

ASSOCIACIÓ PER A LA PROMOCIÓ DE LA BICICLETA
Demostenes, 19. 08028 Barcelona. Catalunya. NIF: G 58.457.573. ASSOC. N.º 8.986. Secció 1.ª

Informe

Evolució de l'ús de la bicicleta i dels robatoris de bicicletes a Barcelona (2001-2004)

Presentat per:



C/ Demòstenes, 19
E-08028 Barcelona
Tel/Fax: (+34) 93 339 40 60
e-mail: info@amicsdelabici.org
<http://www.amicsdelabici.org>

Desembre 2004

Evolució de l'ús de la bicicleta i dels robatoris de bicicletes a Barcelona (2001-2004)

Amics de la Bici

Introducció
Ús de la bicicleta
Robatoris
Resum i conclusions
Fitxa tècnica
Annex: Fitxa de la bicicleta

INTRODUCCIÓ

Aquest estudi continua i amplia els anteriors que Amics de la Bici i altres entitats vam dur a terme sobre el creixent problema dels robatoris de bicicletes a Barcelona a partir de l'any 2000. Com els anteriors, es basa en enquestes realitzades a peu de carrer.

Tant les enquestes sobre l'ús com les enquestes sobre els robatoris de les bicicletes es van dur a terme principalment en el marc de les diferents edicions de l'Operació Ring Ring, una activitat de promoció de l'ús de la bicicleta que Amics de la Bici ha estat organitzant anualment, des de 1999, al matí d'un dia feiner.

En l'Operació Ring Ring contactem amb persones que fan servir la bicicleta per desplaçar-se per la ciutat, i no ens ha de sorprendre l'alta participació de ciclistes habituals. Ans al contrari, ens dóna una imatge més acurada del desenvolupament de l'ús de la bicicleta a Barcelona que no pas les enquestes municipals sobre mobilitat, les dades de les quals no són fiables pel que fa a la bicicleta, com ben saben i confirmen els tècnics municipals. La raó d'aquesta baixa fiabilitat rau en el fet que aquestes enquestes només es fan trucant a números de telèfon fixos de persones majors de 16 anys empadronades a Barcelona, i a més, el baix nombre de respostes sobre la bicicleta situa les extrapolacions molt a prop de l'aleatorietat.

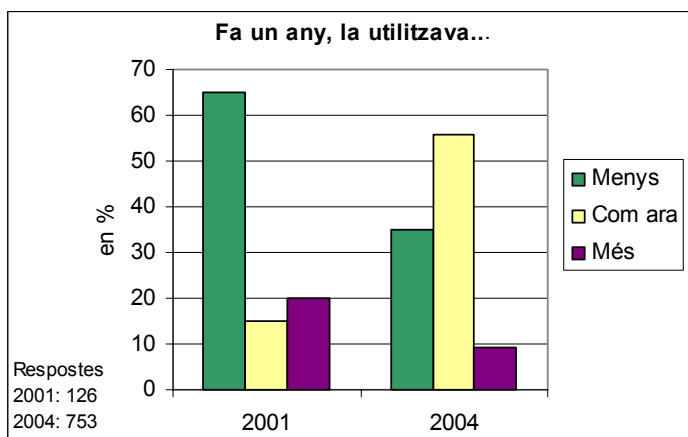
També obtenim dades fiables sobre la gravetat del problema del robatori de bicicletes a la nostra ciutat. L'ús habitual de la bicicleta multiplica també la seva exposició al risc de ser robada. Són les persones que més contribueixen a una mobilitat segura i sostenible mitjançant l'ús habitual i freqüent de la bicicleta, les que més pateixen els robatoris, fins al punt de desmotivar-se a seguir pedalant. Avui en dia, el problema dels robatoris és, junt amb la inseguretat viària, el principal factor que desincentiva un major ús de la bicicleta entre la població.

ÚS DE LA BICICLETA

Pel que fa a les tendències d'ús de la bicicleta a Barcelona, disposem de dades a partir de l'any 2001, tot i que les d'aquest primer any són menys exhaustives.

