·lusions que cada entitat té dipositades en el treball conjunt.

Com a pauta per a la presa de decisions, l'Intergrup es va marcar per a aquesta legislatura —i no hi ha contradicció, de moment, respecte d'això que vàrem decidir— de no votar sobre els acords que s'han de prendre. Els acords els adoptem per consens. I si no n'hi ha inicialment, treballem més el diàleg, fins a poder-lo obtenir. Entenem que el consens és el millor procediment per a l'adopció de les resolucions, perquè en polítiques que tenen prou dificultats per a avançar, tant des de la perspectiva legislativa com des del punt de vista executiu —i aquest és el cas dels usos de la bicicleta—, segurament l'òptim és que tothom s'identifiqui amb les decisions preses. Cert és que no ens hem trobat, encara, en debats on hi hagi un enfrontament tan tens, tan fort, que no puguem aplicar els acords adoptats per consens. Si mai ens trobéssim en una situació d'enfrontament hauríem d'utilitzar la via del Reglament, que és establert des de l'inici de la fundació de l'Intergrup. Sé que no ens caldrà, perquè la voluntat comuna és d'avançar plegats.

Crec que aquests aspectes són els que poden donar força argumental davant les presidències de les cambres parlamen-

tàries a l'hora de plantejar-los la creació d'experiències similars. Segurament seria així també pel que fa als ajuntaments. Al capdavant, es tracta de crear instàncies no partidistes, sinó col·legiades, cooperatives, capaces d'influir en la política a través dels seus consensos sobre allò que cal fer a favor de la bicicleta, de la mobilitat sostenible, d'un territori més pacificat i net.

A Catalunya, per fortuna, no només tenim l'intergrup parlamentari de la bicicleta com a instrument de debat i de reflexió sobre els usos d'aquest vehicle tan i tan modern i contemporani. Els agradarà saber que, després de la constitució de l'Intergrup de Suport a la Bicicleta, es va conformar a Barcelona, però amb la vocació de representar-hi les entitats de tot el país, la Mesa de la Bicicleta de Catalunya. Aquesta no és —ja ho hauran advertit— una instància parlamentària, sinó que, acollida pel Departament de Política Territorial i Obres Públiques de la Generalitat de Catalunya i, per tant, pel Govern, té una voluntat força més tècnica, més executiva, si em permeten dir-ho. A la Mesa es troben entitats usuàries de la bicicleta i empreses que fabriquen o que comercialitzen bicicletes, i igualment hi són presents responsables polítics de les administracions locals més importants de Catalunya, així com l'Administració de la mateixa Generalitat.

L'Intergrup i la Mesa fan, doncs, un doble treball, que va d'allò que és legislatiu i parlamentari a allò que és més pròpiament executiu.

Fruit d'aquests òrgans participatius, hem modificat algunes normes legislatives per afavorir els usos de la bicicleta, la seguretat dels ciclistes i probablement també la convivència entre ciclistes, automobilistes i la gent que va a peu. El treball de la Mesa de la Bicicleta ens ha de permetre assegurar polítiques efectives per a les infraestructures de la bicicleta. Esteve Tomàs ha vingut en nom del Departament de Política Territorial i Obres Públiques per explicar-nos tot just novetats sobre aquesta qüestió.

Tenim, doncs, dues estructures de debat, dues estructures de comprensió de com ha de ser el món de la bicicleta. Estem en el bon camí. I per a fer-lo, tenim bona gent i bons instruments.

Avui organitzem la 1a Jornada Interparlamentària. Fins al moment present, no havíem tingut encara una experiència de debat similar a aquesta. La Mesa de la Bicicleta, en canvi, ha organitzat ja dos congressos —s'anomenen congressos catalans, però en realitat acullen participants de l'Estat espanyol, de França, d'Itàlia, etc., als quals interessa l'univers de la bicicleta. L'últim s'ha celebrat aquest any, fa pocs mesos, a l'Hospitalet de Llobregat, una ciutat molt pròxima a Barcelona, i amb un èxit molt considerable pel que fa a l'assistència i també a la qualitat de les reflexions i les propostes.

Al final de la sessió tindrem ocasió de debatre entre nosaltres: deixarem una bona estona per poder comunicar-nos les nostres inquietuds, les nostres maneres de veure el món de la bicicleta.

Si ens ho permeten els repartirem unes conclusions que podríem llegir, a fi de socialitzar-les, i d'aprovar-les, si hi estàvem totes i tots d'acord. Les trametiréem als parlamentaris i les parlamentàries que no han pogut venir, però que en canvi tenen molt d'interès a saber què és el que hem debatut i què hem conclòs en aquesta jornada. Potser també les podríem fer arribar a les presidències de les meses de les cambres territorials de representació popular, i a les de les Corts Generals.

Una vegada més, els dono les gràcies per la seva assistència. I ja els avanço la nostra gratitud per les paraules que es pronunciaran durant tot el matí.

Molt especialment reconec l'esforç dels que han vingut d'altres comunitats i d'altres ciutats, i agraeixo la seva expressió de solidaritat amb l'Intergrup de Suport a la Bicicleta del Parlament de Catalunya i amb la meva persona, si m'ho permeten.

L'experiència històrica

L'acte d'avui és una bona oportunitat per a fer memòria del que es va fer a les primeres etapes de l'Intergrup de Suport a la Bicicleta del Parlament i per a poder donar un cop de mà a aquells altres diputats, diputades i membres d'associacions que en altres parlaments vulguin portar a terme una experiència com la que s'ha desenvolupat aquí al Parlament de Catalunya. Espero que amb la meva aportació podré fer una mica de repassada de com va anar evolucionant tot, des del punt de vista d'un membre del Parlament. Després, Daniel Eritja ho farà des del punt de vista de les entitats que hi participen activament.

Ja fa més de deu anys que va començar tot plegat. Jo encara no hi era, en aquella V legislatura. L'any 1998, les entitats més o menys relacionades amb la bicicleta varen fer una proposta a tots els grups parlamentaris en el sentit que presentessin tres propostions no de llei sobre la bicicleta, que pretenien entre totes tres impulsar polítiques que poguessin garantir un ús de la bicicleta en bones condicions, tant des del punt de vista de les infraestructures com d'aspectes de seguretat, i també que ajudessin a impulsar l'ús de la bicicleta. Els grups parlamentaris varen estar-hi d'acord, les varen signar i es varen aprovar.

BET FONT I MONTANYÀ va néixer a Torelló (Osona) el 1964. És llicenciada en biologia. Treballa a l'empresa de serveis ambientals Lavola com a directora d'innovació.

Va ser regidora a l'Ajuntament de Torelló per ICV de 1999 a 2004, i diputada al Parlament de Catalunya durant la VI i VII legislatures. En aquesta etapa parlamentària va ser portaveu a la Comissió de Política Territorial i Medi Ambient i a la Comissió d'Agricultura, Ramaderia i Pesca, entre altres. També va ser coordinadora i impulsora de l'Intergrup de Suport a la Bicicleta. Durant la VI legislatura va ser portaveu adjunta del seu grup parlamentari i a la VII legislatura va ser secretària quarta de la Mesa del Parlament.

És autora del llibre *50 persones que conspiren*, amb el qual va guanyar el Premi Embat, i coautora del llibre *Consumo sostenible. Preguntas con respuesta*.

Per tant, a la V legislatura hi ha unes resolucions aprovades que insten el Govern a donar suport a la bicicleta i impulsar-ne l'ús.

S'acaba la V legislatura i en el moment en què comença la VI, que és quan jo entro com a diputada al Parlament, les entitats de la bicicleta tornen a venir al Parlament i ens recorden que s'havien aprovat aquelles proposicions no de llei i que, per tant, hi ha molts deures pendents. Deures que, de fet, corresponien al Govern, però que des dels grups parlamentaris teníem el deure —o podríem dir-ne la necessitat— de fer-ne el seguiment, de saber què passava amb allò que tots els grups parlamentaris havien tingut la voluntat de signar i que reclamava que es fessin accions positives sobre la bicicleta.

Va ser en el moment que vaig aterrar, que el meu company del grup parlamentari d'ICV, Víctor Gimeno, va explicar-me com havien anat les relacions amb les entitats i vam decidir intentar donar continuïtat a aquella experiència, i el mateix va passar amb altres grups parlamentaris.

En aquell moment va haver-hi una persona que va tenir un paper important: va ser Josep Micaló, que era diputat del grup de Convergència i Unió, que en la VI legislatura era l'únic diputat de l'Intergrup que donava suport al Govern. Jo crec que sense la voluntat del grup de Convergència i Unió d'implicar-se a buscar la manera de donar continuïtat i de fer el seguiment d'aquelles proposicions no de llei, l'Intergrup —tot i que hauria pogut funcionar— segurament no hauria tingut els resultats que va tenir. El fet que a l'Intergrup hi hagués representants tant del grup que donava suport al Govern com dels grups de l'oposició ajudava a concloure que havíem de treballar tots junts i que, per tant, tots junts havíem de fer tot el possible perquè aquelles propostes que s'havien aprovat es desenvolupessin.

Ens vam constituir com a intergrup. Jo mateixa en vaig assumir la coordinació, perquè tothom va estar-hi d'acord i també perquè a mi em satisfia poder-ho fer. I ens vam autoregular, perquè a principis de la VI legislatura no existia la figura de l'intergrup al Reglament del Parlament. Només existia un intergrup de suport al poble sahrauí, que també es trobava periòdicament amb entitats

relacionades amb la causa sahrauí. Vam treure la idea d'allà i vàrem aplicar-la. Però, com deia, va ser per autoregulació, per voluntat pròpia d'un diputat o diputada de cada grup i de les entitats que donaven suport a la bicicleta, que vam decidir quin seria el nostre sistema de funcionament i, en concret, que ens trobaríem cada mes.

I en això vàrem ser bastant meticulosos. Ens vàrem anar trobant mensualment i a cada reunió ens posàvem deures per a la següent, i entre els deures que ens posàvem hi havia el de fer el seguiment d'aspectes que s'haurien d'haver complert i també el de fer propostes que podien ajudar, per exemple, a incidir en lleis que s'estaven tramitant al Parlament. Aquesta va ser una de les experiències que varen donar un fruit més immediat, el fet de poder incorporar una esmena en alguna llei que es tramités —més endavant us en posaré algun exemple.

Al cap de poc de començar a funcionar ens vàrem adonar que seria important que a l'Intergrup hi hagués algú que representés el Govern. Hi havia el grup parlamentari que donava suport al Govern, però no hi havia ningú del Govern. I ens va semblar que era interessant que hi fos, perquè aquesta persona seria l'interlocutor o interlocutora i no caldria tenir gaires mediacions.

Vam fer la proposta directament al conseller de Medi Ambient d'aquell moment, que va delegar en Josep Planas, cap de servei del Departament de Medi Ambient, que va assistir a les reunions de l'Intergrup en representació del Govern català durant les dues legislatures. A la VII legislatura, s'hi va incorporar, a més, una altra persona del Govern, Miguel Ángel Dombriz, del Departament de Política Territorial i Obres Públiques. I això també va ser un element important en termes d'eficiència.

També es va intentar d'implicar-hi les entitats municipalistes: l'Associació Catalana de Municipis o la Federació de Municipis, perquè poguessin també dir-hi la seva, atès que s'havien d'impulsar determinades polítiques que tenien a veure amb el que es fes als diversos municipis.

Un aspecte interessant que cal comentar és que entre les entitats n'hi ha de molt diverses. N'hi ha que representen usuaris i usuàries de la bicicleta, persones que podríem dir que habitual-

ment utilitzen la bicicleta com a mitjà per a desplaçar-se; hi ha també entitats esportives; hi ha entitats que estan vinculades a la bicicleta més aviat en el temps lliure, i també hi ha representants de comerciants o de fabricants, tant gremis com empreses.

Això també ha donat riquesa a l'Intergrup, de manera que en el moment que es plantejaven temes de debat no sempre hi havia un acord —aquí hi ha la gràcia també—, ja que podia haver-hi punts de vista bastant diferents. En aquests casos intentàvem pensar entre tots quins eren els aspectes prioritaris.

El meu pas per l'Intergrup va durar dues legislatures. En aquest temps vam tenir l'oportunitat de posar sobre la taula moltes de les qüestions que preocupaven els usuaris i usuàries de la bicicleta. Les proposicions no de llei aprovades l'any 1998 plantejaven aspectes generals i en molts moments va convenir entrar en temes més concrets. Per exemple, quan s'estava fent la Llei ferroviària de Catalunya, vàrem analitzar-la des de l'Intergrup i vàrem fer una esmena conjunta dels diferents grups parlamentaris. Els ponents de la llei varen debatre aquesta esmena i la van incorporar al text, per tal que la Llei ferroviària de Catalunya reconegués el dret dels usuaris a portar la bicicleta al tren. O l'any 2004, quan s'elaborava el decret d'activitats esportives en el medi natural, ens vam adonar que hi havia aspectes bastant complicats —en algun moment fins i tot contraproductius—, i es va convidar a assistir a l'Intergrup les persones que des del Govern treballaven en aquest decret, i es va incidir en la seva redacció.

Un altre moment —més solemne, podríem dir-ne—, va ser quan vàrem presentar una proposició no de llei conjunta de tots els grups, l'any 2001, en què s'instava el Govern a adherir-se a la declaració d'Amsterdam. Va ser una aprovació en una comissió del Parlament i vam ser el primer parlament del món que feia una cosa així.

Un altre aspecte que apareixia habitualment era la necessitat de generar debat obert i sensibilització sobre la bicicleta. De fet, ara la conseqüència ha estat que s'han fet ja dos congressos de la bicicleta a Catalunya. Va ser des de l'Intergrup, que se'n va començar a parlar, i s'ha fet realitat.

També es tractaven aspectes més puntuals i es feien debats molt més monogràfics, per exemple, quan es parlava del tema dels robatoris de bicicletes o de la reducció de la sinistralitat, etc.

Aquesta és essencialment l'activitat del dia a dia. Des d'un punt de vista polític o de la participació, de la incidència que vàrem tenir els diputats que estàvem a l'Intergrup de Suport a la Bicicleta, va haver-hi el fet que quan es va fer la reforma del Reglament del Parlament es va demanar —es va insistir— que el Reglament tingués finalment en compte la figura dels intergrups. No va ser fàcil, perquè un intergrup no només seria format per diputats i diputades, sinó que hi hauria entitats externes al Parlament. Això era complex de regular, sobretot tenint en compte que en certs moments podia haver-hi votacions.

Finalment, es va aprovar l'article 62, sobre intergrups, del Reglament del Parlament. L'article planteja que puguin existir aquests tipus de reunions, en les quals hi ha representants de cada grup parlamentari i representants d'entitats. Finalment, però, es va valorar que entre els membres amb dret a opinar i a votar no podia haver-hi més membres d'entitats que representants de grups parlamentaris. És a dir, que els grups parlamentaris sempre havien de tenir la majoria.

Això, en realitat, ens complicava una mica la vida, perquè nosaltres estàvem acostumats que a l'Intergrup podia haver-hi dotze, quinze, vint persones de les entitats, i el dia que teníem èxit teníem cinc diputats. En aquest cas no es complia el que diu el Reglament del Parlament. Llavors vam definir una estratègia: vam decidir tenir el que en dèiem les sessions formals, que són les que compleixen estrictament l'article 62 del Reglament, en les quals tenen veu i vot —de fet, poques vegades es vota, que jo en tingui record— els representants dels grups parlamentaris, i les entitats s'agrupen nomenant un interlocutor per diversos grups d'entitats. Aquesta és la manera de poder complir el Reglament. Alhora, però, es va optar per fer sessions informals, que són les que s'havien fet tota la vida, entenant tota la vida de l'Intergrup. D'aquesta manera, les entitats —les persones que en formen part— poden opinar lliurement en les sessions informals, les

quals poden servir per a preparar les sessions formals, que són les que han de permetre aprovar —diguem-ne, solemnement— els aspectes que s'hagin estat treballant a l'Intergrup.

Queda clar, doncs, que hi ha hagut una evolució. Crec que en aquests moments estem en un moment molt favorable i que la valoració és positiva. El fet que des del Govern també s'estiguin impulsant polítiques de la bicicleta, també hi hagi òrgans com la Mesa de la Bicicleta o comissions interdepartamentals, etc., demostra que és una assumpte que poc a poc s'ha anat prenent seriosament.

