

# LA BICI ALS PROGRAMES ELECTORALS DEL 14F

9 de febrer de 2021



## FEM BICI

Federació d'Entitats per la Mobilitat  
amb Bicicleta de Catalunya

# Índex

[Presentació](#)

[Selecció i localització dels programes](#)

[Anàlisi per paraules clau](#)

[Anàlisi dels programes per candidatures](#)

[Anàlisi del programa de Ciutadans \(C's\)](#)

[Anàlisi del programa de Junts](#)

[Anàlisi del programa d'Esquerra Republicana de Catalunya \(ERC\)](#)

[Anàlisi del programa del Partit Socialista de Catalunya \(PSC\)](#)

[Anàlisi del programa de Catalunya en Comú - Podem \(ECP\)](#)

[Anàlisi del programa de la CUP - Un nou cicle per guanyar](#)

[Anàlisi del programa del Partit Popular de Catalunya \(PPC\)](#)

[Anàlisi del programa del Partit Demòcrata de Catalunya \(PDeCat\)](#)

[Quadre resum](#)

[Valoració general](#)

[Les polítiques de mobilitat amb bicicleta tenen poc pes al conjunt dels programes.](#)

[Manca un projecte de xarxa pedalable d'àmbit nacional.](#)

[Manca un plantejament institucional, estructural i instrumental per impulsar la bici a nivell de país.](#)

[Poca transversalitat de les polítiques de la bicicleta.](#)

[L'automoció manté el protagonisme en les polítiques de mobilitat, infraestructures i indústria.](#)

[L'impuls a la bicicleta no es presenta com un projecte estratègic de país.](#)

[10 Propostes de país sobre la bicicleta](#)

[1. Ciutats i pobles pedalables](#)

[2. Xarxa pedalable interurbana.](#)

[3. Intermodalitat bicicleta-tren i bus interurbà](#)

[4. La bici als centres educatius.](#)

[5. Promoció de la bici per desplaçaments a la feina.](#)

[6. Indústria i sector de la bicicleta.](#)

[7. Ciclogística](#)

[8. Cicloturisme](#)

[9. Compromís polític amb la bicicleta](#)

[10. Capacitat d'execució de les polítiques de la bicicleta](#)

# Presentació

[FEM Bici](#) (Federació d'Entitats per la Mobilitat en Bicicleta de Catalunya) és una plataforma d'associacions i col·lectius de persones usuàries de la bicicleta d'arreu del territori, que s'articulen per a defensar i representar els drets de la població que es mou en bicicleta al conjunt del país, i alhora per promoure la promoció i el creixement de la bicicleta com a opció de mobilitat entre la ciutadania.

La convocatòria d'unes eleccions és una oportunitat per conèixer quins són els objectius i projectes de les diverses formacions polítiques al voltant de la bicicleta, i per intentar augmentar el nivell de compromís de les formacions polítiques amb l'objectiu de situar la bici en l'ordre de prioritats més alt possible en l'escenari polític del país.

Les properes eleccions al Parlament de Catalunya previstes per al 14 de febrer arriben en un context certament complex, condicionades pel conflicte polític entre Catalunya i l'Estat, i fortament marcades per una banda, per la necessitat i expectativa de sortida a curt termini de la crisi de la Covid-19, i per l'emergència climàtica que ha esdevingut el principal repte global amb un horitzó crític situat al 2030.

La prevista arribada dels fons europeus per la recuperació Next Generation, amb incerteses encara sobre la forma de vehicular-los, obliga a identificar els projectes estratègics per aquest moment clau, que s'haurien de desprendre de les propostes i prioritats polítiques plantejades per aquests comicis. I és per això que l'anàlisi dels programes electorals, si bé és un exercici d'interès en qualsevol circumstància, en aquest cas resulta especialment estratègic.

Són principalment 2 els objectius als que respon l'elaboració d'un document com aquest:

1. **Contrast entre les propostes de les diverses candidatures.** L'anàlisi que proposa aquest document permet que la ciutadania sensibilitzada per la mobilitat amb bicicleta pugui contrastar el pes i la importància que cada candidatura dona a la bicicleta, i tenir-ho en compte, si s'escau, en la seva opció de vot.
2. **Oferir una perspectiva general de la importància que es dona a la bicicleta en l'actual escenari polític del nostre país.** L'anàlisi dels programes electorals ens permet valorar globalment la importància que es dona a la bicicleta des de l'àmbit polític en un moment determinat com l'actual, i el nivell de transversalitat en funció de la diversitat d'opcions polítiques que plantegen propostes sobre la mobilitat amb bicicleta, i que es pot entendre com indicador de normalització de la bicicleta.

Destacar en darrer terme, que s'ha intentat abordar la redacció d'aquest document amb la màxima objectivitat possible, i sense cap voluntat d'afavorir una o altra candidatura. Si hi ha algun error o aspecte que pugui no haver-se considerat correctament, preguem se'ns pugui notificar al correu [fembici.cat@gmail.com](mailto:fembici.cat@gmail.com) per a corregir-lo o esmenar-lo, si s'escau.

# Selecció i localització dels programes

L'anàlisi s'ha cenyit a les candidatures de formacions polítiques amb representació parlamentària en la legislatura passada, entenent algunes formacions com Junts o PDeCat com a derivades de formacions amb representació parlamentària.

La major part de les candidatures han enllaçat durant els darrers dies un document programàtic descarregable en format pdf als portals web respectius. Només en el cas de Ciutadans (C's) i el Partit Popular de Catalunya (PPC) els programes s'han localitzat només en format web i no descarregables.

A continuació els enllaços als respectius programes de cada candidatura a 6 de febrer de 2021.

## **Ciutadans (C's)**

<https://todos.cat/> (només format web)

## **Junts per Cat**

<https://junts.cat/wp-content/uploads/2021/02/PROGRAMA-ELECTORAL-JUNTS.pdf>

## **Esquerra Republicana de Catalunya (ERC)**

[https://www.esquerra.cat/uploads/20210129/programa\\_electoral\\_esquerra\\_erc\\_14f\\_2021.pdf](https://www.esquerra.cat/uploads/20210129/programa_electoral_esquerra_erc_14f_2021.pdf)

## **Partit Socialista de Catalunya (PSC)**

[http://www.socialistes.cat/wp-content/uploads/2021/01/210126\\_PROGRAMA-ELECTORAL-CATALA%CC%80.pdf](http://www.socialistes.cat/wp-content/uploads/2021/01/210126_PROGRAMA-ELECTORAL-CATALA%CC%80.pdf)

## **Catalunya en Comú - Podem (EC-P)**

<https://encomupodem.cat/programa-electoral/>

## **Candidatura d'Unitat Popular (CUP)**

<https://perquanyar.cat/wp-content/uploads/2021/01/Programa.pdf>

## **Partit Popular de Catalunya (PPC)**

<http://www.ppcatalunya.com/ca/principals-propostes-per-una-catalunya-millor/> (només format web)

## **Partit Demòcrata**

<https://angelschacon.cat/wp-content/uploads/2021/01/Programa-electoral.pdf>

# Anàlisi per paraules clau

Com una primera forma d'aproximació als programes, s'han escollit 8 conceptes representats per una o més paraules, relacionats amb la mobilitat amb bicicleta, i s'ha fet un recompte del nombre de vegades que apareixen als respectius programes.

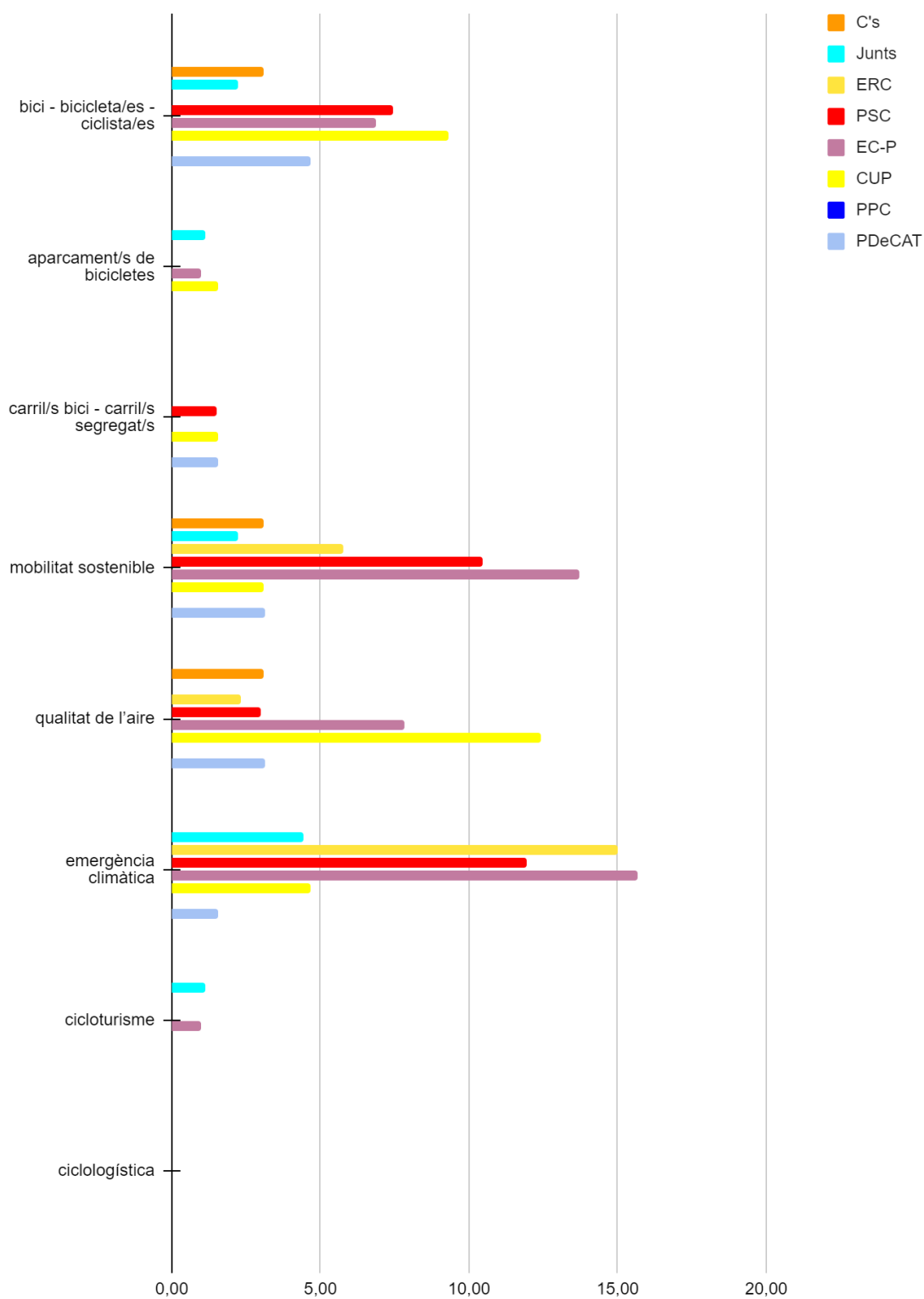
Els conceptes-paraules que s'han recomptat són:

- bici - bicicleta/es - ciclista/es
- aparcament/s de bicicletes
- carril/s bici - carril/s segregats
- mobilitat sostenible
- qualitat de l'aire
- emergència climàtica
- cicloturisme
- ciclogística

Al quadre apareixen els valors absoluts amb la informació del nombre de pàgines de cada programa, i al gràfic els valors surten ponderats per cada 100.000 paraules, per tal de facilitar la comparació entre programes d'extensions diverses.

PARAULES CLAU	C's	Junts	ERC	PSC	ECP	CUP-GC	PPC	PDeCAT
Nombre total de paraules	32.568	89.909	86.760	67.061	102.160	64.322	3.070	64.196
bici - bicicleta/es - ciclista/es	1	2	0	5	7	6	0	3
aparcament/s de bicicletes	0	1	0	0	1	1	0	0
carril/s bici - carril/s segregat/s	0	0	0	1	0	1	0	1
mobilitat sostenible	1	2	5	7	14	2	0	2
qualitat de l'aire	1	0	2	2	8	8	0	2
emergència climàtica	0	4	13	8	16	3	0	1
cicloturisme	0	1	0	0	1	0	0	0
ciclogística	0	0	0	0	0	0	0	0

## Nombre de paraules clau per cada 100.000 paraules de programa



# Anàlisi dels programes per candidatures

L'estructura, l'enfocament, l'extensió i el format dels programes és divers, per això l'aproximació als programes requereix d'un rastreig general d'aquests, que no es limita a la secció de "mobilitat".

El criteri de selecció d'aportacions i propostes de cada programa per recollir al document, respon a una perspectiva àmplia de la mobilitat amb bicicleta, i per tant es recullen tots aquelles punts, en diversos àmbits, que en fan una referència directa, ja sigui en apartats específicament de mobilitat, com en d'altres vinculats a salut, educació, turisme, infraestructures de transport o logística, i també els aspectes que poden tenir-hi una relació rellevant de forma més indirecta, com els relacionats amb aspectes legislatius, fiscals o de governança per fer front a l'emergència climàtica, a la crisi de qualitat de l'aire, o a la transformació del model de mobilitat. Qüestions que, sense fer referència explícita a la bicicleta, permetin avançar en un marc més favorable per aquesta.

Les propostes amb referència directa i explícita a la bicicleta s'han destacat amb color de fons.