La bicicleta guanya terreny en la mobilitat urbana

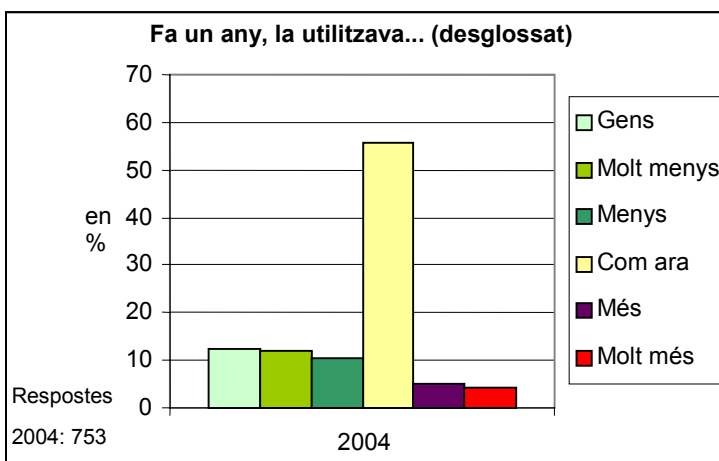
Del 2001 al 2004 es pot observar un fort augment en l'ús de la bicicleta a la ciutat, tant pel que fa a la intensitat de l'ús d'aquest vehicle com en el nombre de ciclistes.



Així, en l'enquesta de l'any 2001 destaca sobretot un gran augment en la intensitat de l'ús de la bicicleta, amb un 65% de major ús envers un, també notable, 20% de menor ús, la qual cosa dona, no obstant, un balanç positiu del 45% per a l'increment dels desplaçaments amb bicicleta.

L'any 2004 veiem que l'ús de la bicicleta s'ha consolidat plenament: Un 56% de les persones enquestades la utilitzaven amb la mateixa intensitat un any enrere. Un 35% la utilitza més, i un 9% la utilitza menys, és a dir, hi ha també un balanç positiu del 26% en l'augment de l'ús de la bicicleta entre 2001 i 2004.

Un 12% més de ciclistes en un any



Si analitzem les dades del 2004 amb més detall, s'observa que aproximadament un terç de les persones que ara fan servir més la bicicleta són gent que s'ha incorporat al ciclisme urbà durant l'últim any (un 12% del total). Un 4% ha reduït molt l'ús de la bicicleta durant aquest temps. Lògicament, en una enquesta feta a

persones que acudeixen amb bicicleta no es poden recollir dades sobre quantes persones han deixat d'anar amb bicicleta del tot. No obstant això, les dades suggereixen que aquest percentatge seria molt baix, inferior al 4%.

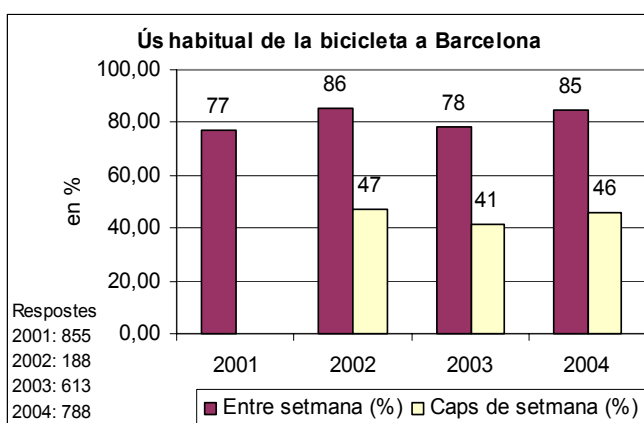
La relació entre un ús més o menys intens de la bicicleta de les persones que ja la feien servir un any enrere també dona un resultat positiu: un 9% de "més"

o "molt més" ús queda 14 punts per sota del 23% de "menys" o "molt menys" ús de la bicicleta.

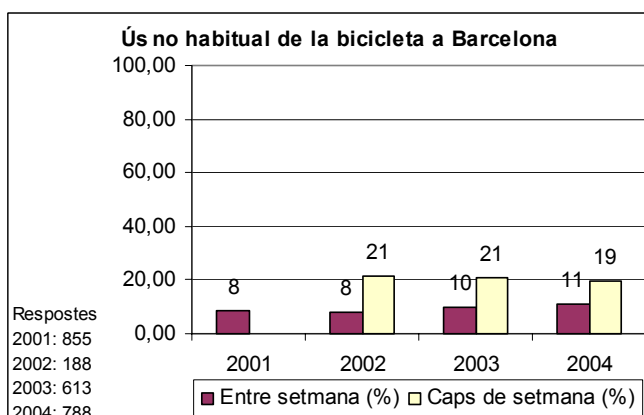
Un increment en la intensitat de l'ús de la bicicleta d'entre un 14% i un 26% anual en els últims quatre anys significa que s'ha duplicat pràcticament el volum de moviments amb bicicleta a Barcelona l'any 2004 respecte a l'any 2000. Per altra banda, un increment net del nombre de ciclistes urbans d'entre un 8 i un 12% anual en els últims quatre anys (per fer una extrapolaració moderada) dóna com a resultat que l'any 2004 hi havia com a mínim un 40% més ciclistes urbans que l'any 2000.