Sense la insistència de les entitats el ritme hauria estat segurament més relaxat i, per tant, cal agrair la tasca que es fa des de les entitats, i crec que malgrat que ha evolucionat tot, i malgrat que hem de felicitar totes les persones que ho han fet possible —que ho fan possible— també hem de reconèixer que hi ha coses que encara estan per fer i que, per tant, hi hem d'anar treballant, insistent i reflexionant.

Ha estat un honor haver pogut participar en tot aquest procés i no em resta res més que donar les gràcies a tothom a qui jo tenia al meu costat, o al meu davant, a l'hora de portar a terme aquesta tasca de coordinadora de l'Intergrup.

La veritat és que no em puc estar de dir a Francesc Pané que no és que la meva flama o la meva torxa brillés més que la seva, sinó que deuen fer llums diferents. Però, en tot cas, el que és important és que tots dos donem tot el que puguem per tal de continuar impulsant l'Intergrup. Estic segura que és així. Si no, avui no seríem aquí.

Les entitats

Em trobo ara amb una sensació semblant a la que sentia cap a l'any 1999, quan, abans de la constitució formal de l'Intergrup, ens vam reunir aquí al Parlament una sèrie de persones dels grups d'usuaris de la bicicleta i diputats d'aquest Parlament per començar a engegar l'Intergrup.

Com que era una cosa nova —no hi havia protocol, no hi havia precedents—, els presents em van proposar que presidís la reunió, i em vaig trobar jo presidint els diputats —jo que no he exercit mai cap càrrec, ni el de president d'una comunitat de veïns.

Ara estic una altra vegada davant de diputats i diputades, dirigint-me a vostès, des de la posició d'un membre d'una entitat d'usuaris de la bicicleta de Barcelona, que és Amics de la Bici, els degans, per dir-ho així, dins d'aquesta ciutat i gairebé a l'Estat espanyol en la promoció de l'ús de la bicicleta.

DANIEL ERITJA I MATHIEU (Barcelona, 1956) és tècnic superior a la Secretària de Joventut de la Generalitat de Catalunya i expert en mobilitat ciclista. Usuari habitual de la bicicleta en els seus desplaçaments urbans, és membre de l'Agrupació d'Usuaris i Usuàries Amics de la Bici, de Barcelona, de la Coordinadora Catalana d'Usuaris de la Bicycleta (CCUB) i de diversos grups de treball de la coordinadora ibèrica ConBici. Ha estat vicepresident de la Federació de Ciclistes Europeus (European Cyclists' Federation, ECF) i ha participat en la planificació del congrés internacional de planificació per a la bicicleta Velo-City'97, a Barcelona, com a membre del Comitè de Programa.

Ha estat membre de la Comissió Cívica de la Bicycleta de Barcelona, del Consell Municipal de Circulació i del Pacte per la Mobilitat. Ha participat a l'Intergrup de Suport a la Bicycleta del Parlament de Catalunya des que es va fundar.

Destaquen entre les seves tasques professionals la coordinació durant dos anys de l'avant-projecte de la Xarxa Ciclista Bàsica de Catalunya, encarregat pel Departament de Política Territorial i Obres Públiques a la CCUB, l'elaboració del projecte executiu de la Xarxa Ciclista de la Terra Alta per encàrrec del Consell Comarcal, l'estudi de la ruta mediterrània d'EuroVelo (ruta 2) en el tram català, amb la consultoria GEA 21 de Madrid, i la redacció de diversos projectes i propostes urbanístiques d'infraestructures ciclistes a la ciutat de Barcelona. És coautor de diverses publicacions tècniques de l'Institut de Tecnologia de la Construcció de Catalunya, de l'estudi Bach-Mora Arquitectes i de la Secretaria de Joventut de la Generalitat de Catalunya.

Espero representar en aquest acte, doncs, totes les entitats que han estat lluitant, i lluiten encara, per la promoció de l'ús de la bicicleta i la defensa dels drets dels seus usuaris i usuàries a les ciutats catalanes.

Vaig començar a circular amb bicicleta per aquesta ciutat l'any 83. Han passat ja vint-i-cinc anys des d'aleshores i en aquest temps he pogut observar com han anat canviant les coses. Al principi érem poquíssims els que anàvem amb bicicleta enmig d'aquest trànsit, que era agressiu i molt més contaminant que el d'avui. Continua sent contaminant, continua sent una mica agressiu, però no es pot comparar amb com era l'any 85. En aquella època, els que anàvem amb bicicleta per la ciutat ens coneixíem tots: si et trobaves amb un ciclista era pràcticament segur que era un conegut.

Ara som cent mil a Barcelona, i per descomptat no conec ni l'1% d'aquestes persones, la qual cosa és positiva.

Com hi hem arribat, fins aquí? Se m'acut més d'un motiu, però vull destacar, sobretot, la insistència, la pressió, el treball que hem dut a terme els grups d'usuaris de la bicicleta en aquesta ciutat, al carrer i als despatxos. Hem treballat en tots aquests àmbits, fins i tot simultàniament.

Aquest treball va fer que l'Administració es comencés a moure. Tímidament, però es va començar a moure. Després, per descomptat, hi havia la voluntat política d'aquesta Administració. Parlo de l'Administració municipal, que va apostar en un moment donat —no va ser al principi, no va ser de seguida, va tardar bastant, però vam ser perseverants i va apostar tímidament al principi, però després amb una mica més de ganes— per la promoció de l'ús de la bicicleta a la ciutat.

Per descomptat, no tot han estat coses bones. Durant aquests vint-i-cinc anys ens han passat als ciclistes coses negatives, coses de les quals cal aprendre. Per exemple, m'han robat quatre vegades la bicicleta, estant sempre ben lligada. El robatori de les bicicletes és un problema en aquesta ciutat. Ho ha estat sempre i ho és potser més ara que n'hi ha moltes més. Hi ha una mesura que, encara que no es publiciti excessivament per part de l'Ajuntament,

existeix i està a disposició dels usuaris: és el Registre de bicicletes a la base de dades municipal, per Internet. La meua està ara registrada i no me l'han tornat a robar des de fa uns quants anys.

Una altra cosa que em va passar va ser un accident de trànsit bastant greu. Un conductor es va saltar un semàfor en vermell i em va atropellar. Vaig estar molts mesos de baixa i finalment vaig tornar a pedalar, abans fins i tot de tornar a caminar. I ho vaig tornar a fer perquè sé que la bicicleta no és perillosa. Encara que hagi rebut en carn pròpia l'impacte d'un vehicle a motor, sé que no és perillosa, que els perillosos són els vehicles a motor, precisament, i que, per tant, és davant seu que cal actuar, i no davant els ciclistes.

Per això penso que la bicicleta és, si de cas, arriscada —pot arribar a ser arriscada—, però no és perillosa. I és responsabilitat dels ens públics, els que vostès representen aquí bàsicament, minimitzar aquest risc, aquest risc que existeix i és real.

Els principals o primers responsables d'aquesta tasca són els ajuntaments. Ells són els que han d'engagar polítiques de promoció de l'ús de la bicicleta, de creació d'infraestructures per a l'ús segur de la bicicleta, i garantir aquesta seguretat als usuaris i als seus vehicles.

Aquesta política municipal estarà sempre reduïda a la voluntat concreta d'un municipi determinat i dels seus polítics si no hi ha un suport que vingui de més amunt, un suport i una legislació d'àmbit superior que incitin a dur a terme aquestes polítiques.

Són els governs autonòmics els que han d'impulsar i donar suport als municipis i a les diputacions, amb recursos i amb una planificació adequada. Planificació significa legislació, i significa plans concrets d'aplicació d'aquesta legislació.

Per a aconseguir això pensem que els intergrups parlamentaris han demostrat que són molt útils. En el cas català és evident: la nostra benvolguda diputada Bet Font ha explicat abans de la meua intervenció alguns dels èxits d'aquest intergrup, i n'hi hi d'altres. Recomano molt encaridament a tots els que puguin de vostès que creïn aquest tipus d'estructures, d'organismes, en els àmbits en què estiguin: pot ser un parlament, també pot ser una administració municipal. En el cas de Barcelona és una «comis-

sió cívica de la bicicleta», o comissions municipals de la bicicleta, com se les vulgui denominar.

Crec que és important que aquests organismes estiguin formats per representants voluntaris de l'Administració o dels òrgans legislatius, de manera que siguin persones que realment vulguin formar-ne part, que estiguin convençudes de la seva utilitat i que, per tant, estiguin disposades a treballar fort.

Tan important com el que acabo de dir és la participació plena en aquests organismes de persones que representin els usuaris de la bicicleta i la societat civil, una cosa en què han insistit també la diputada Bet Font i el diputat Francesc Pané, actual coordinador de l'Intergrup de Suport a la Bicicleta.

D'aquesta manera s'aconsegueix pactar iniciatives, formular resolucions, redactar textos legislatius amb consens entre tots els grups parlamentaris i se'n garanteix l'aprovació a la cambra.

Les resolucions de l'Intergrup català arriben a la cambra legislativa, al Parlament, i s'aproven. El motiu és que ja estaven aprovades pràcticament, pel mer fet de sortir de l'Intergrup.

A més, els intergrups actuen, poden actuar —i és una excel·lent manera de fer-los servir—, per pressionar el mateix executiu, el Govern, per conscienciar-lo en el compliment de les seves obligacions pel que fa a la bicicleta i a les persones que la fan servir. També en altres àmbits de la societat: l'intergrup català ha organitzat fins i tot actes públics oberts a tota la ciutadania, tant dins del Parlament com al carrer.

Pel que fa als usuaris, vull insistir que no han de ser —no hem de ser— subjectes passius de les polítiques de les administracions públiques. Perquè aquestes polítiques tinguin èxit han de comptar amb la participació dels usuaris a l'hora de redactar-les i de definir-les, i en el moment d'impulsar-les. És clar que tenim altres vies per a influir en la societat a nivell individual. Per exemple, simplement anar amb bicicleta ja és una manera de fer proselitisme, o escrivint, animant la gent, etc. Col·lectivament també actuem: com a entitats de defensa de l'usuari de la bicicleta, en la reivindicació, en les propostes, en les alternatives a projectes estatals... Però és molt necessari que puguem intervenir a

nivell institucional, en les comissions cíviques de la bicicleta, en els intergrups, i això també a nivell estatal, com passa amb les comissions de seguretat viària de les Corts Generals, en què hi ha representada la Coordinadora en Defensa de la Bici, Conbici, igual que ho està al Consell Superior de Trànsit i Seguretat de la Circulació Viària, de la Direcció General de Trànsit.

És cert que en aquest intergrup, en l'intergrup català, hi ha hagut un gran protagonisme de les organitzacions d'usuaris. Potser ha estat fins i tot un protagonisme excessiu, perquè això volia dir que faltava cultura de la promoció de la bicicleta entre la classe política i que de vegades calia fer pedagogia. Hi havia bona voluntat, per descomptat, però poca informació sobre el que, per exemple, hi ha a l'estranger, en altres intergrups que ja fa anys que existeixen.

Això va ser molt al principi. Ara l'Administració és més proactiva: proposa, presenta projectes, presenta tota mena d'actuacions —actuacions de les quals, en alguns casos, encara esperem una concreció.

És cert també, com ha dit la diputada Bet Font, que hi pot haver problemes legals quant a la presència de les organitzacions d'usuaris en els intergrups. Ella ha explicat com s'han salvat, en el nostre cas, en l'aplicació d'un reglament concret. Si aquests intergrups es creen en altres llocs el reglament pot ser diferent i evitar així aquests problemes. O, si no, es poden aplicar les mateixes solucions.

No tornaré a fer la llista d'avantatges que ofereix la bicicleta respecte d'altres mitjans de transport, ja que s'han repetit moltes vegades i són prou coneguts. Potser només un: és el mitjà més ràpid en els desplaçaments de porta a porta a la ciutat i el que menys energia consumeix en aquests desplaçaments urbans. Això és important.

Dic també que no fa falta repetir aquesta llista perquè la promoció de l'ús de la bicicleta està de moda. No tenir encara un carril bici o un sistema de bicicletes públiques és gairebé políticament incorrecte en l'actualitat. Però no es tracta d'això, es tracta d'entendre que, més enllà d'una mera qüestió d'imatge,

apostar seriosament per la bicicleta és una necessitat apressant a les nostres ciutats.

Hi ha una frase molt coneguda que ho resumeix: la bicicleta, a la ciutat, no és un problema, és una solució. I és una solució per a reduir els accidents de trànsit i les seves víctimes; per a reduir el malbaratament energètic, la contaminació i el soroll; per a redistribuir i augmentar l'espai públic destinat als vianants, als discapacitats, als usuaris vulnerables del carrer; i per a recuperar el carrer per als nens, els veïns, i per a la convivència. Per a humanitzar la ciutat, en definitiva.

Cadascú des de l'àmbit de treball propi pot ajudar que això sigui realitat. La creació de comissions municipals de la bicicleta i d'intergrups és una de les maneres de fer-ho. En aquests temps de crisi i de confrontació política, tenen, a més, un avantatge afegit, i és que el suport a la bicicleta no està vinculat a una opció política concreta. Qualsevol persona, independentment de la seva tendència política, pot apreciar-ne la necessitat i per això l'intergrup pot ser un espai de consens i de col·laboració entre persones i grups polítics que en altres àmbits o llocs, fins i tot al mateix edifici, poden estar fortament enfrontats.

Aquesta és la nostra experiència al Parlament de Catalunya i no hi ha motius perquè sigui diferent en altres llocs.

Altres experiències
amb relació a la bicicleta

La bicicleta a l'Estat espanyol, avui

Qui som

La Fundació ECA - Bureau Veritas forma part del grup multinacional Bureau Veritas, que treballa pel desenvolupament sostenible. Des de la Fundació ens ocupem de la promoció de l'ús de la bicicleta i fins ara, i entre altres esdeveniments, hem organitzat gràcies a les subvencions rebudes el Congrés Català de la Bicicleta del 2006 i el del 2008. Aquest darrer, presidit pel president de la Generalitat, José Montilla, com es pot veure en la pàgina www.congresbicicat.org. També hem organitzat les Primeres Jornades de la Bicicleta Pública al Palau de Congressos de Catalunya, amb les quals considerem que iniciem el llançament de la bicicleta pública a l'Estat espanyol. Arran d'aquestes jornades va sorgir la idea de crear la Xarxa de Ciutats per la Bicicleta, que finalment es va constituir el març d'enguany, a Sevilla, durant la celebració de les II Jornades de la Bicicleta Pública.

XAVIER COROMINAS MAINEGRE, nascut a Salt (Gironès) el 1951, és llicenciat en filosofia i lletres per la Universitat Autònoma de Barcelona i postgraduat en relacions laborals per la Universitat Politècnica de Catalunya.

Actualment és director general de la Fundació ECA - Bureau Veritas per al desenvolupament sostenible, des d'on coordina la Mesa de la Bicicleta de Catalunya, ha organitzat les I i II Jornades de la Bicicleta Pública i ha dirigit el I i II Congrés de la Bicicleta i la 1a Jornada Internacional «Polícia i bicicleta». També és secretari tècnic de la Xarxa de Ciutats per la Bicicleta.

Està vinculat al món de la bicicleta des de fa gairebé vint anys. Com a alcalde de Salt (1991-1999) va promoure un consorci per a la gestió d'antigues vies de tren com a vies verdes; com a diputat provincial va contribuir a la participació de la Diputació de Girona en el projecte Vies Verdes de Girona i en va ser nomenat assessor (el projecte va rebre el Segon Premi Europeu de les Vies Verdes atorgat per la Unió Europea).

Ha participat com a ponent i comunicador als congressos de Velo-City de París, Munic i Brussel·les i a Vélo Mondial a Sud-àfrica. Ha estat convidat pel KFEM de Corea del Sud per a pronunciar conferències sobre vies verdes a Europa i recentment ha intervingut en el marc del *Rencontre du Club des villes & territoires cyclables* de París, l'*Assemblée de Villes Cyclables* a Lió i el Saló del Transport de París en un debat sobre la bicicleta pública.

La Xarxa es va fundar amb la firma de gairebé cinquanta ciutats espanyoles i va comptar amb la Federació Catalana de Ciclisme, amb Conbici, i amb les Vies Verdes, entre els assistents a l'acte com a observadors. També destaquem que el president elegit va ser l'alcalde de Sant Sebastià, Odón Elorza, i que la Fundació ECA - Bureau Veritas va ser designada com l'encarregada de la Secretaria Tècnica.