S'han recollit les propostes que es consideren rellevants per a la mobilitat en bicicleta, tant si van a favor d'aquesta, que són la majoria dels casos, com si plantegen alguna qüestió que pugui anar de forma evident en contra d'aquesta.

Pels casos de propostes o aportacions que podrien ser potencialment positius per a la bicicleta, però que al no fer-ne cap referència explícita, el benefici per la bicicleta resulta qüestionable, s'ha optat per fer-ne un comentari sense incloure el fragment.

La lectura i selecció dels diversos programes s'ha fet amb un criteri d'objectivitat procurant no afavorir una o altra opció política, i mirant de reflectir de la forma més directe possible els plantejaments formulats a cada programa.

Per un criteri de transparència, i per facilitar el contrast dels continguts del document, tots els fragments seleccionats dels programes estan referenciats a la pàgina corresponent del programa (quan es tracta d'un document paginat), i al bloc de continguts on s'ubica cada proposta.

## Anàlisi del programa de Ciutadans (C's)

Al bloc “2. Por una verdadera reconstrucción que dé respuesta a familias, autónomos, pymes, trabajadores para superar la crisis de la Covid-19”, dins l’apartat “2.8. Impulsar la transición ecológica frente al reto del cambio climático”, es proposa una nova Estratègia d’Adaptació al Canvi Climàtic 2030, i un programa de mobilitat sostenible per reduir emissions i millora la qualitat de l’aire.

*2.8.1 Elaboraremos una **nueva Estrategia de Adaptación al Cambio Climático 2030**. Velaremos desde la Oficina Catalana de Cambio Climático por su aplicación y por el cumplimiento de los objetivos de emisiones de gases de efecto invernadero marcados por el Acuerdo de París que correspondan a Cataluña dentro de la planificación estatal. Adaptaremos nuestra Ley autonómica de Cambio Climático al contenido de la nueva norma estatal que se apruebe en esta legislatura.*

*2.8.4 Desarrollaremos un **programa de movilidad sostenible que establezca objetivos medibles de reducción de CO2 y mejoras en la calidad del aire**. Llevaremos a cabo una actualización del inventario de emisiones de gases de efecto invernadero para que sirva como referencia para realizar correcciones.*

Al bloc 3 sobre empresa i reactivació de l’economia, en un apartat sobre infraestructures, es proposa un Sistema d’Avaluació d’Inversions en Transport per prioritzar-les segons rendibilitat socioeconòmica i ambiental.

*3.6.2 Estableceremos una evaluación independiente, profesional e imparcial de las infraestructuras que acredite su necesidad en función de retorno social. Extenderemos el **Sistema d’Avaluació d’Inversions en Transport (SAIT) para priorizar las inversiones en función de su rentabilidad socioeconómica y su sostenibilidad ambiental**. Crearemos una Oficina Independiente para garantizar la aplicación imparcial de esta metodología, que colaborará con la Oficina Nacional de Evaluación estatal para compartir criterios y establecer una metodología común.*

Al bloc 5 sobre polítiques socials i estat del benestar, en un apartat sobre foment de l’esport, es proposa ampliar i millorar la xarxa de vies verdes i vies pedalables.

***5.10.5 Ampliaremos y mejoraremos la red de vías verdes y ciclovías con itinerarios seguros y accesibles para personas con movilidad reducida que permitan pasear, correr o ir en bicicleta**. Integraremos el concepto de movilidad los beneficios que comporta la actividad física y deportiva, acercando al ciudadano a la naturaleza, favoreciendo el conocimiento del patrimonio histórico y natural, el desarrollo del turismo activo y la creación de nueva ocupación.*



## Anàlisi del programa de Junts

Al bloc inicial de “50 mesures principals per un govern fort i eficient”, es planteja una reorganització del Govern de la Generalitat per potenciar, entre altres, l'àrea d'emergència climàtica i la vinculació dels sectors productius i la lluita contra la crisi climàtica.

Pag. 18

*Potenciar les àrees d'**emergència climàtica**, feminismes, gent gran i món rural.*

*Apostar pel creixement intel·ligent, vinculant els sectors productius i la **lluita contra la crisi climàtica**, en el marc de l'agenda verda de la Unió Europea.*

En aquest mateix bloc es proposa acompanyar la transformació del sector de l'automoció orientada al vehicle elèctric, però sense cap referència a la bicicleta.

Al mateix bloc es proposa completar la xarxa d'infraestructures per una mobilitat resilient i sostenible, Crea l'Agència del Canvi Climàtic, i una Llei de Transició Energètica per reduir les emissions de GEH a un 55% al 2030.

Pag. 21

*41. Eliminar els peatges d'autopista per implantar la vinyeta. Completar la xarxa d'infraestructures necessàries per garantir una **mobilitat resilient i sostenible** a tots els territoris.*

*42. Crear l'**Agència del Canvi Climàtic** i promoure la Llei de l'Economia Circular i l'Eficiència en l'Ús dels Recursos Naturals.*

*43. Aprovar la **Llei de Transició Energètica** per implantar un model que **redueixi les emissions de gasos amb efecte d'hivernacle en un 55% pel 2030**, lluita contra els oligopolis i els preus abusius, i permeti la sobirania energètica.*

Al bloc d'“Economia dinàmica i pròspera en transició”, en un apartat sobre indústria, es proposa tenir en compte, entre altres, l'àmbit de la sostenibilitat, en la gestió dels fons europeus. Al mateix bloc es parla de la transformació sostenible de les activitats industrials. però no hi ha cap referència a la bicicleta, totes les propostes van orientades al desenvolupament del vehicle elèctric del sector de l'automoció.

Al mateix bloc, en un apartat sobre turisme, es proposa implantar un programa de reducció de la petjada ecològica.

Pag. 182

*Implantarem un programa especial de **reducció de la petjada ecològica**, entre d'altres mitjançant la certificació energètica i l'adopció de bones pràctiques, per contribuir a la lluita contra l'escalfament global i minimitzar l'emissió de gasos d'efecte hivernacle, principalment diòxid de carboni, que genera el sector.*

Al mateix bloc, en un apartat sobre teletreball, es fa referència als beneficis ambientals i millora de la mobilitat urbana que aquest pot suposar.

Pag. 218

*La millora del medi ambient, reduint les emissions associades als desplaçaments al lloc de treball.*

*La millora de la mobilitat a les ciutats, reduint l'ocupació del transport públic i de les infraestructures viàries.*

Al bloc de "Cohesió territorial i medi ambient" es fa referència a l'emergència climàtica i es proposa reduir un 55% les emissions de GEH el 2030, d'una Catalunya sense contaminació també el 2030, i d'una Agenda Verda amb polítiques de sostenibilitat que haurien d'afectar al model de mobilitat i les infraestructures.

Pag. 227

*Estem en emergència climàtica, els efectes del canvi climàtic ja són evidents i no podem demorar més una actuació ferma i decidida arreu del planeta. Aquest serà sense dubte el repte principal de la humanitat en les dècades vinents i Catalunya ha de posar el seu granet de sorra. Hem de contribuir solidàriament a l'objectiu de la Unió Europea d'haver reduït el 2030 les emissions de gasos amb efecte d'hivernacle en un 55% respecte del 1990. Pel 2030 ens fixarem també l'objectiu d'una Catalunya sense contaminació i per tant els pròxims anys seran clau.*

*(...)*

*Les polítiques de sostenibilitat i energia s'han d'emmarcar necessàriament, durant el pròxim decenni, en l'Agenda Verda, un gran projecte de país que, de manera coherent amb la Unió Europea, ha de transformar la nostra economia i la nostra gestió del territori (...). Això ens obliga, doncs, a replantejar elements tan quotidians com la forma com ens movem, avançar cap a un model de mobilitat basat en el transport públic i en la neutralitat d'emissions de CO<sub>2</sub>.*

En aquest mateix bloc es proposa l'Agenda Verda Catalunya 2030, la neutralitat en carboni per al 2050 a Catalunya, l'objectiu d'eliminar la contaminació pel 2030, i la Llei de Transició Energètica.

Pag. 228

*L'Agenda Verda Catalunya 2030, coherent amb els objectius del EU Green Deal i altres instàncies internacionals, serà l'eina estratègica principal de transformació socioeconòmica de Catalunya, apostant pel creixement intel·ligent, vinculant els sectors productius i la lluita contra la crisi climàtica. En aquesta legislatura, s'aprovarà i es començarà a aplicar.*

*Catalunya serà neutra en carboni el 2050. Amb aquest propòsit, haurem d'implantar les mesures necessàries per a contribuir solidàriament a l'objectiu de la Unió Europea d'haver reduït el 2030 les emissions de gasos amb efecte d'hivernacle en un 55% respecte del 1990.*

*Ens fixarem l'objectiu "Catalunya sense contaminació" per a l'any 2030, de manera que s'ampliaran, s'intensificaran i s'aplicaran les mesures per a eliminar la*

contaminació atmosfèrica (òxids de nitrogen, partícules, ozó troposfèric) i acústica, la contaminació dels rius i dels aqüífers, la dels sòls i la del litoral de manera que quedin sempre per sota dels límits establerts per la Unió Europea i dels recomanats per l'Organització Mundial de la Salut.

Pag. 230

Aprovarem la **Llei per a la Transició Energètica** (...) fins a assolir una quota mínima d'ús d'energies renovables del 32% i **una reducció del 55% de les emissions contaminants abans del 2030**, en línia amb l'objectiu marcat per la Unió Europea.

En aquest mateix bloc, dins l'apartat sobre territori, s'esmenten les vies verdes i les rutes cicloturístiques com a iniciatives complementàries de les comunicacions del món rural.

Pag. 233

Millorarem totes les comunicacions del món rural, tant en la vialitat física de les infraestructures de mobilitat, carreteres, autovies, autopistes, camins rurals, accessos a nuclis de població i masies, pistes forestals, etc.(...). Aquestes comunicacions viàries són essencials per l'activitat agropecuària i rural i, a més, es complementen amb iniciatives territorials per recuperar **vies verdes, rutes cicloturístiques**, (...).

En aquest mateix bloc, en l'apartat de "Cohesió territorial, infraestructures i mobilitat", en la secció de "Mobilitat i transport públic", es planteja la transició cap a una mobilitat sense emissions, es proposen pactes territorials de mobilitat, continuar la implantació de la xarxa ciclista interurbana, potenciar la mobilitat activa, i ampliar l'oferta d'aparcaments d'enllaç a les estacions de tren i bus interurbà.

Pag. 242

Desplegarem els **pactes territorials de mobilitat** –sobre base comarcal o supracomarcal– i constituïrem les taules territorials de mobilitat com a eines de participació de les administracions locals i els agents del territori en la configuració de les polítiques de mobilitat.

**Continuarem implantant la xarxa ciclista interurbana per tal de facilitar l'ús habitual i segur d'aquest mitjà de transport.**

**Potenciarem la mobilitat activa** i, per a vianants, redactarem un pla de mobilitat que estableixi elements de facilitat i criteris de seguretat per a aquest tipus de desplaçament.

**Ampliarem l'oferta d'aparcaments d'enllaç** –tant per a **bicicletes/patinets** com per a cotxes) a les estacions ferroviàries i a les centrals d'autobusos.

Al mateix bloc, en un apartat sobre logística, es proposa regular la distribució urbana de mercaderies.

Pag. 245

**Regularem, consensuadament amb l'administració local i els sectors econòmics implicats, la distribució urbana de mercaderies, mitjançant l'establiment d'uns principis comuns i la creació d'unes eines eficaces d'informació al sector.**

Al mateix bloc, en l'apartat "Entorns urbans i metropolitans" es proposa, entre altres, implantar mesures per no superar els llindars de contaminació, generalitzar les zones de baixes emissions, i reforçar la reducció de contaminació acústica i lumínica.

Pag. 246

**Aplicarem les mesures sobre mobilitat, construcció, indústria i energia perquè no se superin els límits de contaminació atmosfèrica de NOx, PM10 i ozó.**

**Generalitzarem les zones de baixes emissions als municipis de més de 50.000 habitants.**

**Reforçarem les mesures i els projectes destinats a reduir tant la contaminació acústica com la lumínica.**

Al mateix bloc, en un apartat sobre turisme, es proposa un programa per reduir la petjada ecològica d'aquesta activitat, reduint emissions.