Aquestes dades queden corroborades per l'observació directa al carrer, on es va notant any rere any l'augment de la presència de bicicletes, tant en circulació com aparcades.

La bicicleta, el vehicle de tots els dies



Entre les persones enquestades, predomina clarament l'ús habitual de la bicicleta (és a dir, fer-la servir "molt" o "bastant") entre setmana, amb uns percentatges en torn al 80% sobre el total de les enquestes realitzades, i poques variacions al llarg dels últims anys (entre un 77 i un 86%). L'ús habitual en caps de setmana i festius supera el 40% (41 a 47%), tot i que no s'hi tenen en compte els viatges cicloturístics fora de la ciutat.

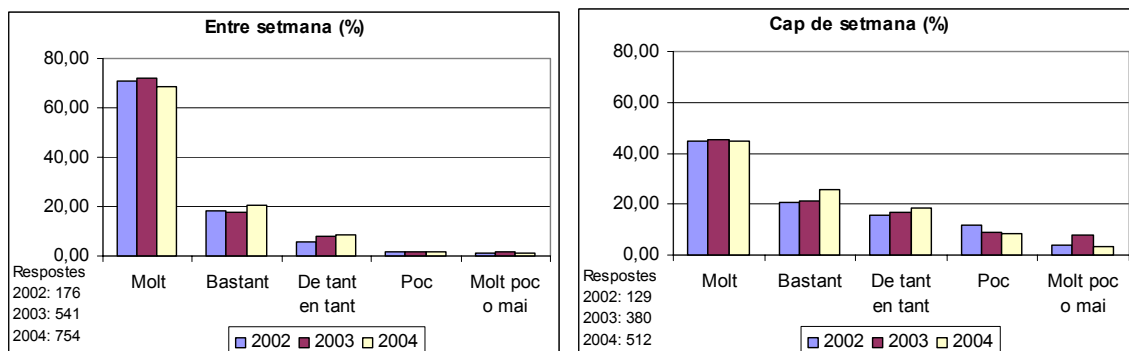


Per contra, l'ús no habitual, és a dir "de tant en tant", "poc", "molt poc o mai", té més incidència els caps de setmana que entre setmana, amb percentatges entorn al 20%, davant uns 10% entre setmana.

La diferència que falta per al 100% en la suma dels dos gràfics correspon a les persones que van obviar una part d'aquesta pregunta. En aquest sentit observem que entre un 4 i un 12% no van indicar l'ús que fan de la bicicleta entre setmana, davant d'un terç llarg (entre un 34 i un 38%) que van deixar en blanc la part corresponent a l'ús de la bicicleta en caps de setmana i festius. El motiu d'aquest alt percentatge podrien ser els desplaçaments fora de la ciutat, tot i que no hi ha dades concretes.

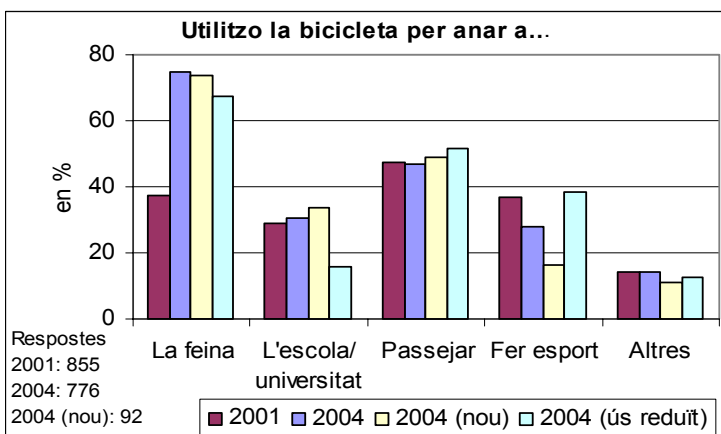
El 90% dels i de les ciclistes la fan servir molt o bastant

Desglossant les dades dintre dels dos grups (entre setmana / cap de setmana), i tornant a centrar-nos en les respostes afirmatives de les persones enquestades, s'obtenen els següents quadres. En ells també podem observar la continuïtat dels hàbits i el predomini de l'ús molt freqüent de la bicicleta entre setmana, amb valors entorn al 70%, i a freq del 90% si se sumen les categories "Molt" i "Bastant". La situació es presenta igualment constant els caps de setmana, tot i amb valors més baixos (45% i 70%, respectivament).