Així mateix, hem desenvolupat projectes com l'itinerari de senderisme «La ruta de la sal de la vida», les Jornades de Bicicleta Pública a Palma de Mallorca i l'edició del llibre *Paisajes y sensaciones. Vías Verdes de España y Portugal*.

Actualitat de la bicicleta

Els usuaris

De les dades obtingudes per l'enquesta feta aquest any pel Gabinet d'Estudis Socials i d'Opinió Pública (GESOP) es desprèn que 30.000.000 d'espanyols saben anar amb bici i 21.000.000 la tenen a casa seva per a ús personal. Per a visualitzar més bé aquestes xifres, es pot extrapolar que l'última setmana han anat amb bicicleta gairebé 5.500.000 espanyols; que gairebé cada dia hi van 1.800.000; i que més de 14.000.000 diuen que són usuaris de la bicicleta, encara que amb una freqüència menor. D'aquí sorgeix una primera reflexió: la bicicleta és un element individual que respon a les necessitats o motivacions de cada persona.

Quant als usuaris, de l'enquesta s'extreu que el perfil correspon a un home jove, amb un nivell d'estudis mitjà-alt.

També és important destacar que els aspectes que més es relacionen amb la bicicleta continuen sent el lleure i la natura.

Pel que fa als tipus de bicicleta, se n'esmenten diversos. Gairebé el 70% de les bicicletes que tenen els usuaris són bicicletes de muntanya; les de ciutat i passeig són més d'un 20%; i les de cursa o de corredor, un 10%. Les bicicletes plegables i elèctriques comencen a sortir a la llista de manera cada vegada més notòria.

D'altra banda, els robatoris s'han convertit en un tema crucial per als usuaris. Actualment, a més del 15% de les persones que tenen bicicleta els l'han robada alguna vegada. Per a un propietari la bicicleta té un valor immens; en canvi, per a molts que no consideren la utilitat d'aquest mitjà de transport és un element que desmorba, de poc valor. Cal destacar que els preus de les bicicletes oscil·len entre quantitats molt diferents, de 50 a 10.000 euros. Fins i tot hi ha bicicletes noves, sense homologació de la CE, per 80 euros.

Segons les enquestes, més de dos terços dels usuaris consideren que cal prendre mesures per a facilitar l'ús de la bicicleta i creuen que les administracions haurien de fomentar aquest ús. La bicicleta està de moda. Està tan de moda que una ciutat que encara és a la cua en l'ús d'aquest mitjà, com és Madrid, està provant un sistema per a poder carregar bicicletes als autobusos. Una acció important que pot ajudar a promocionar la bicicleta en ciutats d'orografia complicada. Que es pugui pujar la bicicleta a l'autobús, com es fa als Estats Units o al Canadà, és un avantatge. També ho és que es puguin transportar al metro, o al tren, tal com ja fan els Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya, que permeten carregar bicicletes a qualsevol hora, en funció de la capacitat del tren.

Actualment, fan servir la bicicleta per fer esport el 35% dels usuaris; per passejar, el 30%; per a desplaçaments quotidians, gairebé el 20%; per a cicloturisme esportiu, el 10%, i per anar a treballar, el 8%.

Amb referència a la implicació de les administracions, i sobretot dels alcaldes, hi ha un problema fonamental: els falta decisió en l'aposta per la bicicleta, i creure-hi. Aquesta actitud ja es va veure anteriorment en altres casos, com la creació de zones de vianants a les ciutats. Els que vam viure els inicis d'aquest procés recordem que ningú no en volia sentir parlar, ni la gent en general, ni els comerciants. Es creia que s'havia d'anar a comprar amb cotxe i aparcar davant mateix de la botiga.

Fa poc es va viure una situació semblant a Lió. Uns comerciants que s'havien queixat de la implantació d'un carril bici davant de la seva botiga havien canviat d'opinió perquè, des que hi havia

carril i aparcament de bicis, es duplicava el nombre de persones que anava a comprar, evidentment, amb bicicleta. El que no ha de passar és que els carrils bici estiguin poc planificats. És un problema que hi hagi carrils bici que no surtin d'enlloc i no arribin enlloc.

La bicicleta pública

La bicicleta pública, que ha estat, és i serà un *boom*, actualment ja omple pàgines als diaris. Durant les II Jornades de la Bicicleta Pública a Sevilla es va demostrar que és un tema amb molta projecció i sobre el qual es treballa fortament des de diversos sectors.

El sistema de bicicleta pública ha evolucionat molt. De les primeres a Copenhaguen, que funcionaven gairebé com els carros de supermercat, posant una moneda de vint corones a la ranura, s'ha passat a sistemes més sofisticats. Moltes ciutats hi han començat a treballar: Lió (diuen que són els primers), Nova York, Washington, etc. S'observa que fins els Estats Units han començat ja a instal·lar aquests sistemes, encara que d'una manera molt modesta.

A Espanya, la bicicleta pública té dos sistemes fonamentals: un d'electrònic, que funciona amb una targeta, com ara el Bicing a Barcelona; i un de manual, com és ara el de Terrassa, en què l'usuari ha de presentar el DNI perquè li deixin la bicicleta. Hi ha altres sistemes, com el de tecnologia catalana Urbikes, que funciona per mitjà del parquímetre. Però els sistemes estan molt més estesos pel territori espanyol del que sembla. Se supera la trentena de ciutats, però també cal tenir en compte que en alguns llocs el sistema ha fracassat. Hi ha casos en què no s'ha desenvolupat bé el sistema electrònic. Com en el cas dels carrils, és molt important una bona planificació per al funcionament correcte del sistema. Encara que també pot passar que mori d'èxit.

Com que fins avui el sistema públic de bicicletes ha funcionat per mitjà de contrapartides en publicitat, els màxims operadors són Clear Channel i JCDecaux. A Barcelona funcionen les bicicletes de Clear Channel i a Sevilla, París i Lió, entre altres, les de l'empresa francesa JCDecaux.

Les entitats d'usuaris

Les entitats d'usuaris també han canviat molt durant aquest temps. Quan van començar, aquests grups no estaven gaire ben vistos, especialment perquè es relacionaven amb grups anarcoïdes. Però aquesta situació ha canviat molt. En aquest moment Conbici té uns grups de treball sòlids, està vinculat a l'European Cyclists' Federation (ECF) i destaca per la seva campanya dirigida a permetre l'accés de la bicicleta al tren. Com que són més de quaranta entitats, hi ha implicades gairebé totes les organitzacions i gairebé totes les comunitats, llevat de les Illes Balears i d'Extremadura.

Com a exemple del pes de les entitats d'usuaris puc exposar el meu cas: sóc membre de Mou-te en Bici, de Girona, de la qual formem part 230 socis de pagament en una ciutat de 100.000 habitants. Tenim una web, una revista mensual, ens reunim cada setmana, fem activitats públiques i influïm en l'Ajuntament perquè porti a terme projectes. I ho aconseguim.

El ciclisme federat

El ciclisme federat és una altra de les realitats importants que no es coneixen gaire. Es coneixen, en canvi, els corredors professionals que guanyen el Tour de França. A Espanya hi ha 90 corredors inscrits de la categoria *elit pro*, és a dir, professionals que viuen de la bicicleta, i 2.064 semiprofessionals, inscrits en la categoria de *elit*. En canvi, en la categoria *aleví* hi ha 880 inscrits i 107 en categoria d'*aleví femenina*. No obstant això, hi ha 22.000 cicloturistes masculins i 400 de femenins. Amb aquestes xifres es veu la diferència entre els professionals i els cicloturistes inscrits, en part perquè moltes famílies no s'atreveixen que el seu fill o filla vagi amb bicicleta per fer esport, perquè normalment el lloc d'entrenament és la carretera. Amb les mateixes xifres s'observa un diferència de gènere, que esperem que se solucioni, ja que en la Federació Catalana la presidència l'ocupa una dona i confiem que impulsi el ciclisme entre aquest sector de la població i s'equilibri la proporció d'homes i dones. De tota manera, encara que n'hi ha poques, sí que és cert que cada vegada n'hi ha més.

A Espanya hi ha 44.000 federats. Un nombre significatiu —que situa el país com el quart o cinquè amb més persones federades en aquest esport—, però que no aconsegueix que tingui el pes específic que tenen les curses de cotxes i motos. Esperem que aquest any, amb el final d'una etapa del Tour de França a Barcelona i la sortida d'aquesta mateixa etapa a Girona, es prengui més seriosament aquest esport.

Existeixen altres llicències, d'oci i de competició, tramitades per la Federació Catalana de Ciclisme que es concedeixen fins als 16 anys. El 2007 hi havia 5.212 inscrits mitjançant aquestes llicències.

La bicicleta com a negoci

A Espanya hi ha 1.875 botigues relacionades amb la bicicleta, que l'any passat van facturar 569 milions d'euros. Aquestes botigues representen unes 10.000 persones que treballen directament per la bicicleta. Representen un grup empresarial els plantejaments del qual no estan reflectits al mercat. A més, hem de ser conscients d'una altra situació: tal com va comentar un dia un fabricant, «a Espanya no es fabrica ni un pedal». Es fabriquen a l'Àsia i sobretot a la Xina. A Espanya hi ha acobladors i importadors, i una bona notícia és que també hi ha dissenyadors. Dissenyadors que entenen la necessitat que hi hagi més R+D+I i que van als llocs de fabricació coneixent el que vol el mercat. Aquesta és una bona notícia, doncs. Tanmateix, han perdut pes totes les fàbriques de bicicletes que hi havia, sobretot al País Basc, i n'hi havia de molt potents. Però, curiosament, es mantenen les marques i aquestes venen molt millor. Per exemple, en aquest moment Orbea ven a França gairebé més que a Espanya.

Els comerciants

Les noves propostes i els nous problemes exigeixen noves solucions. Al sector de la bici hi ha involucrades grans cadenes multinacionals, botigues tradicionals, comerços, serveis, moda... La bici s'ha incorporat en aquest món, però no tot sembla positiu. Això es pot veure, per exemple, en una notícia que va aparèixer

el 2 d'agost a *El País*: «Els comerciants de bicicletes acusen un descens del 20%, que atribueixen al Bicing». Són dades que he pogut comprovar per diverses fonts. Una situació real que curiosament és contrària al que passa a París. En una notícia publicada el 6 de juny a *Els Échos* es destacava «La bicicleta urbana en ple auge», referint-se a la pujada de la venda de bicicletes a la ciutat: de 158.000 bicicletes el 2004 fins a 232.000 el 2007. Però això passa també en altres ciutats, com Sevilla.

Una altra oportunitat que comença a ser important en el món del cicloturisme com a concepte és el turisme actiu. En aquest moment anar amb alforges ja no és una cosa anecdòtica, sinó que comença a ser una activitat coneguda i notòria. En certa manera, podríem dir que nosaltres en som els precursors, perquè tenim un camí que fan servir les bicicletes i que s'ha utilitzat d'aquesta manera després que la gent ho fes a peu. Em refereixo al camí de Sant Jaume. Per aquest camí hi van milers de bicicletes durant tot l'any i, naturalment, aquesta pràctica genera negoci en el territori. El cicloturisme permet que la gent que el practica gastin en el territori.

Cal destacar que el cicloturisme té molts punts forts, com la gastronomia, el clima, els productes locals o el paisatge. En aquest moment, a les comarques de Girona han nascut ja més de quatre empreses vinculades al cicloturisme i empreses estrangeres porten gent dels Estats Units i del Canadà per pedalar, per exemple, amb la marca Armstrong per les comarques de Girona. Lance Armstrong va viure a Girona dos o tres anys i això ha fet que les carreteres on s'entrenava s'hagin fet famoses. Malgrat tot, el cicloturisme també té alguns punts febles: entre altres, hi ha desconfiança en la regulació i l'existència d'infraestructures i, a més, no es dóna importància a un tema com el del cicloturisme esportiu. Tot i així, a la marxa *Quebrantahuesos*, a Sabiñánigo, es van inscriure en només 48 hores 8.000 persones i es va haver de tancar el procés d'inscripció perquè no es podien admetre més participants. És important destacar que durant els dies en què té lloc la prova es genera una quantitat de negoci molt important. I un altre element que hem de destacar a Espanya són les vies verdes, que fins i tot tenen ja problemes de congestió.

Un petit exemple de ciutat

Sant Sebastià és una ciutat que té els deures molt avançats en el tema de la bicicleta: els *bidegorri*, la intermodalitat... Aquest cas exemplifica el que he indicat al principi: és fonamental el paper dels ajuntaments. A Sant Sebastià, el passeig de la Concha semblava intocable i ara hi passa un dels carrils millors i més bonics d'Espanya. Passa pel costat de la Concha i arriba a la platja d'Ondarreta. Un carril de doble direcció que va provocar l'eliminació d'un carril de cotxes i que no ha tingut més conseqüències. Simplement, que hi hagi més gent que vagi amb bicicleta.

A Sant Sebastià també faran un túnel de ferrocarril que travessarà tota la ciutat, dedicat exclusivament al pas de bicicletes, el túnel de Morlans. Una iniciativa única a Espanya i a Europa.

Bicidebat. Noves propostes

Actualment, hi ha noves iniciatives que impulsen l'ús de la bicicleta:

- S'ha constituït la Xarxa de Ciutats per la Bicicleta, presidida per l'alcalde de Sant Sebastià, Odón Elorza.
- S'ha signat, durant la celebració del I Congrés de la Bicicleta, el *Manifest de la bicicleta*. Cal destacar que s'ha fet de manera consensuada, amb membres de diversos partits polítics i entre ells el vicepresident del Govern català, Josep-Lluís Carod-Rovira, i el conseller Joan Saura.

Però hi ha altres temes per al debat. Fan falta, tal com reclamen els comerciants de Barcelona, més aparcaments, que siguin més segurs, que hi hagi més promoció, més vigilància, més i millors infraestructures, més zones 30, més senyalització, etc. A Estrasburg, per exemple, hi ha un pàrquing de bicicletes vigilat i cobert i un altre a la via pública que està integrat en la targeta del transport públic. Però també cal treballar en l'aspecte més negre de la bicicleta: els accidents.

A tall de conclusió, destaco una frase per a tots els que critiquen l'ús de la bicicleta: «Tothom ha de tenir clar que els avantatges que proporciona la bicicleta són infinitament superiors als

inconvenients que pot generar». Ho dic sobretot per les campanyes que s'han fet a Barcelona destacant la presència de ciclistes incívics que van per la vorera. Queixa lícita que, tanmateix, no ha d'impedir que la resta d'usuaris gaudeixi de bones condicions per a l'ús de la bicicleta.

I només vull afegir una cosa per acabar: més bicicleta!

L'experiència del Bicing a Barcelona

En aquesta comunicació els vull explicar l'experiència de la ciutat de Barcelona respecte del Bicing.

La implantació del Bicing a la ciutat de Barcelona va ser sens dubte una decisió política valenta. La va prendre ni més ni menys que l'alcalde actual de la ciutat, Jordi Hereu, que era regidor de Mobilitat al final del mandat passat. Hi havia la gran incògnita de com aniria —l'experiència de veritat la teníem amb el sistema *Carrefour*, que és el de la bicicleta amb la moneda—, sobretot pel que fa a la tecnologia. A Lió, per exemple, amb un sistema similar, havien tingut el servei pràcticament paralitzat durant mesos perquè el sistema informàtic no va funcionar.

Però Barcelona volia ser pionera, com en altres polítiques, a tirar endavant una cosa que ens semblava absolutament neces-

FRANCESC NARVÁEZ PAZOS, nascut a Marchena (Sevilla) el 1956, ha estat director de Serveis del Districte de Sant Martí (1984-1987), assessor de l'Àmbit de Via Pública (1987-1991), regidor adjunt de l'Àmbit de Via Pública i conseller de l'Entitat Metropolitana del Transport (1991-1995), regidor de Mobilitat de l'Ajuntament de Barcelona (1995-2003), regidor de Serveis Urbans i Manteniment de l'Ajuntament de Barcelona (2003-2007), president de la Comissió Cívica de la Bicicleta (1991-1999), president de la Comissió d'Espai Públic, de Clavegueram de Barcelona, SA, i de Tractament i Selecció de Residus, SA (TERSA) (2003-2007), vicepresident de la Societat Municipal d'Aparcaments (SMASSA) (1999-2003) i vicepresident de la Comissió de Sostenibilitat, Serveis Urbans i Medi Ambient (2003-2007).