Pag. 249

**Implantarem un programa especial de reducció de la petjada ecològica. La majoria de les activitats relacionades amb el turisme requereixen, directament, energia en forma de combustibles fòssils, o indirectament, en forma d'electricitat sovint generada a partir del petroli, el carbó o el gas. Aquest consum comporta l'emissió de gasos d'efecte hivernacle, principalment de diòxid de carboni, del qual, almenys el 5% de les emissions mundials, n'és responsable el turisme, segons les estimacions de l'Organització Mundial del Turisme (OMT). Aquesta iniciativa encoratja l'execució d'un conjunt de mesures concretes orientades cap a la indústria turística del país, i que tenen com a objectiu reduir la petjada de carboni generada a través de la certificació energètica i l'adopció de bones pràctiques per reduir emissions.**

Al mateix bloc, en l'apartat d'"Emergència climàtica" es proposa crear un Servei d'Informació Ambiental i Climàtica, una Agència del Canvi Climàtic, la revisió de la fiscalitat, aranzels contra el dúmping climàtic, l'obligació d'informar sobre emissions de CO2, plans d'adaptació al canvi climàtic, i la descarbonització de la mobilitat

Pag. 255

**Crearem un Servei d'Informació Ambiental i Climàtica per tal que, amb la millor informació ambiental disponible per a la ciutadania, hi hagi la màxima col·laboració per assentar les bases de la sostenibilitat, l'economia verda i l'acció climàtica.**

**Crearem l'Agència del Canvi Climàtic, que s'ocupi d'impulsar l'acció climàtica del sector públic i del sector privat i que coordini el conjunt de polítiques de la Generalitat amb incidència sobre el canvi climàtic vetllant perquè s'orientin a complir els acords de París.**

*Promourem la **revisió de la fiscalitat** per tal que s'ajusti als objectius de transició de l'economia i l'energia cap a un model climàticament neutre i socialment just.*

*Reclamarem a la Unió Europea una **política aranzelària que gravi productes d'importació que facin dúmping climàtic.***

*Establirem l'**obligació d'informar sobre les tones de CO2 emeses** en l'elaboració i el transport dels productes posats a la venda procedents d'activitats intensives en l'ús d'energia fòssil.*

*Desenvoluparem **plans d'adaptació al canvi climàtic** per a tots els sectors crítics: **mobilitat**, infraestructures, boscos, aigua, litoral, agricultura, turisme, alimentació... Ho farem conjuntament amb les seves empreses i organitzacions. Prioritzarem la descarbonització de les indústries intensives en energia fòssil i de la mobilitat.*

Al mateix bloc, a l'apartat sobre "Transició Energètica" es proposa un Pla d'Acció en energia i clima, i avançar cap a un transport de zero impacte.

Pag. 267

*Elaborarem un nou **Pla d'acció en l'energia i pel clima** amb vista al 2050, essent el full de ruta que haurà d'afrontar cada àmbit productor/usuari d'energia: indústria, edificació, **mobilitat**, sector primari, administració, ciutadania i empreses.*

*Seguirem impulsant un **sistema de transport de persones i de mercaderies de zero impacte**. La desfossilització/descarbonització del transport ha d'impulsar una transició de **superació del model de combustibles fòssils** cap a sistemes dels serveis de desplaçament i transport més eficients, més nets i menys sorollosos.*

Al bloc de "Bon govern i nova governança", a l'apartat de "Nova llei de contractació pública", es proposa una clàusula ambiental.

Pag. 278

*Aplicarem una **clàusula ambiental en totes les contractacions públiques**, de manera que tots els serveis que prestin tercers en nom de la Generalitat de Catalunya compleixin amb els criteris de sostenibilitat i respecte ambiental, amb la finalitat final de ser una administració exemplar i contribuir al compliment i assoliment dels objectius de l'Agenda 2030 per lluitar contra el canvi climàtic.*

Al mateix bloc, a l'apartat de "Fiscalitat", dins la secció de "Política fiscal i pressupostària", es proposa una fiscalitat ambiental.

Pag. 296

*Impulsarem una **fiscalitat ambiental**. La introducció de criteris de fiscalitat i economia ambiental justa i progressiva que permetin internalitzar els costos ambientals dels processos productius i invertir per millorar-los.*

Al mateix bloc, a l'apartat sobre "Una mobilitat sostenible i segura" es proposa reduir al 50% les morts per accidents de trànsit, repensar l'espai públic cap a una mobilitat més sostenible i segura, una estratègia sensibilitzadora i educativa, crear estructura per la gestió del canvi de mobilitat.

Pag. 309

***Reduirem el 50% de les víctimes mortals per accident de trànsit l'any 2030 respecte l'any 2020.***

***Repensarem l'espai públic cap a una mobilitat més sostenible i segura, que se centri a establir les pautes de convivència entre els diferents usuaris de la via pública (normativa, bones pràctiques, espais endreçats) i a reduir la contaminació atmosfèrica i el soroll pacificant els entorns urbans i prioritzant la mobilitat a menys velocitat i no motoritzada.***

*Crearem una estratègia sensibilitzadora i educativa per involucrar tota la societat, desplegant iniciatives per promoure un canvi cultural cap a la consciència d'un futur sense víctimes de trànsit, sumant sinergies amb la incorporació de tota la societat, i definir una estratègia comunicativa, transversal, intergeneracional i duradora en el temps perquè la societat se senti interpel·lada en la responsabilitat compartida pel dret a la mobilitat.*

Al mateix apartat hi ha diverses propostes sobre "mobilitat intel·ligent" però sense cap referència a la bicicleta.

Al bloc "Amb vocació de lideratge internacional", en l'apartat "La Conferència pel futur d'Europa" es planteja defensar la inversió europea contra el canvi climàtic.

Pag. 326

***Defensarem l'esperit de la Llei de Canvi Climàtic i el Decret d'Energies Renovables del Parlament de Catalunya, amb un model de producció energètic plenament descentralitzat que posi en primer pla la necessitat que la UE inverteixi de manera substancial contra el canvi climàtic, incloent-hi la recerca i el desenvolupament de noves tecnologies netes que permetin generar llocs de treball d'alt valor afegit a Catalunya.***

Al mateix bloc, a l'apartat "Compromesos amb el projecte europeu" es manifesta la voluntat de participació a l'EU Green Deal.

Pag. 327

***Treballarem activament per Catalunya particip directe de les grans iniciatives europees, centrant especial atenció amb els fons Next Generation EU per fer front a la crisi de la COVID-19 i als compromisos adquirits en el'EU Green Deal per dur a terme una transició energètica i digital pel futur sostenible.***

Al mateix bloc, en un apartat sobre coordinació de l'acció exterior, es manifesta el compromís d'incorporar els ODS a totes les polítiques del govern.

Pag. 334

***Vetllarem per incorporar els Objectius de Desenvolupament Sostenible (ODS) de Nacions Unides en totes les polítiques del govern, com a part del compromís de Catalunya amb els reptes globals i les institucions multilaterals.***

Al mateix bloc, en l'apartat "Catalunya referent internacional" es proposa un living lab europeu sobre mobilitat intel·ligent intermodal, sense cap referència però a la bicicleta.

# Anàlisi del programa d'Esquerra Republicana de Catalunya (ERC)

Es parla de transició ecològica i lluita contra l'emergència climàtica a la introducció.

Pag. 4

*5. Transició ecològica i lluita contra l'emergència climàtica en cohesió territorial. Fer front a l'emergència climàtica, treballant de manera coordinada i transversal per assolir els Objectius de Desenvolupament Sostenible 2030 de Nacions Unides, amb un canvi del model energètic més just i verd amb un horitzó proper del 100% d'energia renovable. Avançar cap el residu zero i la **mobilitat sostenible** en el marc global de la **transició ecològica**, així com recosir el territori per un país equilibrat i en xarxa.*

Pag.6

*Alhora, cal fer front als reptes globals que ja teniem plantejats com a humanitat. L'**emergència climàtica** ha posat en qüestió el nostre sistema de vida i ens ha fet evident la necessitat de canviar cap a un model sostenible. L'aposta per la **transició ecològica** i el canvi del nostre model de vida ja no es pot fer esperar més. Hem de revertir la tendència del canvi climàtic i ser més respectuosos amb la natura. Per fer-ho, ens hem de fer nostres els reptes globals i actuar localment, aportant el nostre gra de sorra en tot el que tinguem al nostre abast.*

Al bloc "1. Reactivem l'economia productiva" es parla de mobilitat sostenible, i de la indústria de la mobilitat sostenible, però només fent referència a l'indústria de l'automoció.

Pag. 13

*Eix 3. Transició ecològica. La Comissió Europea ha emfatitzat la necessitat d'una recuperació verda que posi el focus en la neutralitat climàtica i en els objectius mediambientals. La reactivació de l'economia catalana ha de ser transformadora/regeneradora i compatible amb la neutralitat climàtica. Perquè sigui així, cal desplegar infraestructures d'energia renovable arreu del país i **impulsar una estratègia ambiciosa per a la mobilitat sostenible**, així com també per a l'economia circular i l'eficiència energètica. Del lideratge de Catalunya en l'economia verda, a Europa i a la Mediterrània, se'n derivaran les millors oportunitats per a la creació d'ocupació i benestar.*

Pag. 26

*Indústria de la **mobilitat sostenible**. Reconversió de les plantes que Nissan acaba abandonant i col·laboració amb SEAT i la indústria auxiliar per dissenyar una indústria de la mobilitat catalana que pugui ser competitiva a deu anys vista.*

Al bloc "4. Reconnectem el territori" es fa referència a la mobilitat de baix impacte ambiental, sense cap referència però a la bicicleta, i es parla de carrers com a eixos cívics, i de racionalitzar la xarxa viària d'alta capacitat.



Pag. 114

2. **Mobilitat de baix impacte ambiental** i de gran cohesió social, amb l'aposta per una combinació de sistemes de mobilitat intermodals, que prioritzi el transport públic i inverteixi en ferrocarril tant pel que fa a passatgers com a mercaderies.

3. **Infraestructures sostenibles** al servei de l'economia productiva i planificades amb criteris de rendibilitat socioeconòmica, d'avaluació del cost i d'impacte social, territorial i mediambiental.

Pag. 120

14. **Promoure la xarxa quotidiana de carrers com a eixos cívics** que han de permetre recorreguts a peu, amb continuïtat i útils, és a dir que, a més de poder enllaçar, han de servir per a les diferents activitats i han de tenir la socialització com a objectiu. Cal enllaçar espais verds i públics amb activitats comercials, culturals i de lleure.

17. **Racionalitzar la xarxa viària d'alta capacitat** entesa en el seu conjunt com una unitat, per a la qual cosa cal descartar propostes de desdoblaments, perllongaments o construcció de noves vies que es considerin reiteratives i que no estiguin justificades per altes intensitats mitjanes diàries (IMD) de trànsit en els corredors corresponents, com el Quart Cinturó.

Al mateix bloc, en un apartat de mobilitat urbana i interurbana, es proposa un sistema integral de mobilitat sostenible per connectar les capitals de comarca, sense fer cap referència a la bicicleta.

Pag. 122

31. **Establir un sistema integral de mobilitat sostenible** amb l'horitzó de garantir la **connectivitat amb i entre les capitals de comarca**, millorant la coordinació horària de tota la xarxa de transport públic de Catalunya, incloent trens i autocars, per tal de reduir i optimitzar els temps dels viatges.

Al bloc "5 .Reaccionem contra l'Emergència Climàtica", es fa referència a la reducció d'emissions contaminants i la millora de la qualitat de l'aire a la introducció, i d'introduir un impost sobre les emissions als vehicles.

Pag. 134

4. **Fer efectiu l'impost sobre les emissions de diòxid de carboni dels vehicles de tracció mecànica**, de caràcter finalista i per nodrir el Fons Climàtic i el Fons de Patrimoni Natural.

# Anàlisi del programa del Partit Socialista de Catalunya (PSC)

Al bloc “Federalisme i Bon Govern” es parla dels ODS i Agenda 2030, i dels instruments europeus de la lluita contra el canvi climàtic, i de criteris ambientals per a una proposta de reforma fiscal:

Pag. 9

*P13. Enfortir la contribució de la UE als **Objectius de Desenvolupament Sostenible (ODS)** i l'**Agenda 2030**.*

Pag. 12

38.1 La **lluita contra el canvi climàtic** a través de dos grans instruments: l'European Green Deal que potenciï una nova economia verda i un continent europeu climàticament neutre per al 2030, així com el Fons de Transició Justa, que permeti que ningú es quedi enrere en aquesta transició, ajudant financerament totes aquelles regions europees i treballadors que més ho necessitin. Les ciutats i regions tenen un rol fonamental perquè aquest gran Acord Verd Europeu tingui èxit.

Pag. 40

*1.5 Com a estratègia per fomentar l'**eficiència energètica** i la **reducció dels gasos hivernacle**, proposem aprofundir en una **reforma fiscal verda** que millori les figures impositives i la seva capacitat de recaptació pel que fa a la **imposició mediambiental**. L'objectiu d'aquestes noves figures impositives serà la millora de la qualitat ambiental i també de l'economia en el seu conjunt, en actuar com a motor de canvi del comportament dels agents econòmics. (...).*

Al bloc de “Transició Ecològica Justa” es parla de lluita contra el canvi climàtic, ODS, i es planteja una estratègia de transició ecològica i un Pla català de Transició Ecològica.

Pag. 110

*P1. Dissenyar col·lectivament el model i l'estratègia de **transició ecològica** i digital justa de l'economia catalana fins al 2050. Treballar per una **reducció del 55 % de les emissions de CO<sub>2</sub> l'any 2030** (respecte a l'any 1990), de forma coordinada amb les directrius de la UE; **l'assoliment de la neutralitat de carboni l'any 2050**; i promoure les **polítiques ambientals necessàries per combatre l'emergència climàtica** en tots els nivells territorials i en totes les administracions.*

Pag. 111

*P2. Elaborar un **Pla català de Transició ecològica** i digital justa o **Nou Acord Verd de Catalunya (2020-2030)**, en el marc de l'Estratègia de transició ecològica, que incorpori mesures de suport i promoció de l'economia verda, blava i circular, la rehabilitació energètica d'edificis i la **mobilitat elèctrica i sostenible**; (...)*

Dins aquest bloc de “Transició Ecològica Justa”, a l’apartat “O3. Mobilitat sostenible: més i millor transport públic i lluita contra la contaminació” apareixen propostes com la d’un Pla estratègic de mobilitat urbana sostenible a nivell català, tot i que s’obvia l’existència de l’Estratègia Catalana de la Bicicleta elaborada recentment, i es fa referència a la bicicleta i la necessitat d’espais segregats o pacificats a 30 en la mobilitat urbana, la voluntat de fer un Pla Estratègic de la Bicicleta a nivell català, finalitzar el pla d’infraestructures ciclables metropolitanas, i aplicar els Sistemes Intel·ligents de Transport per millorar la seguretat de vianants i ciclistes.