A la feina amb bicicleta, des de sempre i ara més que mai

Aquest ús tan intens de la bicicleta entre setmana correspon, en gran part, a allò que s'acostuma a anomenar la "mobilitat obligada", és a dir, anar a la feina o a estudiar. De fet, si comparem les dades de l'any 2001 amb les de l'any 2004, s'observa que fa tres anys la mobilitat obligada (feina i escola) tenia



menys pes que la mobilitat de lleure (passejar i esport), mentre que per a l'any 2004 destaca que s'han duplicat els desplaçaments al lloc de treball com a motiu principal per fer servir la bicicleta, sense que decaiguin els altres usos, els quals es mantenen pràcticament iguals.

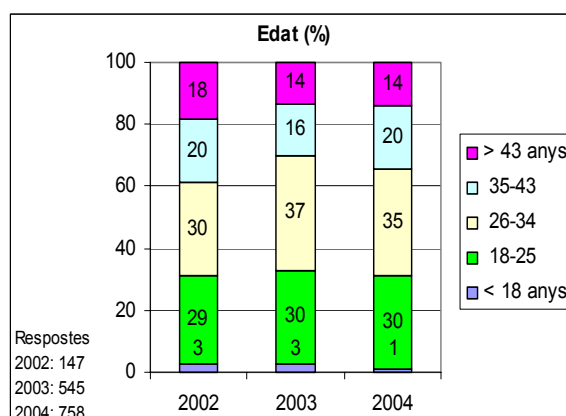
En la finalitat de l'ús de la bicicleta no s'observa cap diferència significativa entre ciclistes ja habituats/ades i ciclistes de nova incorporació (nou), excepte que utilitzen la bicicleta menys per fer esport. Així, anar a treballar i a estudiar té gairebé el doble de pes que passejar i fer esport (108% i 65%, respectivament; en la suma cal tenir en compte que aquesta pregunta admetia resposta múltiple, per la qual cosa supera el 100%). Per contra, les persones que ara fan servir "menys" o "molt menys" la bicicleta que un any enrere (ús reduït), es decanten majoritàriament per l'ús lúdic de la bicicleta, amb un 90% de passejar i fer esport, i un 83% d'anar a la feina o a estudiar.

Això vol dir que els nous usuaris i usuàries escullen la bicicleta en primer lloc per anar a treballar, deixant en segon terme el ciclisme de lleure. Fa tres anys, un/a de cada tres ciclistes anava a treballar amb bicicleta, ara són tres de cada quatre!

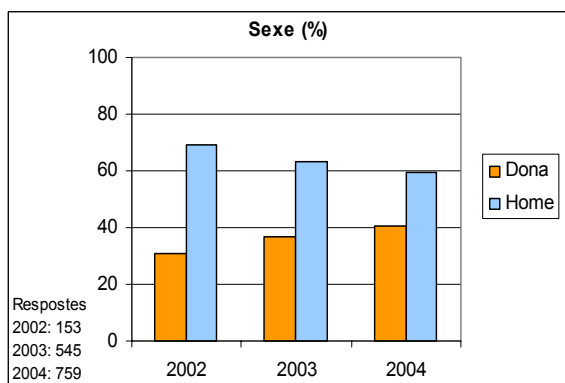
Clarament, aquest desenvolupament hauria de fer canviar la política municipal de promoció de la bicicleta: ara cal proporcionar infraestructures segures per desplaçar-se amb rapidesa, comoditat i connectivitat. Molts dels actuals carrils bici no compleixen aquests criteris i caldria replantejar-ne el traçat.

La meitat són joves

Contràriament a allò que es podria pensar, la bicicleta no és un vehicle només dels més joves, o de gent que encara està en l'edat de formació acadèmica. De fet, les franges d'edat fins als 25 anys ocupen un terç del ventall, i són superades per les franges de 26 a 43 anys, que sumen més de la meitat, amb tendència creixent. Durant l'últim any, la mitjana d'edat del col·lectiu ciclista enquestat va pujar de 31,4 a 32,3 anys. Tot i així, el 51% tenen entre 18 i 30 anys.



La bicicleta i la dona s'han fet amigues: el ciclisme urbà es feminitza



La bicicleta, cada vegada més, és un vehicle triat per les dones. En una pujada constant, la seva participació ha anat augmentant un 10% en els últims tres anys, d'un 31% en 2002 fins a un 41% en l'enquesta de 2004.