És regidor pel Partit Socialista de Catalunya (PSC) del Districte de Sant Martí des del 1995 i actualment és regidor de Mobilitat de l'Ajuntament de Barcelona des del 2007, president de l'Institut Metropolità del Taxi des del 1999, president de l'Entitat del Medi Ambient, Serveis Hidràulics i Tractament de Residus des del 2007, president de la Comissió d'Obres i Mobilitat des del 2007, president de la Comissió d'Aparcaments des del 2007 i president de la Comissió Cívica de la Bicicleta des del 2007; i és vicepresident de l'Institut Municipal de Persones amb Disminució des del 1995, de Barcelona Serveis Municipals, SA (BSM), de la Comissió Tècnica del Patrimoni Industrial del Poble Nou i de la Comissió Catalana de Trànsit i Seguretat Viària des del 2007. També és responsable del Pla d'accessibilitat de la ciutat de Barcelona.

Milita al PSC des del 1976 i és membre del Consell Nacional d'aquest partit.

sària, alguna cosa de la qual s'intuïa que hi havia una demanda social, i vam ser prou valents de ser dels primers que vam implantar aquest sistema.

Es van fer els càlculs tècnics normals, els que es fan en aquests casos. Quantes estacions? Quantes bicicletes? On s'han de posar? Vam decidir coses importants. La primera va ser implantar el sistema, la segona prendre la decisió que en zones de la ciutat amb pendents superiors al 4% no posaríem estacions de bicicletes, i que el càlcul aproximat eren quatre-centes estacions i sis mil bicicletes en el conjunt de la ciutat.

El període de temps d'implantació, evidentment, s'ha accelerat. El càlcul inicial ens donava un temps molt superior, i ha estat principalment la gran demanda la responsable d'accelerar la implantació del Bicing a la ciutat.

Una de les primeres sorpreses —a part de les bicicletes posades a les estacions de la ciutat, que va ser una sorpresa per a tothom— va ser com massivament els ciutadans es van començar a apuntar al Bicing. El Bicing va començar el març de l'any 2007, i en un any i mig hem fet un recorregut sorprenent. Al juny hi havia 72.000 abonats, al desembre n'hi havia 100.000 i avui n'hi ha 178.000. Abonats al Bicing vol dir que paguen 24 euros per poder utilitzar la bicicleta durant el període d'un any.

Puc parlar també del cas de París. Es va inaugurar el Vélib' l'any passat, concretament al mes de juliol, i avui ja té 250.000 abonats. Vull dir que, sigui la bicicleta que sigui, és evident que algun avantatge ha de tenir quan s'hi apunta de manera massiva tanta gent. Per tant, jo no faig de representant de cap marca comercial.

És evident que hem fet modificacions sobre la marxa. La primera decisió que vam prendre és que la bicicleta no es pogués utilitzar esporàdicament un dia qualsevol. Un ciutadà arriba a la ciutat de Barcelona i no pot utilitzar la bicicleta. Ha d'estar abonat al Bicing. Per què? Perquè, a part de la implantació de la bicicleta a la ciutat, hi ha un element que nosaltres pretenem mantenir, que és la qualitat. Una qualitat en el servei, una prestació en el servei per a tots els ciutadans que hi estan abonats. Aquest és el primer dels temes.

El segon és no acabar amb el sector de la bicicleta a la ciutat. És a dir, no preteníem suplir el sector privat ni el sector de la promoció de la bicicleta, ni les entitats de la bicicleta, ni els que lloguen bicicletes, etc. S'havia de tractar d'un servei i enteníem que el servei és un element més de transport i, per tant, que s'incorporava al concepte d'intermodalitat i de mobilitat sostenible que tenim a la ciutat de Barcelona. Així, vam establir la condició que la bicicleta s'utilitzés com a màxim trenta minuts, en períodes diferents durant el dia. Per tant, durant trenta minuts es pot utilitzar la bicicleta i s'ha de deixar com a mínim un interval de deu minuts per a tornar-la a agafar de manera gratuïta. Si no, hi ha penalitzacions, que bàsicament són econòmiques.

Això és el que ens garanteix la intermodalitat de l'ús de la bicicleta. I pel que ens diuen els usuaris de com la utilitzen, és clar que hem aconseguit aquest objectiu. Per a nosaltres era molt important, perquè nosaltres no som algú que lloga o presta bicicletes, som l'Administració, i l'Administració ha de vetllar, en l'àmbit de les seves competències, pel transport públic.

El Bicing no és, doncs, un sistema de lloguer de bicicletes, sinó un sistema de transport públic. I sent així, ha de tenir tota la categoria del concepte del transport públic que li correspon.

En aquesta ciutat s'ha polemitzat moltíssim sobre el Bicing. A cap ciutat se li escapa que en aquest moment hi ha dos grans operadors del concepte de la bicicleta en diferent modalitat. Podem parlar bàsicament de JCDecaux, que és una empresa francesa, i de Clear Channel, que és una empresa americana. A Barcelona, l'única empresa que es va presentar al concurs públic va ser Clear Channel. Per tant, no vam haver d'escollir, ja que només es va presentar una empresa que reunia les condicions mínimes que nosaltres establíem en el plec de condicions i que va guanyar perquè no va tenir competència.

A partir d'aquí, els avantatges són enormes. En aquest moment ja tenim pràcticament sis mil bicicletes a disposició dels ciutadans, en gairebé quatre-centes estacions —llevat d'alguna que està pendent d'instal·lació perquè es troba en algun punt de la ciutat que està en obres. Però el més sorprenent és que actu-

alment a la ciutat de Barcelona, en un dia laborable, i gràcies al sistema del Bicing, es fan aproximadament cinquanta mil viatges en bicicleta, que són moltíssims. No és estrany, doncs, que més d'un hagi destacat que es veuen bicicletes del Bicing per tots els racons de la ciutat.

Això ha creat una cosa que per a nosaltres era absolutament impensable, i és que hi havia gent que creia que amb el temps la bicicleta del Bicing faria retrocedir l'ús de la bicicleta privada. El que ha passat és just el contrari: quan els ciutadans i ciutadanes que utilitzen la bicicleta han vist que hi ha moltes bicicletes per la ciutat de Barcelona, ja no se senten com un animal exòtic o un ésser extravagant. A partir d'aquest moment, ha començat a proliferar la bicicleta particular a la ciutat de Barcelona. Per dir-ho d'alguna manera, i tot i que esperem dades noves, estem ja convençudíssims que hi ha moltíssimes més bicicletes particulars que el dia abans de la implantació del Bicing. I això no és, ni més ni menys, que la constatació que quan utilitzes la bicicleta ja no ets una cosa especial, ja no ets un element estrany en la mobilitat de la ciutat.

Així doncs, ens estranya que es digui que el Bicing ha fet minvar la possibilitat de compra de la bicicleta. De fet, segons a qui ho preguntem això pot ser cert o fals. En el cas concret d'alguna botiga estic convençudíssim que deu ser cert, però si parlem amb cadenes i altres espais comercials ens diuen tot el contrari, asseguren que venen més bicicletes. A final d'any el sector comercial ens dirà qui té raó sobre això.

Un altre dels aspectes que cal constatar és que no tot ha estat bufar i fer ampolles. Malgrat el que l'experiència té de positiu, els responsables municipals també vam haver de superar algunes dificultats. En teoria, la bicicleta es mou per la ciutat sense cap problema ni inconvenient. Doncs bé, a la pràctica això no és exactament així. Perquè resulta que hi ha qui fa el viatge en un sentit i després no el fan en l'altre. És a dir, baixen dels seus barris cap al centre de la ciutat amb bicicleta i després hem d'agafar nosaltres les bicicletes i pujar-les un altre cop als barris. Això es va veure de seguida i es va constatar com un problema. Però no

ens hem quedat impassibles davant d'aquesta situació, sinó que hem dimensionat la infraestructura de la bicicleta, precisament del Bicing, per poder donar un percentatge important de satisfacció justament pel que fa a la devolució de la bicicleta en espais que ja es va veure clarament que eren d'utilització difícil.

Hem hagut de convèncer els ciutadans de per a què serveix i per a què no serveix la bicicleta del Bicing. Per exemple, és evident que a la platja no hi ha sis mil estacionaments de bicicleta. I si un diumenge al matí que fa bo a la ciutat de Barcelona a tothom se li acut d'anar amb el Bicing a la platja, en aquest cas, doncs, és impossible aparcar totes aquestes bicicletes i és impossible que tothom tingui bicicleta per a poder anar a la platja. Per tant, el Bicing com a mitjà de transport, sí; el Bicing com a mitjà per acudir a massivament a grans esdeveniments, radicalment no. No podem tenir prou estacionaments esperant que quatre o cinc mil persones arribin amb una bicicleta del Bicing a un punt concret de la ciutat, perquè això és fins i tot irracional.

El que sí que constatem clarament és que la bicicleta —l'ús de la bicicleta— té molts avantatges, com ja s'ha dit anteriorment. Entre altres, té l'avantatge que situa la ciutat en un repte important: ¿estava preparada la ciutat de Barcelona per al *boom* de la bicicleta, incloent també aquí la bicicleta del Bicing? Creiem que no. No obstant això, la ciutat de Barcelona ¿havia d'esperar a remodelar-se i preparar-se per a la implantació del Bicing en espera d'aquesta gran transformació en infraestructures per a la bicicleta i, especialment, en el tema del carril bici? No hauríem tingut mai ni el Bicing ni els carrils bici. Perquè sempre apareix aquesta discussió: si no hi ha prou ciclistes, per què hem de fer més carrils bici? O a l'inrevés: si no hi ha carrils bici, per què hem d'incentivar la bicicleta? Doncs bé, vam prendre la decisió més lògica i racional: independentment que algú, o molta gent, ens pogués acusar de no tenir la infraestructura suficient per a assumir el *boom* de la bicicleta a la ciutat, vam posar en marxa el Bicing i d'aquesta manera ens vàiem obligats a accelerar la infraestructura a favor de la bicicleta a la nostra ciutat.

En aquest moment, a la ciutat de Barcelona hi continua havent una polèmica al voltant de la bicicleta. I benvinguda sigui, perquè significa que la bicicleta és present, que existeix. Ningú discutiria sobre la bicicleta si no es veiés com un element existent.

És curiós que quan fem enquestes als ciutadans sobre si estan a favor de la bicicleta, el 99,9% diu que sí, que hi està a favor. Però quan en un carrer suprimim un carril de circulació de cotxes i el substituïm per un carril bici, es crea una polèmica impressionant. Aquí ja no hi ha aquest consens del 99,9% dels ciutadans. Llavors, la persona que feia servir aquell carril per aparcar un momentet i anar a prendre un tallat mentre la guàrdia urbana no arribava —«tinc temps i no em multaran», i coses així— es posa feta una fúria.

És evident, doncs, que les autoritats municipals hem de prendre decisions d'aquest tipus contra vent i marea, perquè en una ciutat sempre hi ha una actitud que no és menor i que és conservadora —conservadora en el sentit d'immobilista, en el sentit de «no moguin res, que em molesten». I hem de lluitar contra aquest tipus d'actitud, i contra aquest tipus d'actitud hem de fer aquest tipus de polítiques.

Vull destacar també que amb el Bicing s'ha democratitzat l'ús de la bicicleta. I, a més, estem equilibrats quant al sexe dels usuaris: el 50% de les persones abonades són homes i el 50% dones. I és una cosa que —ho haig d'admetre— ens va sorprendre, perquè sovint solem pensar que entre els que fan servir la bicicleta són molts més els homes que les dones. Doncs bé, si observem ara el carrer, ens podem trobar fins i tot que la sensació és a l'inrevés, és a dir, que hi ha més usuàries que usuaris fent servir la bicicleta —la del Bicing i la particular. Es tracta d'un fenomen que estem ja comptabilitzant, perquè en certa manera ens ha canviat les estadístiques i constata aquest canvi de cultura que s'està produint a la ciutat.

I acabo referint-me a les últimes enquestes que hem fet. S'ha enviat un correu electrònic a tots els abonats al Bicing —no a usuaris escollits a l'atzar al carrer— i en les seves respostes ens diuen coses que per a nosaltres són molt importants.

El que primer revela l'enquesta és que el 57,12% d'usuaris fa servir la bicicleta per anar a treballar; que el 13% la fa servir en desplaçaments per a oci; que en gestions personals la fa servir el 12%, aproximadament; per a compres, el 4%; per a estudis, el 9,64%. És a dir —i a partir de la dada que la bicicleta es fa servir per anar a treballar en el 57% dels casos—, uns trenta mil viatges dels que diàriament es fan amb el Bicing es fan per motius laborals. Vull destacar aquest fet perquè encara hi ha la cultura que la bicicleta és per a l'oci. I la bicicleta ja no és només ni majoritàriament per a l'oci, majoritàriament és per a treballar.

A més, es produeix la intermodalitat, és a dir, l'ús del Bicing combinat amb un altre mitjà de transport: el 33,87% dels casos amb el metro; el 21% amb l'autobús; amb Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya el 13,45%; amb el bus de l'Entitat Metropolitana del Transport el 9,47%; amb desplaçaments a peu el 8,25%; amb el tramvia el 4,32%; amb el bus interurbà el 4%; amb el cotxe com a conductor el 3,24%; amb el cotxe com a acompanyant l'1%, i amb la moto menys del 0,30%. (Amb la bici pròpia la xifra és irrellevant, ja que pràcticament no té intermodalitat amb el Bicing.)

Quant als avantatges del Bicing per a l'usuari, hi ha una cosa molt important. Li cuidem la bicicleta, la netegem, la reparem, la deixem aparcada en un lloc per 24 euros l'any. Això és molt barat. I a més, l'usuari es despreocupa del tot de la bicicleta. No m'estranya que s'hi hagin apuntat 178.000 ciutadans en un any i mig.

El Bicing ens ha plantejat moltíssims reptes. Entre altres, els elements de millora del mateix sistema. Deu ser la bicicleta més estressada del món, una bicicleta que queda destrossada per l'ús massiu al qual està sotmesa. Cada bicicleta té una mitjana de vuit usos diaris, però no estava dissenyada per a un ús tan potent. Ara les empreses ja comencen a oferir els elements i les bicicletes perquè aguantin precisament aquest estrès.

Pel que fa a la logística que deriva de l'ús de la bicicleta com a mitjà de transport, cal dir que és un sector en què s'ha experimentat ben poc. Hem contractat un especialista, precisament, perquè ens digui com hem de moure la bicicleta. És a dir, com podem garantir la més gran satisfacció possible als usuaris pel que

fa a poder trobar una bicicleta a l'estació a la qual es dirigeixen; o per a deixar-la, ja que no només hi ha problemes a l'hora d'agafar-les, sinó també a l'hora de deixar-les. S'ha vist que hi ha estacions especialment brillants quant a nombre d'usos i hi ha moments en què l'arribada massiva de ciutadans cap aquestes estacions obliga, doncs, a donar-los un tracte especial.

Però cal dir que no ens plantegem grans modificacions en el servei del Bicing, ara per ara. Fins ara hem treballat en l'extensió i ara busquem la qualitat, i aquest és un concepte bàsic en què estem ficats de ple. Hi ha moltes coses per millorar, com els elements de la mateixa bicicleta —el primer timbre, per exemple, no durava ni vint-i-quatre hores, ja que era un timbre de plàstic que es trencava de seguida. Ara els elements de la bicicleta ja són més resistents, perquè hem après que aquestes bicicletes, a causa del seu gran ús, no són com la bicicleta de casa.

Quant a la garantia informàtica, un dels inconvenients és l'arribada massiva de subscripcions. Hi ha hagut dies que s'apunten al Bicing 3.800 persones, majoritàriament pel sistema informàtic, a través d'Internet, i no donàvem l'abast davant d'aquesta situació.

L'altre element en què ara treballem de manera coordinada amb l'entitat metropolitana és el Bicing metropolità. El nostre objectiu és que l'estiu de l'any que ve ja pugui funcionar.

Amb el Bicing metropolità aprendrem dels errors —perquè, evidentment, hem comès errors—, de les millores que cal incorporar i, en definitiva, de la nostra experiència i de l'experiència de ciutats com Lió o París, entre altres. Avui, quan una ciutat s'embarca en l'aventura d'oferir un sistema de bicicletes semblant al Bicing, o semblant al Vélib', compta amb un avantatge, i és que les empreses ja no cometten els errors que van cometre amb nosaltres.