Pag. 116

*P25. Promoure la mobilitat sostenible amb l’elaboració d’un **Pla estratègic de mobilitat urbana sostenible per a Catalunya**, acordat amb el municipalisme català, que coordini polítiques i ajustos per implantar mesures estructurals que facilitin la mobilitat sostenible a totes les poblacions del país, amb especial incidència en les grans ciutats i àrees metropolitanas.*

*P26. Promoure la mobilitat urbana a partir de mesures per al foment dels desplaçaments a peu, la retirada dels obstacles de les voreres i la instal·lació d’escales mecàniques en barris amb forts pendents; de **la mobilitat en bicicleta, amb carrils segregats o en calçada en zones 30** i amb la regulació necessària per garantir la seguretat dels vianants; de la mobilitat responsable, perquè els desplaçaments més llargs es facin en transport públic col·lectiu. Paral·lelament, caldrà ampliar i reforçar la xarxa d’autobusos -sempre amb combois amb combustible de baixes emissions i renovable-, dotant-los de major freqüència i convertint-los en una xarxa de metro-bus en superfície amb carrils-bus exclusius; i **promoure campanyes perquè el vehicle privat (cotxe i moto) es reservi per als desplaçaments esporàdics**, prioritzant les modalitats sostenibles, com els vehicles elèctrics o híbrids, que podran ser d’ús compartit o propietat compartida.*

Pag. 117

*P31. **Desenvolupar un Pla Estratègic de la Bicicleta, que fomenti la creació de xarxes pedalables al territori de Catalunya.***

*P32. **Finalitzar el pla d’infraestructures ciclables metropolitanas, amb coordinació amb el pla amb què es treballa de fa temps a l’AMB, que permeti connectar tots els municipis metropolitanas de Barcelona de forma segura i segregada de forma ciclable (bicis i VMP).***

*P33. Promoure l’Smart Mobility i la recerca aplicada a la mobilitat, amb el foment dels Sistemes Intel·ligents de Transport (ITS) en les zones urbanes, augmentant la recerca i la innovació en les tecnologies del vehicle connectat i mobilitat intel·ligent que permetin millorar la seguretat, l’eficiència, l’accessibilitat i l’equitat de tots els mitjans de transport (a peu, **bici**, transport públic). L’objectiu és situar Catalunya com a regió que promou **la innovació de les ITS aplicades als usuaris vulnerables de la mobilitat (vianants i ciclistes)** i el transport a la demanda, amb l’estudi i la implantació d’aquests sistemes, sobretot en zones rurals o periurbanes.*

També en aquest bloc hi ha mesures relacionades amb la millora de la qualitat de l'aire, com un Acord Català per a la Reducció de la contaminació atmosfèrica, garantir la qualitat de l'aire amb restriccions a vehicles contaminants a les regions metropolitanes de Barcelona i Tarragona, la implantació de les ZBE, i un Pla per fomentar l'electrificació de flotes en la distribució de mercaderies, però que no fa referència a la ciclogística.

Pag. 117

*P34. Promoure un **Acord català per a la Reducció de la contaminació atmosfèrica**, amb l'objectiu que la qualitat de l'aire no superi els límits perillosos per a la salut de les persones que estableix la UE.*

*P35. **Garantir la qualitat de l'aire a la regió metropolitana de Barcelona i Tarragona en benefici de la salut dels ciutadans i ciutadanes que hi viuen. Aplicar mesures de restricció de circulació dels vehicles més contaminants en tota la xarxa viària i les ciutats en els episodis de contaminació elevada i fomentar la retirada progressiva de la circulació dels vehicles vells contaminants. Per això, en els pròxims anys caldrà:***

*35.1 **Acabar d'implantar les Zones de Baixes emissions a Barcelona i tot l'AMB i a les ciutats de més de 50.000 habitants.***

*35.2 **Aprovar un Pla nacional de suport al canvi de vehicle de combustible fòssil 65.2 per a vehicle elèctric, focalitzant essencialment els esforços a la mobilitat associada a la distribució urbana de mercaderies i a les flotes de vehicles de serveis, tant públics com privats.***

En aquest mateix bloc es plantegen diverses mesures de foment del vehicle elèctric, en l'àmbit de l'administració pública, en l'accés a la feina, i també en la logística d'última milla en l'àmbit urbà, però no es fa cap referència a la bicicleta o a la ciclogística.

Pag. 118

*P37. Impulsar un **Pla renové de les flotes de vehicles de les administracions públiques**, perquè siguin principalment elèctriques, amb especial atenció a les vinculades amb el transport públic. Per això, la renovació constant d'aquestes flotes serà obligatòriament amb vehicles elèctrics, que hauran de ser predominantment carregats amb energia renovable produïda en instal·lacions públiques amb sistemes fotovoltaics (fotolineres).*

*P38. Promoure **incentius fiscals** per a les empreses que implantin **Plans de mobilitat sostenible d'empreses i polígons d'activitat econòmica**, per fomentar el transport col·lectiu i compartit dels treballadors i les treballadores.*

*P39. Implantar un **Pla de distribució de mercaderies descarbonitzat**, que inclourà la distribució de llarg recorregut i la d'última milla. Es fomentarà la construcció i l'ús del transport ferroviari per la distribució de llarg recorregut i, si no és possible, es fomentarà l'ús de **flotes descarbonitzades** (fonamentalment de vehicle elèctric i d'hidrogen), **especialment per als vehicles de logística d'última milla que es produeixen en les zones urbanes.***

Dins el mateix bloc, al capítol “6.3. Política industrial i desenvolupament territorial” es fa esment a la mobilitat sostenible i al turisme sostenible. En les propostes però no hi ha cap esment a la indústria de la bicicleta, i en canvi hi ha un bloc dedicat a l'automoció on s'esmenta que cal prioritzar el sector i es planteja un pla de finançament pels propers anys.

Pag. 145

*P8. Aprovar un pla amb finançament de 500 M€ (2020-2023) per al sector de l'automoció a Catalunya.*

En el mateix bloc, en l'àmbit del turisme, es planteja un Pla nacional de turisme que vol apostar per una oferta turística desestacionalitzada i diversificada, però no es fa cap referència a la bicicleta o al cicloturisme.

# Anàlisi del programa de Catalunya en Comú - Podem (ECP)

A la introducció del programa es fa referència al repte global de l'emergència climàtica, i a la necessitat d'ajustar el model productiu a la transició ecològica.

Al bloc "2. Reconstruïm el model econòmic, accelerem la transició ecològica", es parla d'un pacte verd català i d'orientar els fons europeus de la reconstrucció econòmica a un model productiu verd, i una economia amb rendibilitat social i ecològica, i superar el PIB com a indicador de progrés econòmic i social, incorporant entre altres indicadors ecològics.

Pag. 29

*Aquesta nova economia orientada al bé comú i la garantia dels drets de ciutadania només és possible amb una sostenibilitat integral. Cal accelerar la **transició socioecològica**: Catalunya ha de disposar d'un veritable Green New Deal.*

*(...) Un dels puntals d'aquesta reconstrucció han de ser els fons europeus Next Generation Europe que, a partir del diàleg i la participació dels agents econòmics i socials, els ens locals i les diverses forces polítiques, ha de ser una eina per impulsar un nou model productiu verd, que avanci en la **transició ecològica** i la sobirania energètica, (...)*

Pag. 30

*Treballar per fer possible una economia pública que vehiculi la planificació de les inversions amb criteris de rendibilitat social i ecològica.*

*(...)*

*No utilitzar el creixement del PIB com a mesura de progrés econòmic i social. Proposem definir una bateria d'indicadors socials i ambientals claus i debatre periòdicament sobre la seva evolució: accés a béns i serveis bàsics, desigualtats, justícia de gènere, salut, atur, condicions laborals, qualitat atmosfèrica i de les aigües, dependència respecte als recursos no renovables o contribució a problemes ecològics global.*

Dins aquest mateix bloc, en una secció sobre les economies locals, es fa esment a la mobilitat sostenible dels polígons d'activitat econòmica.

Pag. 32

*Augmentar la qualitat urbanística i dels serveis d'aquells polígons d'activitat econòmica que, conjuntament amb altres equipaments econòmics clau (vivers, centres de serveis, etc.), permetin configurar polaritats afavoridores d'un major equilibri territorial. Es dedicarà especial atenció a la **mobilitat sostenible** a aquests.*

Dins aquest mateix bloc, en una secció sobre l'activitat turística, es parla de la descentralització territorial i desestacionalització, de valoritzar el turisme de proximitat, proposant una reorientació de les infraestructures cap a una mobilitat verda, d'un turisme

que posi en valor el territori posant com a exemple el cicloturisme, i de desvincular el turisme de l'ús del vehicle privat.

Pag. 33

*Replantejament dels sistemes i de les infraestructures de mobilitat a gran escala per contribuir a la lluita en contra de la crisi climàtica, i reorientació cap a sistemes no contaminats (mobilitat verda) i a la qualitat dels sistemes de proximitat.*

Pag. 34

*Promoció pública de nous productes d'oci, basats en la valorització del territori i els seus residents: senderisme, **cicloturisme**, educació ambiental, valorització de productes agroalimentaris de proximitat, artesanía, gastronomia i enologia local, creativitat artística, aprenentatge de valors culturals.*

*(...)*

*Donar participació a la comunitat en aquests observatoris per a la definició d'un model turístic respectuós amb els seus valors i formes de vida i la defensa del patrimoni (natural, paisatgístic, històric, cultural, etnològic...). Introducció d'elements de **mobilitat sostenible que desvinculin el turisme de l'ús del vehicle privat** i democratitzin la participació de la població en aquestes activitats.*

Dins aquest mateix bloc, en un apartat sobre fiscalitat verda, es parla d'ampliar els impostos sobre emissions, vincular la imposició energètica a les emissions de CO2 i reformar la fiscalitat sobre els vehicles tenint en compte la contaminació.

Pag. 42

*Ampliar l'abast dels **impostos sobre emissions** de contaminants atmosfèrics que afecten la qualitat de l'aire i sobre activitats i productes especialment problemàtics ambientalment.*

*Revisar la **imposició energètica** per modular-la en funció de les emissions de **CO2** i defensar a escala europea crear un impost sobre el carboni i/o reformar el mercat de permisos de contaminació per assegurar un preu prou elevat.*

*Reformar la **fiscalitat sobre els vehicles**, tant a escala de Catalunya com a escala local, perquè **tingui en compte la contaminació**, i donar suport a iniciatives locals de taxes o peatges per combatre la congestió i la contaminació.*

Dins aquest mateix bloc, en un apartat sobre model productiu on es parla d'un model que tingui present l'emergència climàtica i permeti avançar cap a una transició ecològica justa, es planteja una transformació del sector automobilístic, però sense referència a la bicicleta, només en la seva adaptació a vehicle elèctric i autònom.

Pag. 46

*Impulsar un pla per a la **transformació del sector automobilístic**. Cal parar especial atenció a la indústria automobilística que amb la seva importància cabdal en el nostre territori ha de rebre una atenció prioritària. Els nous cotxes seran elèctrics, autònoms, amb molt poca petjada ambiental, i hauran de ser fabricats de manera flexible i respectuosa amb el medi ambient. Els i les treballadores que actualment*

*treballen en aquesta indústria requeriran una inversió massiva en formació per tal d'adaptar-se a unes tecnologies que avui tot just estan començant a generalitzar-se i, per tant, és molt urgent posar en marxa el Centre de Formació Professional de l'Automòbil de Martorell.*

En el mateix bloc, en un apartat sobre ocupació es parla de crear llocs de treball en sectors com la mobilitat sostenible.

Pag. 47

*Crear ocupació en sectors clau com l'economia verda (combat canvi climàtic, impuls energies renovables, **mobilitat sostenible**, rehabilitació estructural i energètica d'habitatges), serveis públics bàsics (cura de les persones, autonomia personal, educació, salut, cultura, polítiques laborals actives) fins a assolir les ràtios de la UE-15, recerca, innovació i cultura finançats amb un avenç en la convergència en pressió fiscal amb la UE-15.*

Dins el mateix bloc, al subbloc "2.5 Justícia ambiental, transició ecològica i medi ambient: una nova relació amb la natura", es relaciona l'actual sistema econòmic amb la crisi ecològica.

Pag. 57

*En un planeta finit, sotmès a una **crisi ecològica global**, el model econòmic capitalista posa en perill la vida i el benestar de molta gent en el present, i de totes les generacions futures. És evident que aquest model econòmic és el principal responsable de la crisi ecològica que vivim. Ara bé, no podem deslligar aquesta crisi ecològica de la injustícia social originada per aquest mateix sistema.*

En el mateix subbloc, a l'apartat "2.5.1 Lluitar contra l'emergència climàtica, defensem la justícia ambiental", es planteja desenvolupar les mesures necessàries ja previstes a la Llei catalana de canvi climàtic per respondre a l'emergència climàtica i es proposa la creació d'una vicepresidència de transició ecològica que inclouria mobilitat, ampliar el compromís de reducció de GEH fins al 65% a 2030, i aplicar i dotar de pressupost la Llei del canvi climàtic amb la concreció de diversos punts com fiscalitzar els objectius de reducció d'emissions al Parlament, aprovar uns pressupostos del carboni, una taula social del canvi climàtic i un impost verd sobre vehicles de tracció mecànica.