Aquest augment es pot considerar una altra mostra de la sostinguda normalització de l'ús de la bicicleta a Barcelona durant els últims anys, i

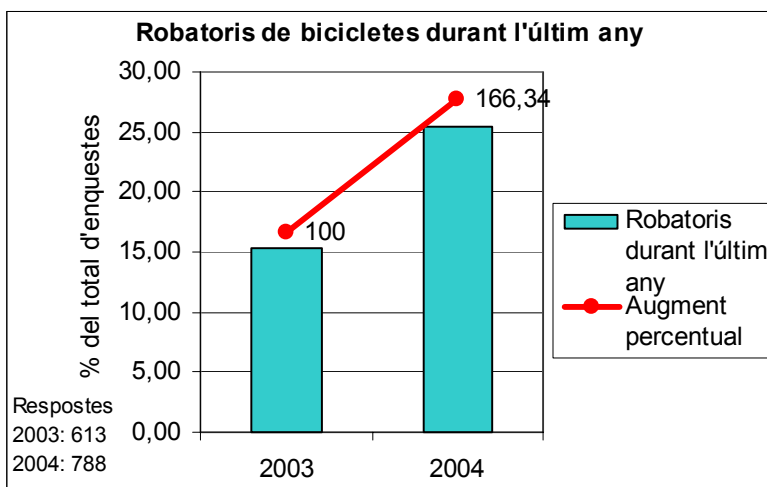
ens apropa a la situació que trobem en els països tradicionalment ciclistes, on la dona és majoritària entre les persones que van en bicicleta habitualment.

ROBATORIS DE BICICLETES

A Barcelona, l'augment dels casos de robatori de bicicletes durant els últims anys sembla imparabile, i ha adquirit unes dimensions francament preocupants.

En un estudi anterior (Estudi de robatoris de bicicletes a Barcelona 2003, Amics de la Bici i Bacc) ja s'ha ressaltat l'alta incidència dels robatoris: Entorn al 40% de les persones enquestades van patir alguna vegada el robatori de la seva bicicleta. Quatre de cada deu d'aquestes víctimes van perdre la bicicleta durant l'any anterior a la data de l'enquesta.

Els casos de robatori augmenten de manera preocupant

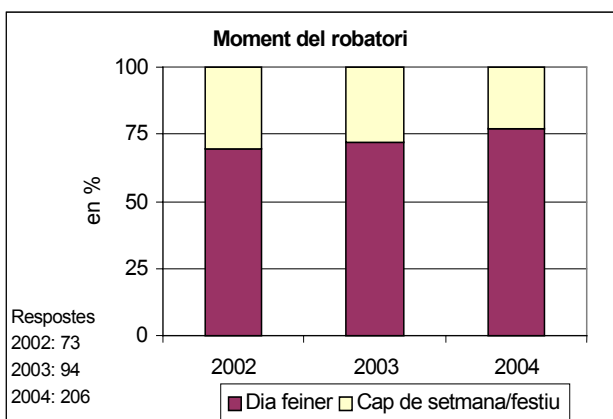


Per a l'any 2004, les xifres són encara més esfereïdores. Si l'any anterior els robatoris durant l'últim any se situaven en un 15% del total de les enquestes, aquest any 2004 pugen fins a un 25%. És a dir, en un any el robatori de bicicletes ha augmentat en un 67%; ara afecta a un/a de cada

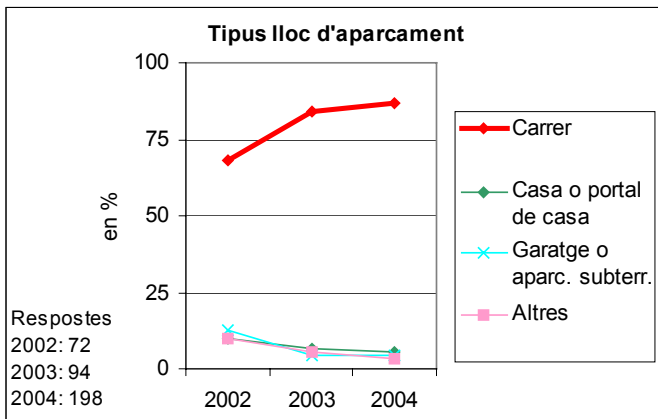
quatre ciclistes, mentre que, un any enrere, afectava a un/a de cada set (sense comptar aquelles persones que han deixat d'anar amb bicicleta per aquest factor d'inseguretat).

A partir d'aquest punt en l'estudi i anàlisi dels robatoris, ens centrarem en els casos de robatoris de bicicleta durant l'any anterior a la data de l'enquesta respectiva, per evitar possibles duplicitats en les enquestes successives, que desvirtuarien els resultats.