El Pla estratègic de la bicicleta

En la reunió de l'Intergrup tinguda el mes de juny passat, preparatòria d'aquesta Jornada, es va decidir que la meua intervenció se centraria en l'explicació del Pla estratègic de la bicicleta, un pla específic de suport al desenvolupament d'aquest sistema sostenible de mobilitat que va tenir una gran acollida tant dins com fora de la comunitat catalana.

El Pla és una conseqüència de la Llei 9/2003, del 13 de juny, de la mobilitat, que estableix en l'articulat la necessitat de fomentar l'ús de la bicicleta. Una determinació que ha de ser present en els continguts dels diferents plans directors de mobilitat que s'aprovin per al territori de Catalunya.

El Pla estratègic de la bicicleta no neix de manera espontània. Tot al contrari. Neix de la voluntat del legislatiu, que a partir de l'aprovació de l'esmentada Llei de mobilitat promou una mobilitat sostenible per a Catalunya, i del desig de la societat catalana de recuperar aquest vehicle per a moure's, ja sigui com a transport personal o bé per a un ús lúdic. L'activitat de les associacions representatives de la bicicleta en la creació d'un ambient propici a la recuperació del seu ús en tots els àmbits de la societat ha estat intensa. Aquesta aposta a favor de la mobilitat sostenible és compartida per tots els grups parlamentaris presents al Parlament

ESTEVE TOMÀS I TORRENS és director del Programa per a la mobilitat i grans infraestructures, que depèn de la Secretaria per a la Mobilitat del Departament de Política Territorial i Obres Públiques de la Generalitat de Catalunya.

Anteriorment havia estat director general de Ports i Transports.

El Programa per a la mobilitat va ser l'encarregat de redactar el Pla estratègic de la bicicleta. Prèviament ho fou per a redactar la Llei de la mobilitat de Catalunya i les seves directrius nacionals.

En el període 1983-1993 va presidir la Comissió de Política Territorial i Obres Públiques del Parlament de Catalunya, del qual era diputat.

de Catalunya, que han mantingut criteris comuns per a afavorir aquest tipus de mobilitat amb caràcter general i per al futur de la bicicleta de manera particular, com ho demostra la creació i l'acció de l'Intergrup de Suport a la Bicicleta. Aquesta voluntat ens permet afirmar que Catalunya és avui una comunitat avançada en polítiques de mobilitat de signe sostenible.

El procés d'elaboració del Pla va començar quan el Govern català en va encarregar la redacció a l'inici del 2004, és a dir, poc després que la Llei de la mobilitat fos aprovada pel Parlament. L'evolució de l'ús de la bicicleta en aquests últims anys ha estat tan important que algunes xifres i dades que apareixeran en la meva intervenció, explicativa del contingut del Pla, poden fins i tot estar una mica desfasades. Afortunadament, l'acció, la pressió, l'entusiasme, la força que hi ha darrere de la mobilitat sostenible en l'actualitat és tan important que ha fet que les xifres que ens semblaven ja avançades els anys 2004, 2005 i 2006 hagin estat superades amb escreix en aquest 2008. Per exemple, la presència del fenomen Bicing a la ciutat de Barcelona, amb 175.000 usuaris associats a aquest sistema d'ús de la bicicleta pública en només un any i mig, és un exemple clar de l'evolució de la realitat en un espai de temps molt breu.

La Llei de mobilitat és una llei que crea instruments d'intervenció. Per tant, és una llei una mica diferent de les lleis a les quals estem acostumats, i té com a finalitat impulsar un conjunt d'objectius per a afavorir el desenvolupament d'una mobilitat sostenible a Catalunya. En l'article 3, l'objectiu *e* obliga a promoure i protegir els mitjans de transport més ecològics, entre els quals els de tracció no mecànica, com anar a peu o anar amb bicicleta. I l'objectiu *q* desenvolupa el principi de promoure la construcció d'aparcaments dissuasius per a automòbils, motocicletes i bicicletes a les estacions de tren i autobusos. Són dos exemples representatius dels vint-i-tres objectius que l'article 3 de la Llei estableix per a satisfer les polítiques de mobilitat a Catalunya.

La Llei s'inspira en el dret dels ciutadans a l'accessibilitat en unes condicions de mobilitat adequades i amb el mínim impacte

ambiental possible. En resum, la Llei de la mobilitat es desenvolupa per mitjà de les directrius nacionals de mobilitat aprovades pel Govern de Catalunya.

S'estableixen vint-i-vuit directrius —alguna en fase de compliment—, i cada una porta associades diverses accions, que en total superen la xifra de dues-centes. Així mateix, es van aprovar trenta-un indicadors per a permetre avaluacions de seguiment i compliment. Aquests indicadors s'han d'actualitzar permanentment i han d'estar adaptats als estàndards internacionals acordats per la Unió Europea. Les directrius de mobilitat, d'acord amb la Llei, es desenvolupen territorialment mitjançant els plans directors de comunitat, un pla per a cada territori sota els auspicis i la responsabilitat de les diverses autoritats territorials de mobilitat. En l'actualitat s'han constituït quatre autoritats territorials de mobilitat: la de la regió metropolitana de Barcelona, que és la històrica; la del Camp de Tarragona; la de les Terres de Lleida i la de les comarques de Girona. L'any que ve es crearà la de la Catalunya Central. I el seu desplegament sectorialitzat es porta a terme per mitjà dels plans específics, com en el cas que ens ocupa: el Pla estratègic de la bicicleta.

Perquè es facin una idea del contingut de les directrius, n'he seleccionat algunes de vinculades amb l'ús de la bicicleta.

La directriu 1.8 diu que cal assegurar la connexió a peu i amb bicicleta en condicions de màxima seguretat des de les parades de transport públic fins a l'origen o la destinació del desplaçament. La directriu 4.4 diu que cal «ampliar el grau de cobertura de la xarxa de transport mitjançant sistemes de facilitació de *park and ride*, bicicletes, *car pooling*, etc.» La directriu 5.4 estableix que cal facilitar l'accessibilitat als centres de treball i estudi a peu i amb bicicleta. Aquesta directriu és de presència obligada en els plans de mobilitat que en aquest moment desenvolupem als polígons industrials de Catalunya, amb gairebé dos milions d'usuaris. La directriu 13.3 ens indica que cal facilitar el transport de bicicletes a la xarxa de transport públic col·lectiu tot garantint les condicions de confort i seguretat del conjunt dels usuaris. La 13.8 diu que cal planificar la senyalització d'orientació especí-

fica per a vianants i ciclistes, especialment als punts de connexió amb la xarxa de transport públic. La 13.9 diu: «Promoure els aparcaments segurs per a bicicletes, particularment a les parades de transport públic, centres de treball, centres comercials i escoles». I la directriu 13.10 estableix la necessitat de promoure la venda i el lloguer de bicicletes i dels accessoris de seguretat i confort dels ciclistes.

Per a la redacció del Pla estratègic de la bicicleta es va fer l'anàlisi DAFO (debilitat o punts febles - amenaces - fortalesa o punts forts - oportunitat) corresponent.

En l'apartat dels punts forts, el Pla remarca els avantatges sobre altres mitjans de transport: la individualitat, la flexibilitat, la rapidesa de distàncies curtes, la facilitat de l'ús i l'aspecte econòmic. Un altre punt fort que s'assenyala és la tendència social cap a una mobilitat sostenible, la imatge de la bicicleta com a equivalent de respecte al medi ambient i a la salut. També s'assenyala com a punt fort el clima i l'orografia, que són favorables en una bona part del territori. Un altre punt fort és el posicionament favorable de les associacions per al foment de l'ús de la bicicleta, que gaudeixen del suport cada vegada més generalitzat de la societat catalana. Vivim un moment important pel que fa al nombre d'usuaris i a l'increment de vies ciclistes a tot el territori.

Com a punts febles, l'anàlisi DAFO ens indica que hi ha una falta de xifres objectives de l'anàlisi sobre la bicicleta. Aquest és un punt que ha quedat ja una mica superat, ja que cada vegada comptem amb més dades, però és veritat que encara hi ha una falta de xifres objectives. Altres punts dèbils ens assenyalen que hi ha un baix nivell de desenvolupament de la xarxa ciclista territorial. En aquesta qüestió podem dir que estem bastant endarrerits. Cal avançar en aquest camp.

També són punts febles les dificultats del transport de bicicletes en el transport públic, i també la falta de mecanismes de guàrdia i custòdia contra els robatoris. És evident que tenim un problema amb els robatoris de bicicletes.

També es destaca que hi ha molt poca oferta d'aparcaments adequats a les ciutats i a les estacions d'intercanvi. En els darrers

dos anys s'ha millorat moltíssim, però continua sent vàlida l'afirmació de l'esmentada escassetat. També són escasses la formació i la informació sobre l'ús dels recursos disponibles, els drets i la normativa vinculada a la bicicleta per a tots els col·lectius socials.

En el camp de les oportunitats, el Pla destaca l'existència d'un gran parc de bicicletes infrautilitzades. És a dir, que a Espanya hi ha moltíssimes bicicletes que no es fan servir, malgrat que cada dia hi ha més bicicletes que circulen pels nostres pobles i ciutats.

Així mateix, hi ha una bona predisposició de les administracions locals i els operadors de transport per al foment de la bicicleta. Per tant, som en un entorn polític i social favorable. En un altre apartat es ressalta que hi ha una oferta abundant de camins rurals i fluvials, i de vies en desús, així com de rutes turístiques pensades especialment per a bicicletes; que hi ha una elevada sensibilitat pels temes de sostenibilitat ambiental i de salut; que hi ha un increment de l'accessibilitat a tots els nivells, i que hi ha una incorporació del concepte *bicicleta* en la normativa de circulació, en alguns plans urbanístics, entre els operadors de transport i en alguns estudis de mobilitat. Tot això en el terreny de les oportunitats.

Quant a les amenaces, el Pla subratlla, per al seu desenvolupament, la falta de camins i vies de comunicació interurbanes, la falta de previsió d'espais en vies i carreteres existents i l'elevada intensitat del vehicle privat motoritzat com a cultura encara predominant.

Em voldria referir a l'enquesta de mobilitat quotidiana feta l'any 2006 i que ara és en fase de primera actualització. Es tracta d'una enquesta feta a 106.000 persones de Catalunya, que ens diu com es mouen, com es desplacen. Aquesta enquesta ens avisa que només —encara només— l'1% de la mobilitat es fa amb bicicleta. Podem dir que som en una fase de progrés, en una fase d'entusiasme, en una fase de desenvolupament, però som conscients que encara només l'1% dels ciutadans es mou amb bicicleta en desplaçaments obligats, que són els derivats o vinculats amb anar a treballar, a estudiar, o amb l'anada a centres sanitaris.

L'anàlisi també informa del creixement dels robatoris de bicicletes, la qual cosa és senyal que caldrà introduir sistemes d'iden-

tificació i altres accions per a evitar que els robatoris augmentin i per a aconseguir, si és possible, que disminueixin.

També hi ha una oferta de transport públic adaptat al transport de bicicletes molt feble, i poca intermodalitat.

I finalment, com a última amenaça que cal ressaltar, el DAFO assenyala un sentiment d'inseguretat generalitzat en l'ús de la bicicleta. Aquest és un altre concepte important sobre el qual probablement les administracions, i també les associacions, tindran molt a fer i molt a dir per a ajudar a recuperar la confiança dels ciutadans que en una època van utilitzar la bicicleta i que per raons diferents —perquè han viscut la cultura del vehicle, del cotxe, o per raons d'edat— segurament tornarien a ser usuaris de la bicicleta si recuperessin els antics nivells de seguretat personal en l'ús d'aquest vehicle.

El Pla estratègic de la bicicleta és un pla molt ambiciós que desenvolupa essencialment nou línies estratègiques. La primera és la d'identificar, planificar, dissenyar i construir una xarxa territorial. La segona línia estratègica és la de millorar les infraestructures de circulació i de seguretat. La tercera tracta el desenvolupament de mesures de seguretat contra els robatoris. La quarta línia estratègica és la d'impulsar el desenvolupament de la normativa o normatives específiques. La cinquena línia és la de desenvolupar actuacions per a afavorir la intermodalitat. La sisena línia estratègica és la de desenvolupar programes d'educació, formació i informació. (Una línia estratègica bàsica i molt present en les nostres reunions, tant les de la Mesa de la Bicicleta que es fan a la seu del Departament de Política Territorial i Obres Públiques, com les que tenen lloc aquí, en seu parlamentària, en les reunions de l'Intergrup.) La setena línia impulsa la creació de polítiques i campanyes de promoció. La vuitena tracta el foment de mecanismes de coordinació i participació. I la novena línia estratègica, finalment, es refereix al desenvolupament de sistemes d'impuls, seguiment i control.

Aquest és un pla quinquennal pensat per als anys 2008-2012. Per tant, es tracta d'un pla d'estudi, de valoració, d'ajuda al desenvolupament o creació dels instruments d'intervenció a què obliga la Llei de la mobilitat.

El pressupost establert per al desenvolupament del Pla és d'una mica més de setze milions d'euros, una xifra important que es completa amb una altra quantitat encara més gran que serà destinada a la construcció de la xarxa bàsica de vies ciclistes a Catalunya.

Pel que fa a objectius globals, volem que per a l'any 2012 o 2013 s'hagin incrementat les vies ciclistes a Catalunya en un 50%. Que l'increment de places d'aparcament de bicicletes ho hagi fet en un 80%, i que un altre 80% signifiqui l'augment del trànsit ciclista. Per tant, volem arribar al cap d'aquests cinc anys al 2% de la mobilitat feta amb bicicleta, i doblar així el percentatge que l'enquesta de mobilitat estableix per al 2006. Així mateix, volem reduir els robatoris de bicicletes a la meitat i aconseguir una disminució important d'accidents ciclistes.

Quant a les línies estratègiques que estableix el Pla, n'he escollit algunes que em semblen bàsiques en la fase inicial de desenvolupament. La primera línia estratègica estableix, en el punt primer, la creació d'un inventari de camins i vies ciclistes, un desenvolupament que ja hem començat a fer.

El segon punt de la mateixa línia estratègica ens obliga a dissenyar la xarxa bàsica de la bicicleta a Catalunya. El Pla d'infraestructures del transport a Catalunya, aprovat l'any 2006, estableix que a partir de l'aprovació del Pla estratègic de la bicicleta la inversió en el seu conjunt per a l'establiment de la xarxa bàsica és de cent milions d'euros, tal com he apuntat anteriorment. Definir estàndards tècnics del disseny de les vies ciclistes. Aquest és un altre punt que ja hem desenvolupat. El Departament va crear el *Manual per al disseny de les vies ciclistes a Catalunya*, un document que crec que és francament bo i que hem publicat en català, castellà i anglès. Fomentar la planificació urbana, fomentar la planificació de la xarxa comarcal i impulsar-la. Pràcticament la meitat dels setze milions als quals m'he referit més amunt es van gastar en aquest concepte.

I ja per a acabar, una referència a les estratègies per a desenvolupar actuacions a favor de la intermodalitat. Això és molt important, ja que hem d'aspirar a poder utilitzar la bicicleta sempre, és a dir, també en determinats canvis de modalitat de transport. En l'estudi que complementa el Pla es descriuen aquestes

possibilitats en els diferents tipus de transport a Catalunya i en altres països com el Regne Unit, Holanda, Bèlgica, Alemanya i Itàlia (amb l'exemple de Ferrara i de Reggio de l'Emília). El Pla atorga, doncs, una importància bàsica a la millora de la intermodalitat per al desenvolupament de l'ús de la bicicleta.

Desitgem que el Pla es posi a funcionar al cent per cent i pugui arribar a impulsar moltes més iniciatives que ja estan sorgint tant de les administracions com dels ciutadans i de les seves associacions pro bicicleta.

D'aquí a molt pocs anys, parlar de crisi de la bicicleta o parlar de la falta d'ús d'aquest mitjà semblarà una cosa pertanyent a la prehistòria. El que tots desitgem és que la bicicleta es consolidi com un vehicle de comunicació important, ben arrelat a la societat espanyola, ben arrelat a la societat catalana, ben arrelat a les nostres ciutats, i que sigui un dels mètodes que faci possible la societat sostenible sobre la qual pivota una bona part de les nostres polítiques.