Pag. 57

*Crear una **vicepresidència de transició ecològica** amb les competències de clima, medi ambient, aigua i energia. La vicepresidència coordinarà la comissió de transició ecològica formada pels departaments competents en economia, indústria, urbanisme, **mobilitat**, infraestructures i agricultura.*

*Ampliar els compromisos de reducció de gasos d'efecte hivernacle a Catalunya fins al **65% l'any 2030**.*

***Aplicar i dotar de pressupost plenament la Llei del canvi climàtic**, de forma immediata:*



*Presentar al Parlament els **objectius concrets i detallats de reducció de gasos d'efecte hivernacle i dels contaminants de l'aire.***

Pag. 58

*Aprovar els pressupostos del carboni, com a eina essencial de planificació general i sectorial per la reducció de les emissions. Dotar el grup d'experts dels mitjans humans i necessaris per fer aquesta tasca.*

*Aprovar el **marc estratègic de mitigació del canvi climàtic**, a proposta de la Comissió Interdepartamental del Canvi Climàtic i amb la participació dels ens locals i els altres actors implicats.*

*Posar en marxa la **taula social del canvi climàtic**, garantint una adequada participació de les entitats ecologistes.*

*Desplegar plenament els impostos verds establerts en la llei de canvi climàtic: **impost de vehicles sobre tracció mecànica**, impost sobre les activitats econòmiques que generin gasos amb efecte hivernacle i l'impost sobre les emissions portuàries de vaixells.*

Al mateix apartat també es proposa un pla de prevenció i adaptació al canvi climàtic, incorporar objectius i criteris climàtics als pressupostos, una llei de millora urbana, la formació d'assemblees ciutadanes per implicar la ciutadania en la lluita contra el canvi climàtic i per la transició ecològica, una política d'infraestructures coherent amb els objectius climàtics, i el coneixement sobre l'impacte del canvi climàtic als diferents nivells educatius.

Pag. 58

*Impulsar un **pla de prevenció i adaptació als efectes del canvi climàtic**, incloent-hi mesures orientades a reduir la vulnerabilitat i millorar les capacitats socials i comunitàries per fer-hi front, afavorint eines per a la presa de decisions de baix a dalt.*

*Incorporar als pressupostos de la Generalitat els **objectius i criteris climàtics**.*

*Impulsar una nova **lleï de millora urbana**, social i ambiental de barris i viles (nova lleï de barris) que impulsi un ambiciós pla de rehabilitació energètica del parc d'habitatge i la millora de la infraestructura verda als pobles i ciutats de Catalunya.*

*Impulsar la formació d'**assemblees ciutadanes per integrar de forma activa la ciutadana en l'acció contra la crisi climàtica**, com ja ho fan Suècia, França, Irlanda o Regne Unit, seguint les recomanacions de l'ONU. Impulsar un gran debat social, amb suport científic, per implicar la ciutadania en l'acció climàtica i perquè el conjunt de la societat prengui consciència i s'impliqui en la gran transformació que suposa la transició ecològica.*

*Realitzar una **política d'infraestructures coherent amb els objectius climàtics**. Abandonar els projectes que suposen una agressió al territori i contribueixen a*

*l'increment de les emissions. Projectes com BCN World, l'autòdrom de Terramar, l'ampliació de la C-32 entre Tordera i Lloret de Mar, el projecte d'autopista de la Costa Brava amb la variant de Torroella de Montgrí (C-31) o el projecte de desmantellament de la línia ferroviària Port Aventura-Salou-Cambrils.*

*Els continguts acadèmics dels diferents nivells educatius han d'incorporar una mirada respectuosa cap al medi ambient i el que suposa l'emergència climàtica.*

En el mateix subbloc, a l'apartat "2.5.4 Minimitzar els efectes de la contaminació sobre la salut ", es fa referència als efectes sobre la salut del deteriorament de la qualitat de l'aire i a l'incompliment dels líndars de l'OMS, i es proposa un nou Pla de qualitat de l'aire amb capacitat legal per forçar reducció d'emissions, amb el qual es pugui millorar la xarxa de vigilància de la contaminació atmosfèrica, o impulsar mesures contra la contaminació acústica.

Pag. 62

*El deteriorament progressiu de la qualitat de l'aire ha fet créixer de manera important el nombre de morts per malalties cardiorespiratòries, especialment en els col·lectius més vulnerables, així com el nombre d'ingressos hospitalaris per malalties respiratòries, cardiovasculars, neurològiques, immunològiques i per càncer.*

*Catalunya supera amb escreix els líndars especificats per l'Organització Mundial de la Salut de partícules en suspensió, òxids de nitrogen i ozó troposfèric a tot el territori, alhora que s'incompleix sistemàticament la legislació europea de qualitat de l'aire. A més d'afectar la salut, la contaminació té greus impactes sobre l'economia, l'agricultura i els ecosistemes. Per això, proposem:*

*Impulsar un **nou Pla de qualitat de l'aire**, amb objectius concrets i actuacions amb força legal per tal de reduir les emissions contaminants de partícules en suspensió, NOx i ozó a tot el territori català, amb l'objectiu de no superar mai els límits fixats per les directives comunitàries. Aquest pla haurà de contemplar:*

***Millorar la Xarxa de Vigilància de la Contaminació Atmosfèrica en cobertura territorial i increment de les substàncies contaminants analitzades (PM2.5, ozó troposfèric, benzè, 1,3-butadiè, etc.) i establiment d'un sistema d'avaluació sanitari per assegurar un correcte desenvolupament i seguiment de les mesures anteriorment proposades.***

*(...)*

***Impulsar mesures contra la contaminació acústica i odorífera.** Impulsarem també les mesures necessàries per reduir la contaminació acústica i una nova llei contra la contaminació odorífera.*

Al bloc "3. Reconstruïm l'autogovern, els drets i les llibertats" es parla de 5 consensos de país, el segon dels quals fa referència a liderar la transició ecològica.

Pag. 71

*2. Liderar la **transició ecològica** i l'economia del coneixement. Farem front a l'emergència climàtica amb la reindustrialització verda del país i la creació de nous*

*llocs de treball de qualitat. Cal diversificar el model productiu per fer-lo més resilient. Un país amb una nova relació amb la natura no depredadora.*

Dins el mateix bloc, al subbloc “3.2 Reforçar el paper clau del municipalisme en la reconstrucció social i ecològica de Catalunya” es parla d’una Comissió Permanent amb el mon local per impulsar mesures de reconstrucció social verda.

Dins el mateix bloc, en un apartat sobre els fons europeus de reconstrucció es planteja un Pla català de recuperació i resiliència.

Pag. 81

*Realitzar un **pla català de recuperació i resiliència**, elaborat de la mà de la societat civil, dels agents del sistema d’innovació català (entre d’altres actors, universitats, centres tecnològics, clústers, xarxes d’emprenedors, de living labs i fab labs), dels agents socials i dels municipis i sotmès a votació del Parlament, destinat a establir les prioritats de despesa pels recursos del pla europeu. El pla en el seu conjunt ha de complir amb l’acord climàtic de París, ha de tenir com a mínim un **50% d’inversió en projectes de caràcter ambiental i climàtic** i es finançaran polítiques socials, la transició energètica, la promoció del transport públic, la digitalització i les cures. Inversions infraestructures contaminants o de sectors econòmics amb fortes emissions com els aeroports o autopistes, quedaran excloses del pla.*

En el mateix bloc, en un apartat sobre la implementació d’un Green New Deal Europeu, es parla d’un Pacte per la Indústria europeu que permeti eliminar els privilegis i proteccions del sector de l’energia fòssil.

Pag.84

*Promoure un Pacte per la Indústria europeu que incorpori les necessitats de salut pública i transformació ecològiques als objectius per a la indústria que es fixen per al període 2020-30, així com la revisió (actualment ja en curs) del Tractat sobre la Carta de l’Energia deixi de restringir la capacitat de la UE i dels Estats Membres per canviar en un sentit sostenible les regulacions i polítiques en el sector energètic, de manera que siguin compatibles amb l’agenda climàtica i es puguin **eliminar els privilegis i proteccions del sector de l’energia fòssil**. Si no és possible la reforma en aquest sentit, impulsar les vies per la retirada conjunta de la UE i dels seus estats membres o la seva derogació.*

Dins el mateix bloc, en un apartat sobre la millora de la seguretat viària, es proposa, entre altres, una educació per a la mobilitat segura i sostenible als centres educatius i al lleure.

Pag. 96

*5. Desplegar l’**educació per a la mobilitat segura i sostenible als centres educatius**, implantar els camins escolars segurs a totes les escoles, que formi part de la proposta curricular dels centres i introduir l’educació per a la mobilitat segura en el lleure educatiu.*

Al bloc “5. Una Catalunya inclusiva per a tothom”, en un apartat sobre l’accessibilitat al transport públic per part de la gent jove, es parla de formació sobre mobilitat sostenible a la població jove.

Pag. 112

*Impulsar l'educació i la cultura de la mobilitat sostenible, segura i responsable entre les persones joves.*

Al bloc "6. Política per equitat territorial", en un subbloc sobre planificació territorial apareix altre cop la proposta d'una nova llei de millora urbana, social i ambiental de barris i viles, i en un apartat sobre política per l'equitat territorial es proposen actuacions per afavorir entre altres els modes actius de mobilitat.

Pag. 121

*Promoure actuacions en l'àmbit de la mobilitat sostenible: afavorint la implantació i millora dels sistemes de transport públic, els **modos de transport actius i sostenibles** l'eliminació de barreres arquitectòniques i pacificació d'espais urbans.*

Al mateix bloc, en un apartat sobre la lluita contra la degradació del territori per fer front a l'emergència climàtica es parla de canviar les pautes de mobilitat.

Pag. 122

*Impulsar la lluita contra el canvi climàtic des de la planificació i la gestió territorial, garantint el compliment dels objectius de la Llei de canvi climàtic i promovent la transició energètica i el **canvi de les pautes de mobilitat** i integrant les energies renovables en l'edificació.*

Al mateix bloc, en un apartat titulat "6.1.9 Gestionar millor la mobilitat davant la proliferació de les infraestructures del transport destinades al cotxe" es parla de prioritzar els modes de mobilitat sostenible, afavorint transport públic i mobilitat activa, i es proposa entre altres, la promoció dels Plans de desplaçament d'empresa per afavorir modes sostenibles i actius, i l'impuls a l'estratègia catalana de la bicicleta.

Pag. 122

*Prioritzarem els modes de mobilitat sostenibles mitjançant un nou marc de governança i de gestió que garanteixi el dret a la mobilitat en el conjunt del país. Incorporarem als instruments urbanístics i territorials la planificació de la mobilitat per a afavorir els transports públics i de **mobilitat activa**. El nou paradigma de la mobilitat ha de basar-se en la sostenibilitat, la seguretat, l'eficiència i l'equitat social.*

*Promoure els **plans de desplaçament d'empresa** (a centres públics, empreses privades, polígons industrials...) que permetin fer efectiva la **reducció de l'ús de vehicles privats** en els desplaçaments i avançar en un **traspàs efectiu a modes sostenibles i actius**.*

*Impulsar decididament l'estratègia catalana de la bicicleta, com a mode sostenible i actiu que satisfaci els desplaçaments quotidians amb criteris d'eficiència, respecte pel medi ambient i equitat social.*

Al mateix bloc, en un apartat específic de propostes per territoris, a la secció del Maresme es proposa la Pacificació de la N-II i una xarxa de vies verdes que connectin els municipis.

Pag. 128

*Treballar de manera activa tant amb la Taula per a la Mobilitat que ha de desenvolupar el Pacte per la **Pacificació de l'N-II** amb la Generalitat i el Consell Comarcal, com amb les plataformes ciutadanes que reivindiquen la pacificació de l'N-II.*

*Construir **vies verdes que connectin totes les poblacions del territori** amb l'objectiu de disposar **d'itineraris interurbans segurs per a desplaçar-se a peu i en bicicleta**, que permetin substituir desplaçaments que avui es fan de forma contaminant en desplaçaments nets i facilitar la pràctica de l'esport.*

Al mateix apartat, a la secció del Vallès Occidental es fa una referència a la mobilitat en bicicleta a l'hora de reduir aglomeracions en la mobilitat quotidiana, i es proposa establir ZBE, acomplir els plans de millora de la qualitat de l'aire.

Pag. 131

*L'increment de desplaçaments a peu i **en bici**, el teletreball i la flexibilitat horària es perceben, ara més que mai, com a eines útils, possibles i acceptables per a reduir les aglomeracions, esglaonar l'hora punta i aprofitar millor les infraestructures disponibles.*

*(...)*

*Establir **ZBE** i Zones urbanes d'atmosfera protegida (ZUAP) de caràcter estructural, que han de servir per a limitar els desplaçaments en transport privat i afavorir la demanda en transport públic.*

*Acomplir els **Plans de millora de la qualitat de l'aire** de l'àrea d'influència del Vallès.*

Al mateix apartat, a la secció de Terres de l'Ebre es proposa ampliar la Via Verda de la Terra Alta i Baix Ebre fins a Amposta i Sant Carles de la Ràpita.