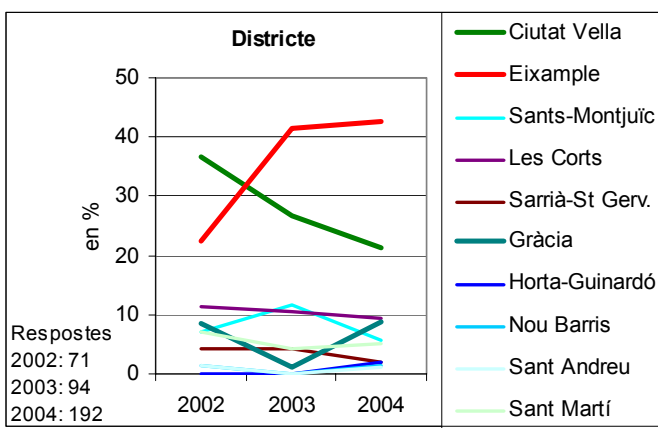
Els robatoris, entre setmana, al carrer, a Ciutat Vella i l'Eixample



En els últims anys, ha anat augmentant el percentatge de bicicletes robades entre setmana, passant d'un 70% l'any 2002 al 77% l'any 2004. Podem explicar aquest augment amb el major ús de la bicicleta per anar a treballar, la qual cosa proporciona als lladres un gran nombre de bicicletes que queden estacionàries al carrer amb un horari regular i molt ample.



De fet, es consolida el carrer com el lloc més freqüent per perpetrar el robatori d'una bicicleta. Els altres emplaçaments en el seu conjunt (a casa o dintre el portal; a un garatge o un aparcament subterrani; en un altre lloc) han baixat d'un 32% l'any 2002 a menys de la meitat, un 13%, en l'enquesta de l'any 2004.



Els districtes més castigats continuen sent Ciutat Vella i l'Eixample, que sumen gairebé dos de cada tres robatoris de bicicletes (un 64%). S'ha de tenir en compte que aquests districtes són també els més cèntrics, i l'alt índex de robatoris de bicicletes ben podria ser un indicador de la situació general quant a inseguretat ciutadana en

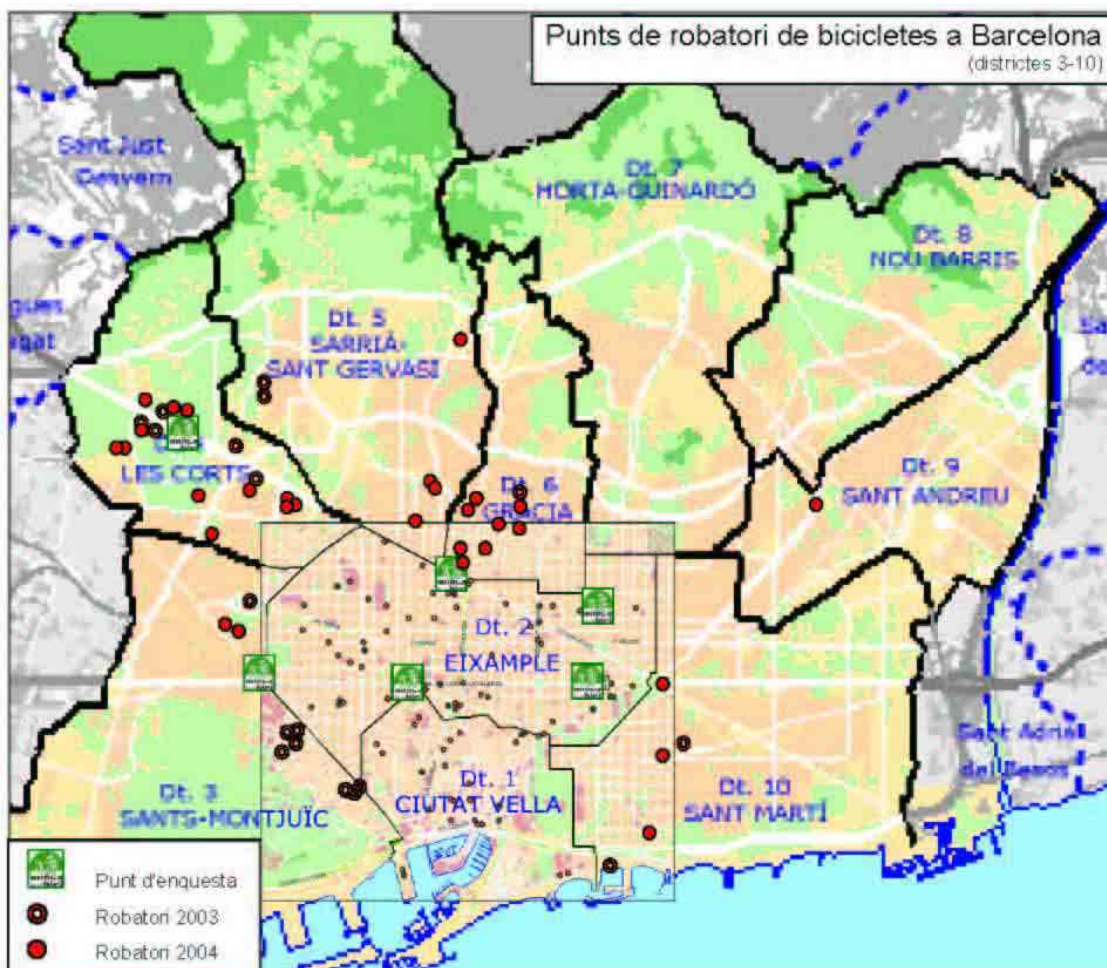
aquesta zona. Tot i així, a Ciutat Vella s'observa en les enquestes una baixada notable i continuada del percentatge de robatoris durant els últims tres anys, del 37% en 2002 al 21% registrat en 2004. Per contra, l'Eixample mostra un desenvolupament molt preocupant, que va d'un 23% dels casos l'any 2002 a un 43% l'any 2004.