Conclusions i assistents

Conclusions

1. Sobre l'intergrup parlamentari de suport als usos de la bicicleta

L'experiència dels anys de funcionament de l'Intergrup de Suport a la Bicicleta del Parlament de Catalunya ha estat positiva per les raons següents:

- Ha significat —sobretot en els anys en què era una de les poques instàncies pròximes a les institucions d'impuls de l'ús de la bicicleta— una manera de conscienciar l'opinió pública sobre els beneficis de l'ús d'aquest instrument de mobilitat: per sostenibilitat ambiental, per sostenibilitat en la mobilitat urbana, pels efectes saludables en els usuaris i per la major democratització de la via pública en els pobles i les ciutats.
- Ha significat una oportunitat per a contrastar opinions, criteris i projectes entre les administracions competents en matèria de mobilitat, transport i medi ambient, els col·lectius d'usuaris de la bicicleta, el món empresarial vinculat a la bicicleta, i els grups parlamentaris que poden impulsar lleis i modificacions de lleis i reglaments a favor d'una mobilitat més sostenible i més segura.
- Ha propiciat la modificació de les agendes executives de les administracions locals i generals per a incrementar els vials urbans i interurbans per a la mobilitat amb bicicleta.
- Ha impulsat polítiques públiques a favor de la bicicleta urbana i de la bicicleta com a instrument d'esport i com a mitjà per al turisme ambiental i cultural.

2. Sobre la conveniència de crear plataformes plurals d'impuls de l'ús de la bicicleta

Una de les conclusions del debat de la Jornada és la importància del fet que les cambres parlamentàries de l'Estat espanyol, en la mesura que són llocs de representació democràtica de la ciutadania, acullin estructures plurals de debat sobre els usos de la bicicleta i sobre les infraestructures necessàries per a estendre l'ús d'aquest mitjà saludable i sostenible de mobilitat, d'acord amb les consideracions següents:

- Les estructures de debat i treball sobre els usos de la bicicleta han d'acollir representants de les entitats d'usuaris, de la indústria i el comerç de la bicicleta, de les administracions amb competències sobre el medi ambient, la mobilitat i les infraestructures del transport, i dels grups parlamentaris de les cambres.
- Aquestes estructures de debat sobre la bicicleta —que poden rebre noms diversos— han de tendir a ésser estables, a ésser acollides per les meses parlamentàries i a rebre la dotació de recursos humans suficients per a poder desenvolupar llur treball.
- És important que es constitueixin grups de suport als usos de la bicicleta en el marc de les administracions locals —més pròximes a la ciutadania— en els diversos territoris de l'Estat (diputacions, ajuntaments, etc.), i que hi participin les entitats i els col·lectius d'usuaris i els responsables de les polítiques locals de mobilitat, infraestructures i medi ambient.

Experiències com la de l'Intergrup de Suport a la Bicicleta del Parlament de Catalunya han d'ésser útils, arreu de l'Estat, per a la promulgació de disposicions que afavoreixin els usos de la bicicleta urbana i esportiva, la seguretat dels usuaris i la creació d'infraestructures en el territori que facin viable la utilització cada cop més extensa i intensa de la bicicleta.

3. Sobre la planificació territorial d'infraestructures per al pas de les bicicletes

Les persones assistents a la Jornada celebrada al Palau del Parlament conclouen que l'Administració de l'Estat, les administracions autonòmiques i les locals han d'impulsar d'una manera participativa el debat sobre la creació d'infraestructures per a les bicicletes en llurs àmbits territorials; i que, sobre la base del consens i tenint en compte les experiències més reeixides, aquestes administracions s'han d'esforçar per dotar llurs territoris d'aquestes infraestructures.

Igualment, es conclou que les administracions resten obligades a dotar llurs pressupostos amb els recursos per a implementar polítiques favorables a l'ús de les bicicletes en l'àmbit urbà, interurbà i esportiu.

Les cambres legislatives amb competències en matèria de mobilitat i de transport han de procurar que les normes que en dimanin afavoreixin els usos de la bicicleta i els sistemes de seguretat per a ciclistes en les vies urbanes i interurbanes.

Assistents

Josep M. Balcells Gené (*Parlament de Catalunya*)

Eva Bartolomé Arciniega (*Parlament de Cantàbria*)

Salvador Borràs i Vall (*Gremi de Comerciants de Bicicletes de Catalunya*)

Bonaventura Bosch (*Federació Catalana de Ciclisme*)

Pia Bosch i Codolà (*Parlament de Catalunya*)

Jaume Bosch i Mestres (*Parlament de Catalunya*)

Josefina Bozal Bozal (*Parlament de Navarra*)

Dolors Camats i Luis (*Parlament de Catalunya*)

Xavier Canals Pujantell (*PROBIKE*)

Josep Casajuana i Pladellorens (*Parlament de Catalunya*)

Mercè Civit Illa (*Parlament de Catalunya*)

Dolors Clavell i Nadal (*Parlament de Catalunya*)

Xavier Corominas Mainegre (*Fundació ECA - Bureau Veritas*)

Daniel Eritja Mathieu (*Usuaris de la Bicicleta*)

Haritz Ferrando (*Bicicleta Club de Catalunya*)
Bet Font i Montanyà (*Exdiputada del Parlament de Catalunya*)
Salvador Fuentes Bayó (*Diputació de Barcelona*)
Albert Garcia (*Coordinadora Catalana d'Usuaris de la Bicicleta*)
José García Cebrián (*Parlament d'Andalusia*)
Ignacio García Rodríguez (*Parlament d'Andalusia*)
Miguel Gómez Ijalba (*Ajuntament de Logronyo*)
Maite González (*Sisport*)
Miguel González de Legarra (*Parlament de la Rioja*)
Txell Hernández Gil (*Fundació ECA - Bureau Veritas*)
Joan Herrera Torres (*Congrés dels Diputats*)
Jesús López García (*Assemblea de Múrcia*)
Àngel López i Rodríguez (*Ajuntament de Barcelona*)
Carme Mas (*Federació Catalana de Ciclisme*)
Francesc Molina (*Ajuntament de Cornellà de Llobregat*)
Pablo Muñoz San Pío (*Ajuntament de Saragossa*)
Francesc Narváez Pazos (*Ajuntament de Barcelona*)
Laia Ortiz Castellví (*Parlament de Catalunya*)
Francesc Pané Sanz (*Parlament de Catalunya*)
José Àngel Pérez Ferrer (*Col·lectiu València en Bici - Acció Ecologista Agró*)
Ot Pi (*Bicicletes Monty*)
Pere Pi (*Asociación Española de la Bicicleta*)
Lluís Postigo i Garcia (*Parlament de Catalunya*)
Matilde Ruiz García (*Parlament de Cantàbria*)
José Antonio Salido Pérez (*Ajuntament de Sevilla*)
Daniel Sánchez Gutiérrez (*Assemblea de Madrid*)
Sergio Sayas López (*Parlament de Navarra*)
Carles Segura i Plius (*Departament de Medi Ambient i Habitatge de la Generalitat de Catalunya*)
Esteve Tomàs Torrens (*Departament de Política Territorial i Obres Públiques de la Generalitat de Catalunya*)
José M. Vázquez Royo (*Parlament de Navarra*)

Annexos

Memòria d'activitats 1999-2006

A continuació reproduïm literalment la memòria d'activitats de l'Intergrup de Suport a la Bicicleta corresponent al període 1999-2006, és a dir, als anys previs a la institucionalització de l'Intergrup en virtut de l'article 62 del Reglament del Parlament del 2005 i al primer any de funcionament amb reconeixement reglamentari.

MEMÒRIA D'ACTIVITATS 1999-2006. INTERGRUP DE SUPORT A LA BICICLETA

A Catalunya, la insuficiència de polítiques actives per part de les administracions competents (i en concret, de la Generalitat) per tal de facilitar l'ús de la bicicleta a les carreteres i a les ciutats, i per tal de garantir la seguretat i aconseguir una bona convivència de la bicicleta amb els vianants i amb els altres vehicles, ha estat reconeguda per tots els grups polítics que tenen representació al Parlament.

És per aquesta raó que l'any 1999 es va crear l'Intergrup de Suport a la Bicicleta del Parlament de Catalunya, del qual formen part un representant de cada grup parlamentari (CiU, PSC-CpC, PP, ERC i IC-V) i representants de diverses entitats com la Coordinadora Catalana d'Usuaris i Usuàries de la Bicicleta, Amics de la Bici, Bicicleta Club de Catalunya – BACC, la Federació Catalana de Ciclisme, el Gremi de Comerciants de Bicicletes, l'Associació per la Promoció del Transport Públic, Mou-te en Bici i Missatgers Trèvol SCCL, entre altres. Amb l'objectiu de facilitar el seguiment de les accions del Govern de la Generalitat pel que fa a les polítiques de la bicicleta, també assisteixen a les reunions representants de la Secretaria de Mobilitat (Departament de

Política Territorial i Obres Públiques) i de la Direcció General de Polítiques Ambientals i Sostenibilitat (Departament de Medi Ambient i Habitatge).

Aquest intergrup, que té per objectiu facilitar i ampliar l'ús de la bicicleta, va provocar que l'any 1998 es posessin a votació i s'aprovesin diverses proposicions no de llei que instaven el Govern a crear i millorar infraestructures destinades a la bicicleta; a fomentar i facilitar la seguretat dels usuaris de la bicicleta (a través de criteris urbanístics, mesures de pacificació del trànsit, la senyalització, l'educació vial, etc.), i a sensibilitzar sobre l'ús de la bicicleta, entre altres actuacions.

Del que es tracta és de posar en evidència que molts dels problemes que s'associen a l'ús de la bicicleta no tindrien lloc si es tingués en compte l'existència d'aquest vehicle a l'hora de dissenyar les infraestructures, com ara les carreteres (amb unes andanes d'amplada suficient) o els carrers de les ciutats (que sovint es pensen només per als cotxes).

La bicicleta no és només un vehicle per fer esport, és un vehicle que pot contribuir eficaçment a resoldre problemes de congestió del trànsit a les ciutats, és respectuós amb el medi ambient, no emet gasos nocius ni fa soroll. En aquest sentit, ja hi ha molts països que treballen en la línia de promoure l'ús de la bicicleta com a part d'un sistema de transport més equitatiu i sostenible. L'Intergrup de Suport a la Bicicleta del Parlament pretén que Catalunya sigui un d'aquests països.

Malauradament, les accions de l'Intergrup en la legislatura que finalitzava l'any 1999 no van tenir el resultat desitjat. L'acord unànim dels grups polítics a l'hora de signar les proposicions no de llei no es va traduir en fets per part del Govern. Així es va poder constatar quan, a l'inici de la legislatura 1999-2003, les entitats que formen part de l'Intergrup van presentar un document de valoració en el qual era evident que una bona part de les actuacions que s'hi plantejaven i que s'havien aprovat encara estan per fer. Aquest fet decebedor va servir de punt de partida per a fer noves propostes des de l'Intergrup. La primera proposta, que va donar bon resultat, va ser la de plantejar al Govern

de la Generalitat que designés una persona que fos l'interlocutor-coordinador del Govern en temes de la bicicleta: el «Sr./Sra. Bicicleta».

Hem de tenir en compte que les polítiques de suport a la bicicleta són, o haurien de ser, competència de molts departaments de la Generalitat. Per exemple:

- El Departament de Política Territorial i Obres Públiques té la responsabilitat de planificar la xarxa nacional de vies destinades a la bicicleta, adaptar les carreteres catalanes a la circulació amb bicicleta, posar normes urbanístiques per a les xarxes de vies ciclistes, regular el transport de bicicletes als serveis de transport públic de viatgers, etc.
- El Departament d'Interior és el responsable de portar a terme actuacions a favor de la seguretat viària dels ciclistes i les ciclistes i regular l'ús de la bicicleta a les carreteres.
- El Departament de Cultura ha d'ordenar la pràctica esportiva de la bicicleta i l'hauria de promocionar com a esport saludable.
- El Departament d'Indústria, Comerç, Consum i Turisme, entre altres coses, ha de fomentar la pràctica del turisme amb bicicleta (cicloturisme).
- El Departament d'Ensenyament hauria d'elaborar i posar en marxa els programes de «La bicicleta a l'escola», i facilitar, entre altres coses, la instal·lació d'aparcaments per a bicicletes a tots els centres docents.

I així podríem continuar per tots els departaments de la Generalitat, fins arribar al Departament de Medi Ambient, que és el responsable de promocionar l'ús de la bicicleta dins les polítiques de sostenibilitat i de coordinar i impulsar les accions a favor de l'ús de la bicicleta per part dels altres departaments i administracions.

Aquesta tasca de coordinació adjudicada al Departament de Medi Ambient s'ha concretat amb la designació del director general de polítiques Ambientals i Sostenibilitat (càrrec que actualment ocupa el senyor Jordi Cañas) com la persona que farà la tasca d'interlocutor del Govern en matèria de la bicicleta, en

resposta a la petició feta per l'Intergrup. A més, per millorar el seguiment de les propostes ja aprovades i per aconseguir una millor resposta de les noves actuacions plantejades, el director general ja s'ha incorporat a l'Intergrup.

Aquest no és l'únic fruit aconseguït per l'Intergrup en la passada legislatura. També es va aconseguir que tots els grups del Parlament proposessin l'adhesió del Govern de la Generalitat de Catalunya a la Declaració d'Amsterdam, que inclou, entre altres qüestions, el compromís de tenir elaborat l'any 2003 el Pla director de la bicicleta de Catalunya, que contindrà objectius per a ser assolits l'any 2010 relatius a l'ús de la bicicleta.

Més recentment, vam aprovar una proposició no de llei per a crear la Xarxa Bàsica de Vies Ciclistes a Catalunya, i vam aconseguir canviar la llei d'acompanyament dels pressupostos, que pretenia que les entitats organitzadores d'activitats ciclistes paguessin els serveis dels Mossos d'Esquadra per regular el trànsit.

Encara hi ha molta feina per fer (i no només a l'Intergrup de Suport a la Bicicleta del Parlament) perquè es reconegui el dret de tothom a desplaçar-se amb bicicleta i per a fer que es compleixin les condicions perquè l'ús de la bicicleta es torni més segur i més atractiu.

Cronologia de les activitats de l'Intergrup

Any 1998

- S'aproven tres proposicions no de llei que insten el Govern a crear i millorar infraestructures destinades a la bicicleta; a fomentar i facilitar la seguretat dels usuaris de la bicicleta, i a promocionar l'ús de la bicicleta, entre altres actuacions.

Any 2000

- Es crea la figura del Sr. Bicicleta de Catalunya (interlocutor i coordinador interdepartamental del Govern en assumptes relacionats amb la bicicleta) seguint el model d'altres països.

- El Parlament rebutja les esmenes als pressupostos incorporant partides relacionades amb la promoció de l'ús de la bicicleta.
- Participació de diputats del Parlament a les activitats del Dia Sense Cotxes amb una passejada amb bicicleta.

Any 2001

- El Parlament dóna suport a la Declaració d'Amsterdam i insta el Govern a adherir-s'hi.
- S'aprova una proposició no de llei per a crear la Xarxa Bàsica de Vies Ciclistes a Catalunya.
- S'aconsegueix canviar la llei d'acompanyament dels pressupostos en el sentit d'eximir les entitats sense ànim de lucre del pagament de la taxa per vigilància i regulació per part dels Mossos d'Esquadra del trànsit a les proves esportives (incloent les curses ciclistes).
- Suport a la iniciativa del Trixi a Barcelona.

Any 2002

- S'aprova una proposició no de llei que insta el Govern a elaborar un estudi relatiu a la implantació del projecte EuroVelo.
- Conferència d'Oliver Hatch al Parlament sobre l'experiència de l'Intergrup de la Bicicleta del Parlament britànic.
- Conferència de Philip Insall a la seu del Departament de Política Territorial i Obres Públiques sobre l'experiència de la xarxa de vies pedalables del Regne Unit.
- Suport al projecte BiciUAB a la Universitat Autònoma de Barcelona.

Any 2003

- Aprovació de la Llei de la mobilitat.

Any 2004

- Reunió de l'Intergrup amb el president del Parlament.
- Monogràfic sobre les vies verdes de Catalunya amb presència de representants de les vies verdes de Girona i de la Terra Alta.
- Carta de l'Intergrup al president de GISA i al secretari per la Mobilitat sobre els projectes de carreteres interurbanes per a facilitar l'ús de la bicicleta en aquestes vies o en la xarxa viària més pròxima.
- Publicació del Decret d'activitats esportives en el medi natural amb les modificacions suggerides per l'Intergrup i les entitats de la bicicleta (Ordre PRE/361/2004, del 6 d'octubre, DOGC 4241, 18.10.04).
- Signatura del manifest «Abans de tot, les persones», amb motiu de la Setmana de la Mobilitat Sostenible i Segura (novembre) al Parlament de Catalunya.