Pag. 136

***Ampliar la Via Verda de la Terra Alta i el Baix Ebre fins a Amposta i Sant Carles de la Ràpita, connectant així l'actual traçat amb les vies ciclistes del Delta de l'Ebre.***

# Anàlisi del programa de la CUP - Un nou cicle per guanyar

A la introducció, sobre model de país, es parla de facilitar una transició verda, i s'apunta la dimensió ecològica com una de les que defineixen el país cap on es vol avançar.

En un bloc sobre Renda Bàsica Universal es fa referència a la dimensió ecològica d'aquesta per facilitar una distribució més equilibrada de la població al territori.

En un bloc sobre sobirania econòmica, es proposa una tributació ambiental.

Pag. 31

*Crear **tributs ambientals** o modificar-ne alguns dels que ja hi ha per desincentivar pràctiques nocives per al territori i que siguin també una eina de preservació.*

En un bloc sobre Banca Pública es parla de prioritzar el finançament a projectes que no tinguin un impacte destructiu sobre el territori i els ecosistemes.

En un bloc sobre Reforma fiscal, es plantegen els Impostos Ambientals, sota uns principis que permetin corregir el deteriorament ambiental i permetin fer front a la crisi ecològica i climàtica, i es proposa incorporar impostos, entre altres, per l'ús de combustibles fòssils, i fer efectiva la recaptació de l'impost sobre emissions de CO2 als vehicles de tracció mecànica.

Pag. 39

*Incorporar noves figures impositives que pal·liïn els efectes negatius de determinades activitats econòmiques, com ho són l'impost sobre les activitats extractives i l'**ús de combustibles fòssils** i nuclears. Així mateix, es proposa que les polítiques de conservació es nodreixin amb la incorporació de part de la recaptació que es deriva de la taxa turística, el cànon de l'aigua i altres tributs que tenen impacte sobre la conservació de la natura.*

*Recaptar de manera efectiva de l'**impost sobre les emissions de diòxid de carboni dels vehicles de tracció mecànica**, que ha de nodrir amb el 50% dels seus ingressos el Fons de Patrimoni Natural. En aquest sentit, cal garantir que el Fons de Patrimoni Natural es nodreixi de manera equivalent amb els recursos que estaven previstos de cara als anys 2020-2021, derivats de la recaptació de l'impost sobre les emissions de diòxid de carboni.*

Al bloc "Transició a una economia pública, social i planificada", hi ha un apartat de "Transport públic i mobilitat" on es planteja un model de mobilitat de persones i mercaderies més sostenible, vertebrat pel sistema ferroviari.

Pag. 54

*Treballar per al desenvolupament d'una xarxa de transport públic al servei dels ciutadans. Apostarem per un **transport de mercaderies amb menys externalitats**. Les xarxes ferroviàries i les **formes de mobilitat sostenible** en són les eines clau. Desenvoluparem una xarxa ferroviària que relligui el territori dels Països Catalans, tant pel que fa a passatgers com a mercaderies, i unes xarxes telemàtiques, de transports i de comunicacions que garanteixin la igualtat i l'equilibri territorials.*

Al mateix apartat es planteja la promoció de la mobilitat quotidiana amb bicicleta amb propostes com subvencions per l'adquisició de bicicletes, incentius econòmics per afavorir la mobilitat en bicicleta, formació als municipis sobre mobilitat sostenible, articulació d'una xarxa pedalable intermunicipal connectant municipis, estacions de transport públic i centres atractors de mobilitat.

Pag. 54

*Promoure la mobilitat quotidiana en bicicleta com a mode de transport universal, saludable, sostenible, econòmic, ecològic i de compatibilitat amb el transport públic molt fàcil:*

*Incentivarem l'**adquisició de bicicletes urbanes** a través de **subvencions**.*

*Crearem **incentius econòmics a la mobilitat en bicicleta per motius laborals**, a fi de premiar les externalitats positives que té aquest sistema de transport.*

*Assessorarem i **formarem tècniques i regidores** de mobilitat i urbanisme per dissenyar pobles i ciutats **des de l'òptica de la mobilitat sostenible** (en primer lloc, els vianants, seguits dels **ciclistes/VMP**, el transport públic i, en darrer lloc, els automòbils).*

*Articularem una **xarxa bàsica intermunicipal**, centrada a millorar la connexió entre nuclis urbans, i entre aquests i les estacions de transport públic, els centres d'activitat econòmica i altres grans centres generadors de mobilitat.*

En el mateix bloc, en un apartat sobre "Economia Transformadora" es parla del paper dels Ateneus Cooperatius per contribuir a la transició ecosocial.

Pag. 56

*Els Ateneus Cooperatius han de coproduir i implementar al territori polítiques públiques de desenvolupament local i **transició ecosocial** (...)*

Al bloc "Un programa de transició ecosocial per a uns dies decisius" s'argumenta la incapacitat de les reformes previstes pel Green New Deal per aturar la crisi ecològica i climàtica, i es planteja un programa de transició ecosocial.

Pag, 64

*Avui, el capitalisme tensa el sistema natural fins a tal extrem que les condicions ambientals que han sustentat les societats humanes estan en risc i ens condueixen*

*a un col·lapse socioecològic i a una fallida ecosistèmica del planeta. La resposta a aquesta situació ha estat pràcticament nul·la. Les propostes reformistes del capitalisme verd per aturar la crisi ecològica i climàtica i la baixa implementació de les **propostes del Green New Deal són incapaces de donar resposta a una emergència climàtica i ecològica** que ens interpel·la diàriament.*

*(...)*

*Per aquest motiu, i amb l'objectiu d'encarar el repte d'una veritable revolució ecològica, considerem imprescindible articular un **programa de transició ecosocial** que redefineixi el nostre camí en un marc ecològic i dibuixi els passos que caldrà fer per avançar cap a una revolució ecològica als Països Catalans la dècada vinent. (...)*

En aquest mateix bloc es proposa un model de societat ecològicament racional i planificat col·lectivament i la promoció del decreixement.

Pag. 64

*Avançar cap a una **societat ecològicament racional** fonamentada en la planificació col·lectiva, la reorganització ecològica i democràtica de la producció i la nacionalització i col·lectivització dels mitjans de producció.*

*Promoure el **decreixement de l'esfera material de l'economia**, és a dir, la reducció del consum de matèria i energia en termes absoluts i especialment el de les classes dominants, per a una redistribució efectiva de la riquesa.*

També en aquest mateix bloc es planteja un estatus especial per les plataformes d'entitats ambientals, la recuperació del Departament de Medi Ambient, i la creació d'una Vicepresidència de la Generalitat sobre transició ecosocial i emergència climàtica.

Pag. 65

*Dotar d'un **estatus especial les plataformes i entitats ambientals** amb un prestigi reconegut perquè gaudeixin de l'estatus d'interès públic a efectes de gratuïtat en els costos jurídics de defensa dels béns comuns o de personació en causes judicials o consultes legislatives i administratives. També facilitarem la gestió per a la transformació de federacions i unes coordinació i connectivitat millors entre plataformes i entitats.*

***Recuperar el Departament de Medi Ambient** i dotar-lo dels recursos necessaris perquè pugui desenvolupar correctament les seves competències en el marc de la transició ecosocial.*

*Crear d'una **Vicepresidència de la Generalitat sobre transició ecosocial i emergència climàtica** per fer front a tots els reptes que comporta, la qual actuarà en l'àmbit polític amb titularitat pròpia i independent del Departament de Territori i Sostenibilitat i els seus respectius organismes.*

En aquest mateix bloc, en un apartat sobre "Canvi climàtic, qualitat de l'aire i salut ambiental" es fa una exposició de la problemàtica de la qualitat de l'aire, i es defensa el dret a respirar un aire net, i a viure en un entorn sense contaminació acústica.



*El deteriorament de la qualitat de l'aire ha estat una de les principals conseqüències del desenvolupament del model urbano-industrial capitalista a escala global. En les darreres dècades, **aquesta problemàtica ambiental ha esdevingut un problema de salut greu que ha provocat una de cada deu morts prematures a Europa.** L'origen de la contaminació atmosfèrica recau en l'ús dels combustibles fòssils com la benzina, el gasoil o el carbó, i les fonts d'aquesta contaminació són múltiples, però destaquen el transport rodat, aeri i marítim, les centrals tèrmiques i les plantes incineradores de residus. Alhora, la contaminació atmosfèrica esdevé un precursor més d'altres malalties, com s'ha pogut observar en l'afectació de la Covid-19 en les zones més contaminades de les grans ciutats.*

*Volem impugnar aquesta normalitat situant l'aire com un bé natural estratègic més a preservar com a element fonamental per al manteniment de la vida. Per això, entenem que **respirar un aire net és un dret** inalienable de qualsevol ésser humà, però també **viure en un entorn lliure de contaminació acústica.** Actualment, revertir els elevats nivells de contaminants atmosfèrics, millorar la qualitat de l'aire i reduir els nivells de soroll només és possible amb un canvi radical dels sistemes de transport, generació i tractament dels residus i model energètic i productiu.*

En aquest mateix apartat es proposa, entre altres, reduir la petjada ecològica, fomentar el decreixement del consum energètic i material, entorns laborals i socials saludables, un nou Pla de Qualitat de l'Aire, la rehabilitació de la Llei de Canvi Climàtic, desenvolupar els impostos a les emissions de CO2 als vehicles, un pla per millora la qualitat de l'aire en entorns escolars i de gent gran restringint el trànsit al seu entorn, i un sistema d'intercanviadors de vehicles a bicicleta i transport pública l'entorn de la ZBE de l'àrea metropolitana de Barcelona.

***Disminuirem la petjada ecològica de Catalunya i del consum energètic i material actual i la generació de residus.***

*Garantirem els drets ambientals de les generacions futures i revertirem la crisi ecològica global fomentant el **decreixement del consum energètic i material.***

*Farem efectiu el dret a viure en **entorns laborals i socials ambientalment saludables** i lliures de tòxics i el dret a una alimentació lliure de contaminants.*

*Impulsarem un **nou Pla de Qualitat de l'Aire** per combatre la contaminació atmosfèrica actuant sobre el trànsit en les principals poblacions i trajectes interurbans, les emissions del sector marítim, especialment el creuerista, i el sector industrial i petroquímic.*

***Rehabilitarem la Llei de Canvi Climàtic*** parcialment suspesa pel Tribunal Constitucional per tal de reduir progressivament les emissions de gasos d'efecte hivernacle, i elaborarem un pla de tancament dels processos de valorització energètica dels residus en cimenteres i plantes incineradores.

*Desenvoluparem els **impostos a les emissions de CO2 als vehicles** i a l'activitat econòmica, així com a les emissions de NOx dels grans vaixells inclosos en la Llei de Canvi Climàtic, que han de nodrir el Fons de Patrimoni Natural i el Fons Climàtic.*

*Promourem un **pla de salut escolar i d'equipaments de gent gran basat en protegir la qualitat de l'aire** en l'entorn immediat i a les principals vies d'accés. Entre les principals mesures inclourà la vianantització i la prohibició de la circulació de vehicles pesants i la reducció dràstica del trànsit privat no resident als entorns escolars i de gent gran, així com la creació de cinturons verds arbrats dins i fora de les seves ubicacions.*

*Dotarem la Zona de Baixes Emissions (ZBE) de l'àrea metropolitana de Barcelona de diversos **intercanviadors a la perifèria**, als límits de la ZBE, que serveixin d'**aparcament gratuït** de vehicles i **bicicletes** i estiguin connectats al transport públic i als **carrils bici** i altres sistemes de mobilitat personal no contaminant.*

En el mateix bloc, en un apartat sobre "Reordenament demogràfic" s'esmenta la problemàtica de dependència del vehicle privat que suposen les urbanitzacions apostant per la compacitat de les àrees urbanitzades.

Pag. 76

*En aquest sentit el sòl és un recurs limitat que no pot ser ocupats amb models urbanístics no compactats. Les urbanitzacions són estructures urbanes insostenibles per molts motius: dificultat en la prestació de serveis, **major dependència dels vehicles privats**, alts consums d'aigua i energia per càpita, dificultat en la construcció de xarxes veïnals i de relacions socials en general, distorsió de les estratègies antiincendis i, sovint, causa de focs forestals, etc*

Al mateix bloc, en l'apartat "Per una tecnologia al servei de les persones, avançant cap a l'empoderament digital" es planteja un paper més estratègic de les administracions per orientar el desenvolupament tecnològic i s'exemplifica amb el desenvolupament del vehicle elèctric, argumentant que busca perpetuar la indústria de l'automoció sense replantejar el model de mobilitat.

Pag. 83

*(...) les administracions han de tenir estratègies pròpies per a la seva activitat tecnològica i no limitar-se, com passa en l'actualitat, a potenciar l'evolució tecnològica orientada a l'interès privat de les empreses líders del sector i propiciar que el potencial tecnològic de què disposem estigui limitat pels interessos particulars. És el cas del cotxe elèctric, en què **s'ha imposat un canvi de tipus de cotxe sense que s'hagin plantejat les conseqüències econòmiques, socials i ambientals que se'n deriven**, i s'ha promogut, en conseqüència, una evolució tecnològica que només busca perpetuar la indústria de l'automòbil sense replantejar el model de mobilitat.*

# Anàlisi del programa del Partit Popular de Catalunya (PPC)

Al bloc de “Medi Ambient” es proposa acompanyar empreses en la transformació ecològica.