Pel que fa als altres districtes, sembla ser que la incidència de robatoris de bicicletes és molt reduïda a Sarrià-Sant Gervasi, Horta-Guinardó, Nou Barris i Sant Andreu; en aquests districtes no ha passat del 5% durant tot el període d'estudi. Els districtes de Sants-Montjuïc, Les Corts, Gràcia i Sant Martí ocupen un rang intermedi, amb una mitjana entre 5 i 10% dels robatoris en cadascun d'ells.

En les enquestes dels anys 2003 i 2004, aproximadament la meitat de les víctimes de robatori van indicar el lloc del fet amb prou detall per poder localitzar-lo en un plànol. L'anàlisi d'aquestes dades va posar de manifest que no tothom sap ben bé a quin districte pertany el lloc concret del robatori. La suma dels errors, però, no suposa desviacions superiors al 5% de la mostra (entre -3 i +4 casos per districte). Les dades que s'utilitzen en aquest estudi són les corregides.

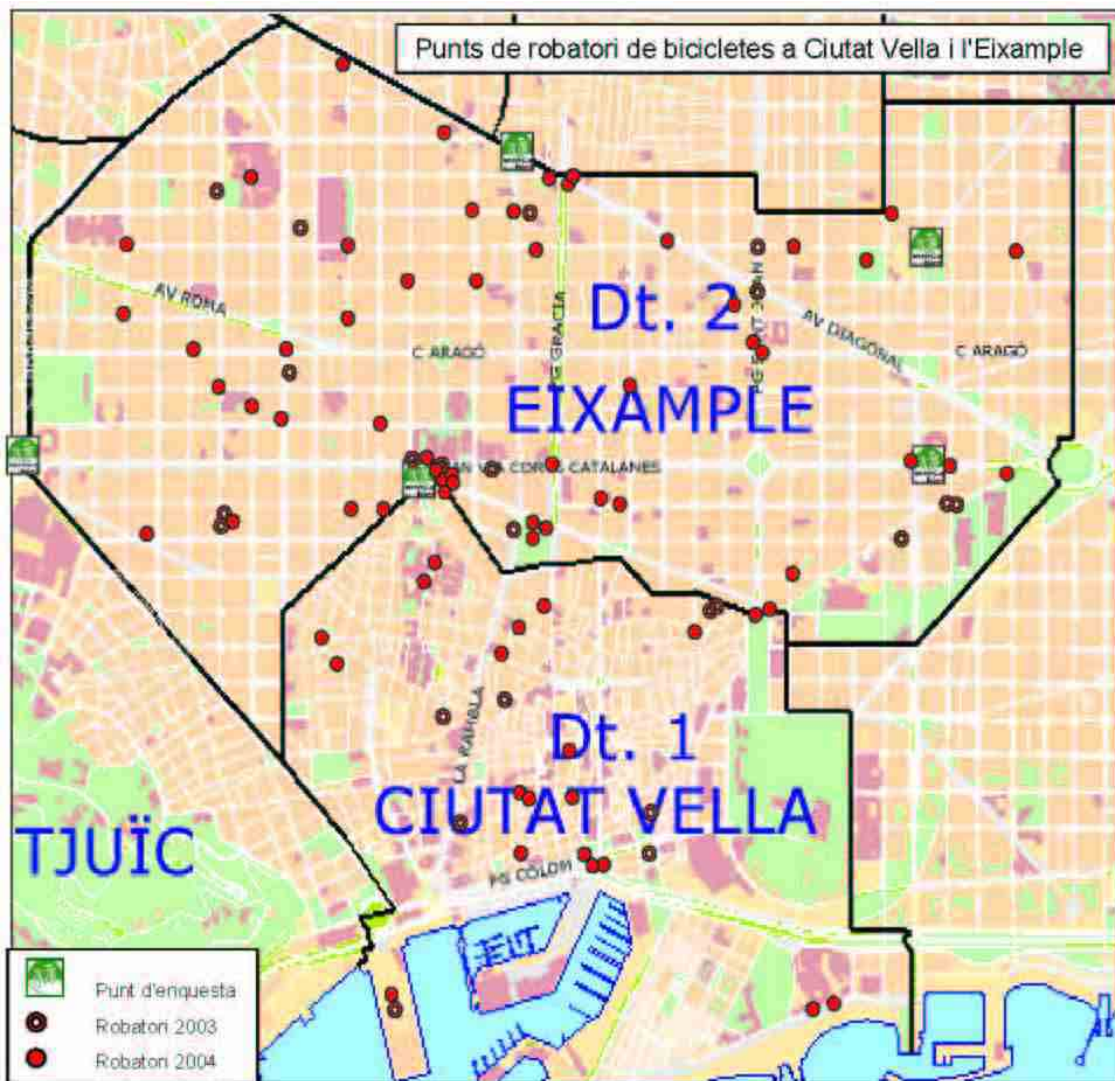
En el plànol següent s'han destacat especialment els punts de robatori de bicicletes que corresponen a l'enquesta de 2003 (18) i de 2004 (30), respectivament, per als districtes fora de Ciutat Vella i l'Eixample. Veiem