Any 2005

- Creació de la Comissió Interdepartamental de Suport a la Bicicleta.
- Compareixença del director del Servei Català de Trànsit davant l'Intergrup.
- El nou Reglament del Parlament estableix la creació dels intergrups.
- Suport als projectes audiovisuals «A ritme de pedal» i «Catalunya amb bicicleta».
- Carta de l'Intergrup al president de la Comissió Cívica del Vianant i de la Bicicleta de l'Ajuntament de Barcelona per a demanar més presència de la bicicleta en les campanyes institucionals «Fem-ho bé».
- Es comença a treballar la proposta d'implantar rutes per a fer ciclisme esportiu. Es defineixen dues zones: una al voltant de Terrassa i l'altra al voltant de Tarragona.

Any 2006

- Es constitueix formalment l'Intergrup arran del nou Reglament del Parlament de Catalunya.
- Esmena de l'Intergrup a la Llei ferroviària de Catalunya per a incloure el dret dels usuaris a portar la bicicleta al tren.
- Durant el mes de juny té lloc el 1r Congrés Català de la Bicicleta.
- Presentació de la proposta Camí Verd (Vallès Occidental).

Funcionament de l'Intergrup

Objectius

Els objectius de l'Intergrup de Suport a la Bicicleta són:

- Promoure la sensibilització social sobre l'ús de la bicicleta com a mitjà de transport habitual.
- Supervisar l'acció del Govern en la implantació de polítiques de promoció de l'ús de la bicicleta.
- Coordinar iniciatives parlamentàries sobre temes relacionats amb la mobilitat amb bicicleta.
- Oferir un espai de debat per a les administracions, entitats i empreses relacionades amb la bicicleta.

Llista de membres que formen part de l'Intergrup

Grups parlamentaris

Convergència i Unió (CiU)

Representants: Josep Rull i Elena Ribera

Socialistes - Ciutadans pel Canvi (PSC - CpC)

Representants: Jordi Terrades i Teresa Carrera

Esquerra Republicana de Catalunya (ERC)

Representant: Elisenda Albertí

Partit Popular de Catalunya (PPC)

Representant: Rafael López

Iniciativa per Catalunya Verds - Esquerra Unida i Alternativa (ICV-EUiA)

Representant: Bet Font (coordinadora de l'Intergrup)

Entitats

Entitats de l'àmbit de la mobilitat

Amics de la Bici

Representants: Daniel Eritja, Òscar Sierra i Antoni Solà

Coordinadora Catalana d'Usuaris de la Bicicleta

Representant: Albert Garcia

Bicicleta Club de Catalunya (BACC)

Representant: Haritz Ferrando

Mou-te en Bici

Representant: Xavier Corominas

Entitats de l'àmbit de l'esport i el lleure

Federació Catalana de Ciclisme

Representant: Maria Fuster

Ens locals

Consorci de les Vies Verdes de Girona

Representant: Emili Mató

Ajuntament de Barcelona - Comissió Cívica del Vianant i de la Bicicleta

Representant: Francesc Robredo

Professionals

Gremi de Comerciants de Bicicletes de Catalunya

Representants: Creu Agustina i Salvador Borràs

Sector Empresarial Español de la Bicicleta i Bicicletes Monty SA

Representants: Pere Pi i Ot Pi

Representants del Govern de la Generalitat

Departament de Política Territorial i Obres Públiques

Miguel Ángel Dombriz

Departament de Medi Ambient i Habitatge

Josep Planas

Propostes de temes per a treballar des de l'Intergrup

Seguiment del Pla estratègic de la bicicleta de Catalunya

Pendent d'aprovació.

Temes d'àmbit estatal

- Millores del Reglament General de Circulació
- Creació d'un intergrup de la bicicleta al Congrés dels Diputats
- Elaboració d'un reglament general de circulació en l'àmbit urbà
- Obtenció de l'IVA reduït per als serveis de reparació de bicicletes

La Declaració d'Amsterdam

El següent document fou elaborat durant el congrés Vélo Mondial d'Amsterdam el juny del 2000, amb l'objectiu de fer una crida al món perquè es reconeguis el dret a anar amb bicicleta. L'any 2002, el Parlament de Catalunya va aprovar per unanimitat una resolució d'adhesió a la Declaració d'Amsterdam a partir del treball fet per l'Intergrup de Suport a la Bicicleta.³

DECLARACIÓ D'AMSTERDAM

El dret d'anar amb bicicleta

Nosaltres, els participants a la Conferència Mundial sobre la Bicicleta Vélo Mondial 2000, reunits a Amsterdam el juny de l'any 2000, proclamem que les persones (inclosos els nens) haurien de tenir el dret d'anar amb bicicleta quan vulguin. Declarem que l'ús de la bicicleta requereix una major acceptació i promoció per part de totes les organitzacions i de tots els governs del món. Fem una crida perquè s'adoptin mesures en aquest sentit.

Avantatges

L'ús de la bicicleta aporta molts avantatges, tant per a l'individu com per a la societat i el medi ambient.

- La bicicleta, com a mitjà de transport particular, ofereix un transport de porta a porta que és alhora ràpid i eficaç:

3. El text de la resolució del Parlament el podeu trobar a l'apartat d'aquesta publicació que recull les iniciatives parlamentàries relacionades amb la bicicleta.

- La bicicleta ofereix una disponibilitat immediata i el seu manteniment és relativament barat.
 - El temps de desplaçament amb bicicleta és previsible; al ciclista no l'afecta la congestió del trànsit.
 - La bicicleta ofereix intimitat, independència i llibertat; el ciclisme és una activitat emancipadora.
 - El ciclisme, en tant que és una forma d'exercici, millora la salut física i mental.
- La bicicleta ofereix una forma de transport flexible en la canviant societat actual:
- El trànsit amb bicicleta manté fluid el moviment de les ciutats i en preveu o redueix la congestió.
 - L'ús de la bicicleta amplia el radi d'activitat de la gent, siguin joves o grans, rics o pobres, homes o dones.
 - L'ús de la bicicleta estalvia espai i és rendible dedicar-hi infraestructures.
 - Desplaçar-se amb bicicleta estalvia temps i promou el desenvolupament de l'economia local.
 - Un major ús de la bicicleta significa un accés millor a les oportunitats de feina, més creació de llocs de treball i un nivell més alt de salut pública.
- L'ús de la bicicleta millora l'entorn on vivim i dinamitza les nostres ciutats:
- La bicicleta és silenciosa, neta i sostenible.
 - L'ús de la bicicleta no amenaça ni la natura ni el paisatge.
 - Els ciclistes són una amenaça insignificant per als altres.
 - L'ús de la bicicleta no comporta cap càrrega per a les reserves de combustibles fòssils.

Oportunitats i potencial

Les noves tecnologies arriben arreu. El veïnatge universal existeix, però és principalment virtual. La majoria de les activitats de la gent encara comporten haver de sortir de casa.

La distància no sembla que limiti els llocs on una persona pot viatjar. No obstant això, a tot el món, els desplaçaments que fa la majoria de la gent són curts. La majoria dels desplaçaments es fan dins de la pròpia ciutat o municipi: entre un 60% i un 90% dels desplaçaments són inferiors a 6 o 7 km. A moltes ciutats i pobles, anar a peu i amb bicicleta són els mitjans de transport més usats. Això és així avui, i preveiem que continuarà sent així durant molt de temps.

Hi ha molts casos en què el pes que té la bicicleta com a part del transport local pot ser incrementat.

- Si es compara amb anar a peu, l'ús de la bicicleta augmenta considerablement l'àrea que pot abastar una persona, així com la seva capacitat de transportar càrregues. També permet guanyar temps per a altres activitats.
- Aproximadament la meitat de tots els desplaçaments en cotxe són de menys de 7,5 km, mitja hora amb bicicleta. El ciclisme és una alternativa realista per a un 50% d'aquests desplaçaments curts en cotxe.

Dins de les grans ciutats i en les rutes interurbanes, la bicicleta pot augmentar el potencial del transport públic. Ho fa:

- Per a l'individu, en oferir-li un accés eficaç al transport públic.
- Per als operadors del transport públic, els quals, en reconèixer els ciclistes com a alimentadors, augmenten la zona de captació de les estacions i de les parades.

Quan les places d'aparcament properes a l'origen o destinació dels desplaçaments són limitades, la bicicleta ofereix una alternativa de transport fàcil per a arribar als aparcaments i per a sortir-ne.

Condicions

Les circumstàncies poden variar substancialment d'un país a un altre. No obstant això, si es vol remarcar el potencial de la bicicleta i si es vol assegurar que l'ús de la bicicleta sigui atractiu i segur, s'han de satisfer algunes condicions universals:

- Una condició bàsica a molts països és una disponibilitat més gran de bicicletes fiables, segures i de preu assequible.
- Fer més atractiu l'ús de la bicicleta requereix destinar espai i adoptar mesures per a acomodar tant les bicicletes aparcades com les bicicletes en moviment.
- Convé treure les barreres al flux ininterromput de bicicletes; cal eliminar les amenaces provocades pel trànsit de vehicles motoritzats.
- En les situacions d'augment del trànsit motoritzat és indispensable protegir els ciclistes.

També és important assegurar que la bicicleta té un lloc dins del sistema global de trànsit i transports.

- Això fa necessària una atenció més gran per part dels urbanistes a l'hora d'assegurar que la majoria dels desplaçaments puguin tenir lloc dins d'una àrea que es pugui recórrer amb bicicleta. Per tant, cal evitar la baixa densitat i estimular un ús mixt del sòl en zones urbanes.
- Això exigeix uns plans de transport que considerin que la bicicleta té un valor i una funcionalitat igual als dels altres mitjans de transport.
- Això requereix que es dissenyi la infraestructura de tal manera que, sempre que sigui possible, s'evitin els conflictes entre els ciclistes i altres usuaris més ràpids de la via pública. Segons els casos, això implica la separació dels diferents tipus de trànsit i/o la regulació de la velocitat del trànsit motoritzat.
- L'educació de tots els usuaris de la via pública i l'aplicació de les lleis de trànsit són els elements finals d'una política de transport compatible amb l'ús de la bicicleta.

- Cal concedir una atenció especial a fer que els nens es puguin desplaçar amb bicicleta de manera autònoma.

Crida a l'acció

Nosaltres, els participants de Vélo Mondial 2000, fem una crida als representants i funcionaris dels governs a tots els nivells, a les indústries relacionades amb el món de la bicicleta i a les organitzacions nacionals i internacionals perquè:

- Reconeixin el dret de tots els sectors de la població, inclosos els infants, a desplaçar-se amb bicicleta.
- Reconeixin el potencial de la circulació amb bicicleta a l'hora d'elaborar polítiques i projectes.
- Compleixin les condicions perquè l'ús de la bicicleta sigui més atractiu.
- Habilitin partides pressupostàries per al finançament de projectes compatibles amb l'ús de la bicicleta.
- Abordin temes relatius al ciclisme.
- Estableixin aliances estratègiques amb les parts implicades corresponents.

Demaneu que els governs i les institucions redactin plans directors de la bicicleta (PDB) abans de final d'agost de l'any 2003. Aquests PDB han de contenir objectius assolibles l'any 2010. Els objectius han de ser ambiciosos i realistes; han de ser mesurables, i cal vigilar-ne el compliment. A més, els PDB haurien de:

- Definir les polítiques per a augmentar l'ús de la bicicleta i tenir en compte les condicions assenyalades més amunt.
- Estimular les autoritats locals i regionals i els altres organismes pertinents.
- Definir el paper i les responsabilitats de les parts implicades.
- Proporcionar un suport i un finançament per a les polítiques i els programes.

Els participants fem una crida a les organitzacions internacionals i als governs perquè es creï una plataforma per a establir, a escala internacional, un sistema de punts de referència (*benchmarking*) i un intercanvi de coneixements sobre el trànsit amb bicicleta. També demanem que es declarin clarament els beneficis potencials del ciclisme quan es redactin els tractats internacionals sobre la qualitat de vida, el medi ambient, la salut pública i l'eradicació de la pobresa, com els de Kioto o Habitat II.

Els delegats al Vélo Mondial i les organitzacions que representem farem pública aquesta crida a l'acció i en promourem la posada en pràctica. Ens comprometem a contribuir amb els nostres coneixements, la nostra experiència i les nostres xarxes a ajudar a garantir que es porten a terme les reivindicacions de la crida a l'acció.

Assegurarem que les nostres experiències estiguin disponibles per a formar part dels continguts dels catàlegs sobre les polítiques actuals relatives a la bicicleta i sobre la situació al carrer. En la mesura del possible, nosaltres i les organitzacions que representem vigilem fins a quin punt els plans i les bones intencions es converteixen en acció i, en última instància, en un ús més gran de la bicicleta.

S'avaluaran els resultats provisionals en la propera Conferència Mundial sobre la Bicicleta.

Resposta a aquesta crida

Emplacem les organitzacions a les quals es dirigeix aquesta crida a comunicar-nos la seva resposta. Per això, es crearà una web especial, i es difondrà un anunci d'aquí a quatre setmanes a la web de Vélo Mondial 2000 (www.velomondial.net). Rebrem de molt bon grat els seus informes.

Vélo Mondial 2000
Amsterdam, 22 de juny de 2000

Manifest de vianants i ciclistes

La convivència entre els diversos mitjans de transport que comparteixen un mateix espai és un element clau de la mobilitat sostenible. A continuació es presenta el manifest de vianants i ciclistes que van presentar l'any 2003 diverses entitats de promoció de la bicicleta i de vianants de Barcelona. El manifest fou subscrit també per l'Intergrup de Suport a la Bicicleta del Parlament de Catalunya amb l'ànim de fer-lo extensiu a tots els municipis de Catalunya.

ABANS DE TOT, LES PERSONES. MANIFEST DE VIANANTS I CICLISTES PER UNES CIUTATS MÉS HUMANES

L'Organització Mundial de la Salut, el Worldwatch Institute i la Unió Europea, entre altres prestigioses institucions internacionals, demanen que es promogui l'anar a peu i amb bicicleta com a mesura eficaç per a aconseguir unes ciutats més humanes, menys congestionades i contaminades, així com pels beneficis en salut i seguretat viària que representa el desplaçament no motoritzat.

La ciutadania també ho vol. Mostra d'això és l'entusiasme amb què s'omplen carrers i places de vianants i ciclistes quan queden tancats al trànsit de cotxes i motos —encara que només sigui durant una setmana.

No obstant això, és complicada la convivència obligada de vianants i ciclistes en el mateix espai, a causa dels nombrosos carrils bici implantats amb un disseny inadequat sobre voreres i passeigs, i que provoquen queixes, incivisme i situacions de perill. Els conflictes es generen a mesura que augmenta el nombre

de persones que utilitzen aquest espai, estimulades per les campanyes a favor del caminar i del pedalejar.

Per una banda, necessitem un espai segur per a desplaçar-nos a peu i relacionar-nos, molt especialment les criatures, la gent gran, les famílies, les colles d'amics i amigues i les persones amb mobilitat reduïda. Per altra banda, cal una connexió directa i eficaç al marge dels perills del trànsit i dels embussos, per a cobrir els trajectes més llargs amb bicicleta.

Considerem que és un error estratègic pretendre barrejar aquestes necessitats, o separar-les només amb una ratlla de pintura (que acostuma a desaparèixer en els punts més delicats). El conflicte generat per la doble ocupació de la vorera només afavoreix els interessos dels conductors i conductores de cotxes, i dona una imatge negativa i no real de l'ús de la bicicleta. Els responsables municipals han d'aplicar urgentment reformes profundes en el model actual de mobilitat.

Les entitats que signem aquest manifest

- Demanem als responsables dels ajuntaments de Catalunya que la promoció de l'ús de la bicicleta i la implantació d'infraestructures ciclistes no es faci en detriment de la comoditat i la seguretat del col·lectiu de vianants. La pacificació del trànsit és molt més eficaç que els carrils bici sobre vorera.
- Demanem als mitjans de comunicació que donin un suport decidit a la recuperació dels modes de transport més sostenibles, com el caminar i l'anar amb bicicleta. Anar a peu i amb bicicleta és eficient i molt segur.
- Demanem als ciutadans i ciutadanes que no es cansin de reivindicar, barri per barri i en el conjunt metropolità, una ciutat a escala humana, alliberada de les suposades necessitats del cotxe. L'ús del cotxe i de la moto ha de ser molt més racional i intel·ligent.
- Demanem a les administracions estatal, autonòmica i municipal una normativa de trànsit d'acord amb els principis de la «visió zero», que implica un màxim de mobilitat i protecció legal per a vianants i ciclistes. Demanem també que s'esta-

bleixi el principi de defensa de qui és físicament més vulnerable en el trànsit, amb independència de la conducta correcta o no d'aquestes persones. Qui duu una màquina amb una potència més gran, en una escala que va des de les bicicletes fins als vehicles més pesants, és responsable dels danys que provoca.