*30. Acompanyarem els sectors de l'economia que hagin de fer una transició per adaptar-se a les noves condicions derivades del canvi climàtic. Ajudarem a les empreses en el procés de **transformació ecològica** impulsat pel Pla Next Generation de la Unió Europea.*

Al bloc de “Rebaixa d'Impostos” es proposa suprimir impostos d'emissions per a l'aviació comercial, la indústria i per als vehicles.

*62. Impostos propis. **Suprimirem els impostos d'emissió d'òxids de nitrogen a l'atmosfera produïda per aviació comercial i d'emissió de gasos i partícules a l'atmosfera produït per la indústria, l'impost sobre begudes ensucrades envasades, l'impost sobre actius no productius de les persones jurídiques i el **impost sobre les emissions de diòxid de carboni dels vehicles de tracció mecànica.*****

# Anàlisi del programa del Partit Demòcrata de Catalunya (PDeCat)

A la introducció s'explica que es vol impulsar una economia productiva, entre altres, sostenible.

Al bloc “2. El repte nacional”, dins l'apartat “2.1 Gestionar el present: governar bé” es fa referència als reptes globals de caràcter ambiental com el canvi climàtic o la transició ecològica.

Pag. 12

*Abordar les profundes transformacions globals que el nostre món ha d'afrontar i de les que Catalunya no està exempta: el **canvi climàtic**, els ODS, la **transició ecològica** i energètica, la incorporació plena dels joves en les polítiques de govern, la paritat, la lluita contra les desigualtats, l'aposta per la recerca i la innovació, la digitalització .... O governem ara mateix davant d'aquests reptes, o farem tard.*

En el mateix bloc, dins l'apartat “2.2 Ambicionar el futur: l'ambició de país, d'estat... la independència” apareixen altre cop els reptes del canvi climàtic o la transició ecològica.

Pag. 14

*Recuperar l'ambició de país i afrontar amb decisió els reptes que avui preocupen al món, el **canvi climàtic**, la **transició ecològica** i energètica, els joves, la paritat, les desigualtats, la recerca i la innovació, la digitalització,..*

Al bloc “3. Per un nou pacte intergeneracional”, en una secció sobre “Promoció dels hàbits saludables entre persones joves” es fa referència a la mobilitat segura i sostenible.

Pag. 25

*Donar a conèixer i sensibilitzar les persones joves sobre els hàbits i les conductes saludables (salut física i mental, **mobilitat segura i sostenible**, afectiva i sexual, laboral, social, alimentària, etc.), amb llenguatges, canals i agents propers.*

Al bloc “4. Polítiques social”, en una secció sobre regeneració urbana, es proposa impulsar una renovació sostenible de barris i pobles.

Pag. 38

*Impulsar una **renovació sostenible de barris i pobles** -ecobarris i ecoviles-, així com la introducció de la infraestructura verda perquè puguin ser elements d'orientació a la sostenibilitat, i també d'acceleració de la innovació i de polarització de talent.*

Al bloc “5. Catalunya al món”, es plantegen quatre grans desafiaments globals als que cal donar resposta, el quart dels quals fa referència la mobilitat sostenible, però no s'esmenta la bicicleta.

Pag. 65

*La **mobilitat sostenible**. Transport públic, vehicle elèctric, ferrocarril, xarxa viària i de transports més eficient i útil.*

Al mateix bloc, en l'apartat "5.1 L'estratègia per la transició ecològica i la sostenibilitat com a prioritat", es fa referència a la mobilitat com un dels hàbits que requereixen un canvi d'hàbits, i a la lluita contra el canvi climàtic i els ODS.

Pag. 65

*(...) Des de fa uns anys, tots som conscients que l'actual model de desenvolupament no és sostenible, els recursos naturals no són il·limitats, la rica biodiversitat s'està empobrint, la temperatura de la terra augmenta any rere any i cal frenar-la. Cal un profund canvi d'hàbits en la manera de produir, en la manera de consumir, en la mobilitat, en l'alimentació, en l'ús de l'energia. Estem compromesos en la **lluita contra el canvi climàtic**, amb els **Objectius pel Desenvolupament Sostenible** i sobretot, ens correspon un compromís indiscutible amb les generacions futures.*

Al mateix apartat, es proposa una Estratègia de Transició Ecològica i de Sostenibilitat, i el desenvolupament de la Llei catalana del Canvi Climàtic per accelerar, entre altres, la reducció d'emissions de GEH.

Pag. 66

*El PDeCAT es compromet a desenvolupar una **Estratègia de Transició Ecològica i de Sostenibilitat** en la Lluita contra el canvi climàtic i en el compliment dels **Objectius pel Desenvolupament Sostenible (ODS)**.*

*Desenvoluparem la **Llei catalana del Canvi Climàtic** amb la voluntat d'**accelerar la transició energètica i la reducció d'emissions de gasos amb efecte d'hivernacle (GEH)**. És a dir, d'una banda, prioritzar l'estalvi energètic, la utilització de les energies renovables i la investigació per reduir el consum energètic i la dependència energètica de Catalunya; i per una altra, reduir les emissions de gasos amb efecte d'hivernacle (GEH) i afavorir la transició cap a una economia baixa en carboni.*

Al mateix bloc, en un apartat sobre transició energètica, es parla de recuperar el Pacte Nacional per a la Transició Energètica, amb reptes, entre altres, com reduir la dependència dels recursos fòssils.

Pag. 68

*Impulsarem la recuperació del Pacte Nacional per a la Transició Energètica de Catalunya, el qual haurà de permetre:*

***La reducció de la dependència dels recursos fòssils.***

*(...)*

En aquest mateix apartat, entre els objectius del Pacte, es proposen, entre altres, assolir el 55% de reducció de GEH a 2030.

Pag. 68

*En el context del Pacte Verd Europeu, treballar en la proposta de la Comissió del passat mes de setembre per **eleva l'objectiu de reducció de les emissions de gasos d'efecte hivernacle (EGH) per a 2030**, incloses les emissions i absorcions, fins a l'almenys el **55 %** respecte al 1990, en comptes del mínim del 40 % previst fins ara.*

Al mateix apartat, es proposen polítiques d'estalvi energètic i de baixes emissions, amb esment a la mobilitat i el transport, però només amb referències a transport públic i vehicle elèctric, sense cap referència a la bicicleta. Es fa referència també a la millora de la qualitat de l'aire a les ciutats.

Pag. 69

*La transició energètica ha d'anar lligada també a la millora de la qualitat de l'aire. Ens comprometem a vetllar per la ràpida **millora de la qualitat de l'aire a les grans ciutats**, juntament amb els ajuntaments.*

Al mateix bloc, en un apartat sobre energies renovables, es parla d'impulsar la mobilitat neta, fent referència a la mobilitat elèctrica i les infraestructures associades, però sense cap esment a la bicicleta.

Al mateix bloc, en un apartat sobre la descarbonització de l'economia, es proposa desplegar la Llei de Canvi Climàtic, potenciar la descarbonització en àmbits, entre altres, com la mobilitat, i avançar cap a una nova fiscalitat ambiental gravant les emissions contaminants.

***Desplegar la Llei 16/2017 del Canvi Climàtic** que fa referència a la innovació orientada a la descarbonització i la prevenció i el tractament de residus per avançar cap a l'economia circular, tot dotant d'incentius que accelerin aquesta transició.*

*Potenciar la **descarbonització**, juntament amb l'eficiència energètica en els edificis, la indústria i la **mobilitat**. En el sector industrial, impulsar un Pla de descarbonització consensuat amb les associacions empresarials.*

*Avançar cap a una **nova fiscalitat energètica i ambiental** que serveixi d'indicador clar de la decisió d'anar cap a la descarbonització total a través de fer un ús més eficient de l'energia, gravant el consum d'energia i **en funció de les seves emissions contaminants**, en línia amb les propostes de la Unió Europea en aquest àmbit.*

Dins el mateix bloc, en l'apartat "5.4 Transformar la mobilitat", es proposa crear una Autoritat Catalana de la Mobilitat.

Pag. 79

*Crear una **Autoritat Catalana de la Mobilitat** que integri les autoritats actuals existents, i per gestionar tots els recursos que se cedeixin en el marc dels acords d'assumpció íntegra de les competències en matèria de mobilitat a Catalunya.*

Al mateix bloc, en un apartat sobre la “Transformació en la tipologia de vehicles i serveis de mobilitat”, es parla de la transició cap al vehicle elèctric, però està centrat a l’automoció, i no hi ha cap referència a la bicicleta.

Al mateix bloc, en un apartat sobre l’adequació de les infraestructures, es parla de connexions interurbanes de carrils bici, i de revisió del marc normatiu per formentar l’ús de la bicicleta i la seguretat dels ciclistes.

Pag. 80

*Implementar sistemes de mobilitat sostenible en espais territorials específics, com l'àrea central del Camp de Tarragona o altres àrees metropolitanes, a través d'ecovies que combinin el transport públic i **la connexió interurbana de carrils bici**.*

**Revisar el marc normatiu per fomentar els desplaçaments amb bicicleta i per augmentar la seguretat dels ciclistes** i dels vehicles de mobilitat personal.

Al mateix bloc, en un apartat sobre xarxa viària, es parla de desenvolupar un programa de millora, ampliació i conservació de camins, però amb cap referència a la bicicleta.

Al bloc “6. Economia i treball”, en un apartat sobre els fons europeus per la reconstrucció, es parla de la mobilitat com un dels àmbits on cal aportar finançament, però sense cap esment a la bicicleta.

Al mateix bloc, en un apartat sobre fiscalitat, es proposa incorporar criteris mediambientals i de sostenibilitat per promoure, entre altres, la reducció d'emissions, i un programa de deduccions fiscals per a inversions en Agenda 2030 i lluita contra el canvi climàtic.

Pag. 89

*La fiscalitat ha d'incorporar **criteris mediambientals i de sostenibilitat** sense incrementar la pressió fiscal global. La incorporació de la fiscalitat verda ha de permetre moderar la fiscalitat sobre el treball. Cal que els preus dels productes i serveis reflecteixin millor els costos mediambientals, tal com recomana la Comissió Europea. La fiscalitat mediambiental ha de promoure l'energia neta i la **reducció d'emissions**.*

*Necessitem un programa estratègic de país amb **deduccions fiscals per empreses i particulars** que efectuïn **inversions en projectes vinculats a l'Agenda 2030**, per la **lluita contra el canvi climàtic** i per projectes motors capaços d'incorporar transformacions rellevants sobre la nostra economia.*

Dins el bloc “7. La governança”, en un apartat sobre el trànsit, es planteja promoure una mobilitat segura i sostenible per reduir l'accidentalitat, i una normativa específica per VMP que detmini per a quines modalitats de nova mobilitat caldrà una assegurança a tercers.

*Promourem una **mobilitat segura i sostenible** que tingui com a eix central reduir el nombre de víctimes d'accidents de trànsit, d'acord amb els objectius internacionals. Promourem la recerca de les millors pràctiques a nivell d'innovació en seguretat*

*viària, alhora que continuarem millorant l'atenció a les víctimes d'accidents de trànsit i els seus familiars, i ens focalitzarem en les polítiques de prevenció i sensibilització.*

*En seguretat vial, reclamarem al (?) una **normativa específica relativa a l'ús dels nous vehicles de mobilitat personal (VMP)** en la via pública, que sigui la base jurídica de referència per les noves modalitats de mobilitat personal i que estableixi quins d'aquests vehicles han de disposar d'una assegurança obligatòria enfront de tercers.*

Al mateix bloc, en un apartat sobre cooperació internacional, es planteja el compromís de treballar en l'agenda 2030, els ODC, l'Acord de París sobre canvi climàtic i la nova Agenda Urbana. També s'esmenta la necessitat de tenir en compte la sostenibilitat en el desenvolupament futur dels països.

Pag. 128

*Treballarem les tres agendes de l'agenda global: l'agenda 2030, amb els ODS, l'Acord de París sobre el canvi climàtic i la nova Agenda Urbana, on Catalunya ha de tenir un lideratge internacional de primera magnitud perquè és on s'hi jugarà la supervivència de l'espècie entre el 2021 i el 2030.*

*(...) Es fa necessari introduir i promoure el concepte de **sostenibilitat** com a necessitat bàsica en el desenvolupament futur dels països. Això ha de ser transversal i s'ha d'incloure en tots els àmbits: el social, l'econòmic i l'ambiental.*



# Quadre resum

A continuació s'aporta aquest quadre resum de les propostes dels diferents programes en relació diversos aspectes rellevants per la bicicleta. En color fort les propostes amb referència explícita sobre la bicicleta, i en degradat les que no l'esmenten explícitament.

	C's	Junts	ERC	PSC	ECP	CUP-GC	PPC	PDeCAT
Planificació estratègica de la bicicleta				Pla estratègic de la bicicleta	Estratègia Catalana de la Bicicleta			
Oficina/departament responsable de la bicicleta								
Compromís de finançament per la bicicleta								
Ajudes per a l'adquisició de bicicletes						subvencions per la compra de bicicletes		
Xarxa pedalable als nuclis urbans		pacificació d'entorns urbans, prioritizant mobilitat no motoritzada	carrers com a eixos cívics	mobilitat amb bicicleta amb carrils segregats o zones 30	priorització de modes de transport actius			renovació sostenible de barris i pobles
Xarxa pedalable interurbana		xarxa ciclista interurbana	sistema integral de mobilitat sostenible per connectar capitals de comarca	xarxes pedalables al territori i pla infraestructures ciclables a l'AMB	itineraris interurbans segurs per bicicletes	Xarxa bàsica intermunicipal per a bicicletes		Connexió interurbana de carrils bici
Intermodalitat de la bicicleta amb transport públic		Aparcaments d'enllaç per a bicis a estacions	Mobilitat de baix impacte ambiental amb sistemes de mobilitat intermodals			Connexió de la xarxa amb estacions de TP, i intercanviadors		
Promoció de la bici per desplaçaments a la feina					PDE prioritizant modes sostenible i actius	Incentius econòmics per als desplaçaments en bicicleta a la feina		
Remuneració per km fets amb bici en desplaçaments a la feina								
Educació per la mobilitat amb bicicleta					Mobilitat sostenible i segura a centres educatius, lleure i joves			
Formació a responsables municipals sobre mobilitat amb bicicleta						Formació sobre mobilitat sostenible a responsables municipals		
Cicloturisme	Ampliar xarxa vies verdes per bicis i vianants	vies verdes i rutes cicloturístiques			Cicloturisme Vies verdes que connectin totes les poblacions Via verda T.Alta i Baix Ebre			
Ciclogística				flotes descarbonitzades per l'última milla		Transport mercaderies amb menys externalitats, ferroviari i mobilitat sostenible		
Impuls i suport a la indústria de la bicicleta								
Altres aspectes proposats amb esment directe a la bicicleta o a ciclistes								Revisió normativa per fomentar desplaçaments en bici i seguretat de ciclistes
Compromís de fer efectiu l'impost sobre emissions a vehicles de tracció mecànica							Proposta per eliminar-lo	

# Valoració general

Fruit de la lectura i anàlisi dels programes, es formulen els següents punts a mode de valoració general:

Les polítiques de mobilitat amb bicicleta tenen poc pes al conjunt dels programes.

La presència de la bicicleta és molt feble a la majoria de programes. Les referències explícites a la bicicleta són escasses, quan no inexistentes, i generalment tenen poc pes, tractant la bicicleta com un aspecte més dins de propostes més generals. Això que pot resultar previsible per programes que són molt breus, resulta preocupant per a programes extensos on les oportunitats per referir-se explícitament a la bicicleta són nombroses, i més quan la gran majoria de programes fan referència a l'emergència climàtica i a la problemàtica de la qualitat de l'aire.

No es plantegen fites rellevants com objectius de quota modal de la bicicleta, o de redistribució de l'espectre modal, que podrien ajudar a quantificar i imaginar la dimensió dels canvis a fer en l'àmbit de la mobilitat.

Per altra banda, propostes que ja funcionen a d'altres comunitats, com les ajudes per la compra de bicicletes, o a d'altres països, com la remuneració dels km fets amb bicicleta en desplaçaments a la feina, i que han demostrat ser molt eficaces en el creixement del nombre de persones usuàries, no es plantegen a cap programa.

Resulta preocupant també que línies claus que en d'altres països fa temps s'estan treballant no apareguin a la gran majoria de programes, com la formació als centres educatius per aprendre a circular de forma segura amb bicicleta, la intermodalitat de la bici amb el sistema ferroviari i bus interurbà a partir d'aparcaments segurs d'alta capacitat a les estacions, que només apareix a 2 programes, la ciclologística com a estratègia per a resoldre l'última milla de distribució als nuclis urbans, o el cicloturisme, que almenys si que compta amb referències a alguns programes, però queda lluny d'aparèixer com una línia estratègica per al sector turístic, a diferència del que passa a gran part de països europeus. En aquest sentit és destacable que no hi hagi cap referència al pas de la ruta Eurovelo 8 "Mediterrània" per Catalunya, que podria suposar un revulsiu i fer de reclam per al públic nacional i internacional.

Manca un projecte de xarxa pedalable d'àmbit nacional.

Són diversos els programes que plantegen incrementar o millorar les connexions pedalables interurbanes, però en general, sense un esquema global de la xarxa a la que es vol arribar, sense especificar quin abast ha de tenir, quins nuclis de població caldria connectar, sota quins criteris hauria de desplegar-se o prioritzar-se, sense quantificar km, inversió, o temps previst per executar-se. Fins ara, les experiències d'articulació de xarxa pedalable interurbana reeixides han recaigut sobre administracions territorials com l'AMB o locals organitzades amb consorci, com és el cas de les Vies Verdes de Girona.

Es troba a faltar en la majoria dels programes una aposta perquè la Generalitat ompli l'espai que li correspondria en la planificació i desplegament d'una xarxa pedalable d'àmbit

nacional, entesa com a projecte estratègic de país, amb un ús mixt de mobilitat quotidiana, i d'oci i cicloturisme.

**Manca un plantejament institucional, estructural i instrumental per impulsar la bici a nivell de país.**

No hi ha cap proposta orientada a generar les condicions necessàries de tipus instrumental per al desplegament de les polítiques de mobilitat amb bicicleta. A cap programa es preveu un òrgan o departament centrat en la bicicleta, ni cap figura responsable d'aquestes polítiques a nivell de govern. Caldria una Oficina de la Bicicleta a nivell nacional, que pugui interlocutar directament amb les diverses conselleries o departaments vinculats a les polítiques de la bicicleta. En l'àmbit de les infraestructures de mobilitat, caldria almenys una Direcció General d'Infraestructures per a la Bicicleta.

Tampoc es preveu cap estratègia d'inversió o finançament específic per al desplegament de polítiques de mobilitat amb bicicleta, quan seria recomanable destinar-hi almenys un 20% estable del finançament per inversió en infraestructures de mobilitat.

Només 2 programes fan referència a una planificació estratègica de la bicicleta, i només un a l'Estratègia Catalana de la Bicicleta, l'instrument elaborat durant els darrers anys, i un programa proposa generar un Pla Estratègic de la Bicicleta obviant ja l'existència d'aquesta Estratègia Catalana de la Bicicleta.

**Poca transversalitat de les polítiques de la bicicleta.**

La presència de propostes relacionades amb la mobilitat amb bicicleta és desigual, i es concentra sobretot en 4 dels 8 programes analitzats. La promoció de la bicicleta no es pot considerar com una política consolidada i d'ampli consens.

S'observa també que els marcs de referència plantejats per diversos dels programes, amb compromisos respecte l'emergència climàtica, la descarbonització de la mobilitat, o la millora de la qualitat de l'aire, permetrien fàcilment incorporar propostes explícitament relacionades amb la bicicleta, però s'interpreta que per desconeixement o desinterès no s'arriben a formular. En aquest sentit, és destacable que només un programa planteja una estratègia formativa per als equips tècnics i polítics municipals en l'àmbit de la mobilitat sostenible, un àmbit, el municipal, on sovint les polítiques de la bicicleta estan més treballades que no pas a l'escala nacional.

Que només un partit faci referència a l'Estratègia Catalana de la Bicicleta, és un indicador clar del desconeixement del conjunt de formacions polítiques sobre el treball i les polítiques en relació a la bicicleta a escala nacional, i denota que és necessari un Pla Nacional de la Bicicleta que passi per aprovació parlamentària, i que permeti donar-li a la bicicleta la transversalitat i pes polític que ara no té.

**L'automoció manté el protagonisme en les polítiques de mobilitat, infraestructures i indústria.**

El suposat pes econòmic que la indústria de l'automoció té al país, fa que moltes de les propostes s'orientin a la conversió del sector de l'automoció cap al vehicle elèctric, sense

qüestionar l'actual model de mobilitat, sense fer evident que sense una reducció significativa de l'actual parc de vehicles no serà factible l'assoliment de les fites plantejades en la reducció d'emissions de GEH o contaminants, ni la transició a un sistema energètic no dependent dels combustibles fòssils.

La voluntat de mantenir l'automoció com a pilar econòmic del país impossibilita que a la pràctica es pugui transformar el model de mobilitat de forma significativa. Si l'economia depèn de la producció de cotxes, cal un model de mobilitat que pugui donar-los sortida.

Cap formació política planteja un impuls al sector industrial de la bicicleta, en auge arreu del món, i que podria ocupar un espai rellevant en l'economia del país, orientat a la fabricació de bicicletes urbanes, elèctriques, de càrrega, substituïnt almenys una part del que ha estat el sector de l'automoció. Un projecte industrial amb inversió o implicació pública podria fer participar l'Administració de la Generalitat de l'auge del sector econòmic de la bicicleta i acompanyar d'una forma més natural la transformació de la mobilitat cap a un escenari amb menys protagonisme del vehicle privat motoritzat.

L'impuls a la bicicleta no es presenta com un projecte estratègic de país.

Resulta paradoxal i imperdonable, que en l'actual context d'emergència climàtica, l'impuls a la bicicleta no es presenti en la major part dels programes com un projecte estratègic de país. Poques coses com la bicicleta poden donar en aquest moment una resposta en fronts diversos com el procés de recuperació econòmica, l'emergència climàtica i la transició ecosocial i energètica necessària que la majoria de programes recullen.

Això augura una marginalitat preocupant de la bicicleta a l'hora d'optar al fons europeus per a la reconstrucció que han d'arribar properament.

# 10 Propostes de país sobre la bicicleta

En el marc de la campanya electoral del 14F, es plantegen aquestes propostes per a formular a les diverses candidatures, més enllà dels continguts dels respectius programes, amb voluntat de que les assumeixin com a compromisos en cas de governar.

## 1. Ciutats i pobles pedalables

Suport a la transformació de la mobilitat als nuclis urbans incorporant la bicicleta com una opció de mobilitat quotidiana amb una xarxa que connecti barris i principals equipaments de cada població, amb solucions de segregació en carrers transitats de secció suficient, i pacificació en vials estrets. Cal suport tècnic, formació i finançament.

## 2. Xarxa pedalable interurbana.

Cal una xarxa pedalable interurbana que abasti el conjunt del país, per a usos de mobilitat quotidiana i cicloturisme, amb traçats segregats respecte el trànsit motoritzat. Cal planificar-la i impulsar-ne el seu desplegament. El sistema nodal de regions com Flandes o Països Baixos pot ser una referència.

## 3. Intermodalitat bicicleta-tren i bus interurbà

Aparcaments segurs de gran capacitat a totes les estacions del sistema ferroviari i bus interurbà. Incorporar sistemes de flotes de bicis d'última milla. Sistema integrat a tot Catalunya.

## 4. La bici als centres educatius.

Formació integrada als programes educatius sobre mobilitat sostenible i segura, i circulació segura amb bicicleta per l'àmbit urbà. Suport en l'adequació d'aparcaments per a bicicletes als centres, pacificació de l'entorn dels centres i programes de Bici-bus per articular de forma col·lectiva l'accés amb bici.

## 5. Promoció de la bici per desplaçaments a la feina.

Incentius fiscals per a empreses que facilitin la mobilitat amb bicicleta, remuneració per km recorreguts en desplaçaments a la feina, ajudes per a l'adquisició de bicicletes.

## 6. Indústria i sector de la bicicleta.

Oferir un impuls al sector industrial de la bicicleta amb implicació de l'administració pública, que la faci particip de l'auge de la bicicleta i la situï com a sector econòmic rellevant, produint bicis per a ús quotidià, bicis mecàniques i amb assistència elèctrica, cicles de càrrega per a ús particular i comercial, i sistemes d'aparcament per a bicicletes. El tancament de la planta de Nissan a Catalunya podria obrir una finestra d'oportunitat per a un projecte d'aquest tipus. Suport la resta de la cadena de comercialització amb botigues i tallers, considerant-los com a serveis essencials per garantir la mobilitat, com els tallers d'automoció.

## 7. Ciclogística

La Ciclogística d'última milla als nuclis urbans, vinculada a les ZBE. Imprescindible l'organització de microhubs de distribució de mercaderies a tots els nuclis urbans de més de 50.000 habitants, amb bicicletes i tricicles de càrrega, una dinàmica exportable almenys a tots els municipis de fins a 10.000 hab. amb estratègies de consolidació de la distribució.

## 8. Cicloturisme

Impuls al cicloturisme com una opció de turisme desestacionalitzat que permet posar en valor de forma sostenible el patrimoni cultural i natural del territori, amb un portal web específic que reculli tota l'oferta de rutes i establiments i serveis vinculats. Ajudes al sector que plantegi millores per adequar-se a l'oferta cicloturística.

## 9. Compromís polític amb la bicicleta

Compromís polític amb la bicicleta, amb un Pla Nacional de la Bicicleta basat en l'actual Estratègia Catalana de la Bicicleta,, amb aprovació parlamentària que en garanteixi la transversalitat política i el més ampli consens, en concertació amb les organitzacions representants de les entitats de persones usuàries de la bicicleta arreu del país, que requereixen d'una valoració i suport via subvencions públiques, i resta de sectors involucrats. Finançament previst per a l'execució del pla.

Comunicació institucional en favor de la bicicleta amb campanyes de promoció del seus ús als principals mitjans públics de ràdio i televisió en prime time.

**Seria imperdonable que l'impuls a la bicicleta no fos considerat com un projecte estratègic de país, i prioritzat en la vehiculació dels fons europeus per a la reconstrucció que han d'arribar properament.**

## 10. Capacitat d'execució de les polítiques de la bicicleta

Capacitat d'execució amb una Oficina Nacional de la Bicicleta o similar, amb equip tècnic propi, una persona al capdavant com a responsable de les polítiques de mobilitat amb bicicleta al país, amb capacitat de coordinació amb els diversos departaments involucrats en les polítiques de mobilitat amb bicicleta. En la vessant d'infraestructures, almenys una Direcció General d'infraestructures de la bicicleta articulada amb l'Oficina Nacional de la Bicicleta.