- Ens comprometem a treballar coordinadament per promoure els interessos de ciclistes i vianants. Donarem suport a les reivindicacions generals i específiques de l'altre col·lectiu, tot rebutjant conjuntament qualsevol mesura o planejament que vagi en contra dels seus interessos. En senyal d'aquest compromís, signem mútuament les respectives declaracions dels drets, la Carta Europea dels Drets dels Vianants i la Declaració d'Amsterdam sobre el dret d'anar amb bicicleta.
- Ens comprometem a promoure el respecte i la tolerància entre vianants i ciclistes amb tots els mitjans que estiguin al nostre abast, i a difondre les normes de conducció i de convivència que cal complir per a assolir-ho.

Iniciatives parlamentàries relacionades amb la bicicleta

A continuació, es reproduïxen les principals iniciatives parlamentàries relacionades amb la bicicleta que han adoptat els òrgans del Parlament. No s'inclouen les iniciatives d'abast exclusivament local o molt específic.

Resolució 158/V del Parlament de Catalunya, sobre la incorporació al Pla de carreteres de mesures de seguretat per a l'ús de la bicicleta i dels paràmetres ambientals comunitaris i internacionals

Tram. 250-00292/05

Adopció: Comissió de Política Territorial

Sessió núm. 19, 25.09.1996, DSPC-C 83

El Parlament de Catalunya insta el Govern a:

a) Incorporar al Pla de carreteres les mesures que garanteixin una major seguretat per a l'ús de la bicicleta com a mitjà de transport, especialment en les xarxes de carreteres locals i comarcals.

b) Introduir els paràmetres ambientals que recomanen els organismes comunitaris i internacionals sobre política i actuació en matèria de medi ambient i desenvolupament sostenible com a criteri d'avaluació de les propostes del Pla de carreteres.

Resolució 627/V del Parlament de Catalunya, sobre la promoció de l'ús de la bicicleta

Tram. 250-01480/05

Adopció: Comissió de Política Territorial

Sessió núm. 51, 10.06.1998, DSPC-C 333

El Parlament de Catalunya insta el Govern a:

a) Emprendre campanyes de promoció de l'ús de la bicicleta, especialment com a vehicle de desplaçament i no sols d'esport o lleure.

b) Emprendre campanyes de promoció del transport públic i fomentar l'ús combinat de la bicicleta i el transport públic.

c) Promoure mesures d'ajut per a afavorir l'increment de l'ús de la bicicleta, destinades bàsicament a finançar-ne la compra, a reduir-ne l'IVA i a potenciar el mercat nacional.

d) Promoure el turisme creixent que cerca la relació amb el món rural i tradicional i un contacte més gran amb la natura i que pot utilitzar la bicicleta com el mitjà de transport o de lleure més respectuós amb el medi.

e) Promoure l'edició de mapes d'itineraris adients per a bicicletes i fomentar-ne la integració en la xarxa europea.

f) Desenvolupar programes de formació ocupacional vinculats a la problemàtica ambiental i al món de la bicicleta.

g) Crear una comissió de suport, estudi i assessorament sobre la bicicleta, amb mitjans suficients per a ser efectiva, coordinada amb els ens gestors de les problemàtiques del trànsit, la seguretat, les infraestructures, etc.

h) Impulsar la creació de serveis públics de bicicletes, especialment en llocs on es puguin interconnectar en altres sistemes de transport públic.

Resolució 628/V del Parlament de Catalunya, sobre el foment de la seguretat dels usuaris de la bicicleta

Tram. 250-01481/05

Adopció: Comissió de Política Territorial

Sessió núm. 51, 10.06.1998, DSPC-C 333

El Parlament de Catalunya insta el Govern a:

a) Promoure criteris urbanístics per a millorar la seguretat dels desplaçaments curts amb bicicleta i a peu, evitant la concentració de serveis i centres d'interès que obliguen a llargs viatges.

b) Establir les mesures necessàries per a moderar i apaivagar el trànsit i promoure la mobilitat a peu i amb bicicleta, entre elles la promoció de zones de prioritat invertida i de velocitat limitada.

c) Potenciar les campanyes d'educació viària, amb incidència en l'ús de la bicicleta, especialment en els parcs infantils de trànsit.

- d) Fomentar una senyalització i una regulació adients favorables a la bicicleta.
- e) Fomentar la separació física dels carrils de bicicleta en les vies de trànsit de vehicles a motor.
- f) Regular l'homologació de bicicletes de qualitat, amb els elements de seguretat necessaris (llums, segments reflectants, etc.).
- g) Promoure l'autoprotecció dels usuaris de bicicletes.
- h) Estudiar i fomentar un sistema d'assegurança per a ciclistes.
- i) Instar el Govern de l'Estat a definir els drets i les obligacions dels ciclistes i les ciclistes, i els equipaments de les bicicletes, i promoure, si s'escau, iniciatives legislatives pròpies per a millorar les condicions de seguretat.

**Resolució 629/V del Parlament de Catalunya,
sobre la creació i la millora d'infraestructures
destinades a l'ús de la bicicleta**

Tram. 250-01482/05

Adopció: Comissió de Política Territorial

Sessió núm. 51, 10.06.1998, DSPC-C 333

El Parlament de Catalunya insta el Govern a:

- a) Fomentar la millora global de les infraestructures viàries per a adaptar-les a un ús millor de les bicicletes.
- b) Fomentar la creació i la senyalització d'itineraris i carrils de bicicleta urbans, interurbans i de muntanya.
- c) Promoure la inclusió de la viabilitat dels carrils de bicicleta o de l'adequació de les voravies per a l'ús de les bicicletes en tots els estudis i els plans de carreteres.
- d) Fomentar el manteniment dels asfaltats de carrers i carreteres.
- e) Solucionar les dificultats d'entrada i sortida de les ciutats.
- f) Estudiar l'accés i el trànsit de les bicicletes pels túnels de determinades carreteres o per rutes alternatives raonables.
- g) Fomentar la reconversió de les vies de ferrocarril abandonades en vies verdes.
- h) Fomentar l'adequació dels habitatges nous i rehabilitats a les necessitats derivades de l'ús de les bicicletes.

i) Fomentar els aparcaments públics de bicicletes, especialment a l'interior dels centres d'interès (escoles, instal·lacions esportives, estacions de tren i autobusos, etc.).

j) Facilitar i promoure l'ús de les bicicletes en els accessos als centres escolars i en llur entorn.

Resolució 510/VI del Parlament de Catalunya, sobre els sistemes de protecció lateral a les carreteres

Tram. 250-00753/06 i 250-00762/06

Adopció: Comissió de Política Territorial

Sessió núm. 16, 14.03.2001, DSPC-C 143

El Parlament de Catalunya insta el Govern a:

a) Estudiar i a dur a cap les actuacions necessàries per a substituir progressivament, quan es facin obres de millora o reparacions, els suports de les barreres de seguretat metàl·liques existents en la xarxa viària de Catalunya i, quan es tracti de noves instal·lacions, posar-hi suports en forma de «C» amb cantons arrodonits perquè no presentin riscos per als motoristes.

b) Demanar al Govern de l'Estat que prengui les mesures a què fa referència l'apartat *a* en la xarxa viària de la seva competència.

Resolució 697/VI del Parlament de Catalunya, sobre l'adhesió a la Declaració d'Amsterdam relativa a l'ús de la bicicleta

Tram. 250-01173/06

Adopció: Comissió Permanent de Legislatura sobre la Unió Europea i d'Actuacions Exteriors, Cooperació i Solidaritat

Sessió núm. 8, 08.05.2001, DSPC-C 177

El Parlament de Catalunya expressa el seu suport i la seva voluntat de resposta a la Declaració d'Amsterdam relativa a l'ús de la bicicleta, aprovada en aquesta ciutat el dia 22 de juny de 2000, i insta el Govern a:

a) Adherir-se formalment a la Declaració d'Amsterdam relativa a l'ús de la bicicleta.

b) Potenciar, d'acord amb les resolucions aprovades per aquest Parlament l'any 1998, l'aplicació de les recomanacions i les peticions formulades en l'esmentada Declaració d'Amsterdam i integrar-les en la seva pròpia acció de govern.

c) Divulgar la Declaració d'Amsterdam a fi de promoure'n el coneixement.

Resolució 932/VI del Parlament de Catalunya, sobre la creació d'una xarxa de vies ciclistes de Catalunya

Tram. 250-01559/06

Adopció: Comissió de Política Territorial

Sessió núm. 25, 10.10.2001, DSPC-C 231

El Parlament de Catalunya insta el Govern a:

a) Impulsar, des del diàleg amb les entitats d'usuaris de bicicleta i la col·laboració amb la resta d'administracions implicades, la creació d'una xarxa de vies ciclistes de Catalunya.

b) Elaborar un estudi, i presentar-li'n les conclusions en el termini màxim d'un any, per a donar viabilitat a una xarxa de vies ciclistes, el qual estudi, entre altres aspectes, ha d'incloure l'inventari i la descripció de totes les vies ciclistes interurbanes, una anàlisi de la demanda, els criteris tècnics de traçat i disseny de les vies que han de constituir la xarxa, i també la necessària intermodalitat, la connectivitat amb les línies verdes i les rutes de la xarxa ciclista bàsica europea EuroVelo.

Resolució 1103/VI del Parlament de Catalunya, sobre l'elaboració d'un estudi relatiu a la implantació del projecte EuroVelo a Catalunya

Tram. 250-01414/06

Adopció: Comissió de Política Territorial

Sessió núm. 30, 06.02.2002, DSPC-C 282

El Parlament de Catalunya insta el Govern a fer un estudi sobre la implantació del projecte EuroVelo a Catalunya.

Resolució 330/VII del Parlament de Catalunya, sobre les assegurances per a bicicletes en el marc del Pla estratègic de la bicicleta

Tram. 250-00875/07

Adopció: Comissió de Política Territorial

Sessió núm. 28, 14.12.2005, DSPC-C 276

El Parlament de Catalunya insta el Govern a analitzar les assegurances per a bicicletes en el marc del Pla estratègic de la bicicleta, a fer públiques les possibilitats que s'ofereixen en el mercat i, si escau, fer propostes d'actuació a aquest respecte.

Resolució 73/VIII del Parlament de Catalunya, sobre la tramitació del Pla estratègic de la bicicleta

Tram. 250-00269/08

Adopció: Comissió de Política Territorial

Sessió núm. 11, 10.10.2007, DSPC-C 154

El Parlament de Catalunya insta el Govern a prosseguir la tramitació del Pla estratègic de la bicicleta perquè pugui ésser aprovat el primer trimestre de l'any 2008. El Pla ha de dissenyar la xarxa bàsica de la bicicleta, definir els estàndards tècnics de disseny de vies ciclistes i fomentar l'ús de circuits pedalables en zones urbanes.

Resolució 298/VIII del Parlament de Catalunya, sobre cursos relatius als drets i deures dels ciclistes i sobre la campanya de sensibilització i coexistència entre la bicicleta i els vehicles motoritzats

Tram. 250-00588/08

Adopció: Comissió de Justícia, Dret i Seguretat Ciutadana

Sessió núm. 25, 18.09.2008, DSPC-C 375

El Parlament de Catalunya insta el Govern a:

a) Estudiar, per mitjà del Servei Català de Trànsit, la possibilitat d'impartir cursos d'informació i formació sobre els drets i deures dels ciclistes per a tots els usuaris de la via pública a Catalunya.

b) Reeditar la campanya de sensibilització i coexistència entre la bicicleta i els vehicles motoritzats que es va portar a ter-

me el 2007, juntament amb la Federació Catalana de Ciclisme, la Coordinadora d'Usuaris de la Bicicleta, el Reial Automòbil Club de Catalunya i el Servei Català de Trànsit, i fer-ne una difusió al més àmplia possible.

Declaració del Parlament de Catalunya sobre l'ús de la bicicleta com a mitjà sostenible i saludable de mobilitat

Tram. 401-00021/08

Lectura en el Ple

Sessió núm. 37, 21.05.2008, DSPPC-P 52

El Parlament de Catalunya remarca l'ús creixent que els ciutadans fan de la bicicleta com a vehicle per a la mobilitat quotidiana i com a instrument de lleure, es fa ressò de la demanda constant d'itineraris segurs per a aquest vehicle i expressa la necessitat de regular la convivència entre vianants, bicicletes i vehicles de motor. En aquest sentit, el Parlament de Catalunya constata que:

- L'ús de la bicicleta contribueix a millorar la qualitat de vida dels qui la utilitzen i ofereix nombrosos avantatges socials, en la mesura que és un vehicle silenciós, net, assequible i sostenible.
- La bicicleta ajuda a reduir la congestió del trànsit urbà, perquè necessita poc espai, tant en moviment com aparcada.
- L'ús de la bicicleta ajuda a reduir la contaminació i millora la qualitat dels espais públics urbans.

Per tot això, el Parlament de Catalunya manifesta que:

- Cal desenvolupar el potencial de la bicicleta a Catalunya i garantir-ne un ús segur: tothom té dret a anar amb bicicleta amb seguretat, tant en els itineraris urbans com en els itineraris interurbans o rurals.
- Cal que totes les organitzacions implicades i totes les administracions de Catalunya facin més promoció de la bicicleta per permetre la consolidació d'una cultura que n'afavoreixi l'ús.

- Cal que els espais urbans siguin dissenyats de manera que la bicicleta hi pugui circular amb seguretat i evitant conflictes amb els altres usuaris de la via pública.
- Cal que els poders públics atorguin a la bicicleta el mateix valor i la mateixa funcionalitat que als altres mitjans de transport.
- Les administracions públiques han de procurar millorar i incrementar les xarxes d'itineraris ciclistes, i afavorir-hi la intermodalitat i la multimodalitat.
- Les administracions públiques han d'impulsar polítiques de promoció de l'ús de la bicicleta i han d'establir incentius fiscals a favor de l'ús quotidià de la bicicleta com a mitjà de mobilitat.
- S'han de desplegar programes d'educació, formació i informació ciutadanes sobre l'ús de la via pública i sobre el respecte a les normes de seguretat viària.

Finalment, el Parlament de Catalunya, coneixedor del Pla estratègic de la bicicleta, elaborat pel Govern:

- Encoratja els responsables del desplegament del Pla a impulsar decididament aquest instrument de promoció de la mobilitat ciclista.
- Insta totes les administracions públiques de Catalunya a implementar el Pla, d'acord amb llurs competències, amb la major promptitud i amb la màxima eficiència.

Palau del Parlament, 21 de maig de 2008

Recomanació 2/VIII de la Comissió de Peticions, perquè el Departament de Política Territorial i Obres Públiques tingui en compte els itineraris ciclistes en les modificacions de la xarxa viària

Tram. 125-00090/08

Adopció: Comissió de Peticions

Sessió núm. 16, 11.11.2008, DSPC-C 420

La Comissió de Peticions del dia 11 de novembre de 2008 ha examinat la petició presentada pel senyor I. S. M. sobre la circu-

lació de bicicletes pel tram Sant Fruitós de Bages - Sallent de la carretera C-16.

Els fets exposats en la petició i l'informe corresponent emès pel Departament de Política Territorial i Obres Públiques fan palès que la construcció de carreteres i les modificacions de la xarxa viària poden afectar en alguns casos els circuits habituals dels cicloturistes de la zona, la qual cosa pot comportar inconvenients per als desplaçaments amb bicicleta o per al seu ús lúdic o esportiu.

Per aquest motiu, la Comissió de Peticions ha adoptat, d'acord amb l'article 60,5 del Reglament, la següent

Recomanació

La Comissió de Peticions recomana al Departament de Política Territorial i Obres Públiques que tingui en compte, en la construcció de carreteres i en les modificacions de la xarxa viària que es projectin, els itineraris ciclistes existents, amb la finalitat de preveure les solucions adequades per a mantenir-los o, si escau, els itineraris alternatius corresponents.