cúmuls de punts especialment a la zona universitària Diagonal i l'Illa, per una banda (2003 i 2004), i, per l'altra, una àrea per sobre de la Diagonal, majoritàriament al districte de Gràcia (2004). Els cúmuls al Poble Sec corresponen a l'any 2003. Per contra, els districtes del nord de Barcelona no tenen focus clars de robatoris de bicicletes.

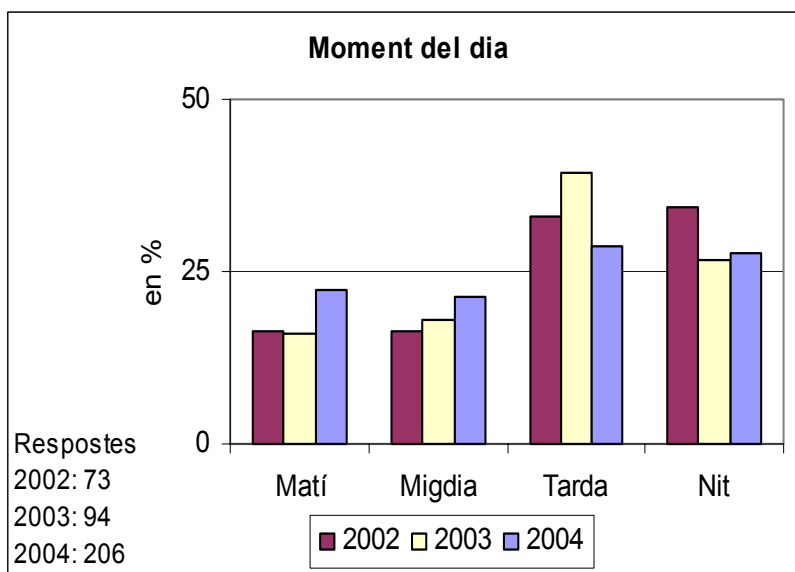


El segon plànol se centra en els districtes de Ciutat Vella i l'Eixample. Hi trobem 23 punts procedents de l'enquesta 2003 i 70 de l'enquesta 2004. Destaquen la zona Plaça Universitat-Plaça Catalunya i l'àrea de Diagonal-Rambla de Catalunya, però, en general, els punts estan força repartits a tot l'Eixample. N'hi ha més a l'esquerra de l'Eixample que a la dreta, i, a Ciutat Vella, més entre la Rambla i la Via Laietana que a la Ribera o al Raval.

Sorgeix la pregunta si els llocs d'enquesta tenen relació amb la distribució dels cúmuls de punts de robatori. Per a l'enquesta de 2004 podem afirmar que la ubicació dels llocs d'enquesta registra només en part els robatoris perpetrats als voltants. Així, la parada de la zona universitària Diagonal va recollir un 25% del cúmul de punts que té a prop; la parada de la Plaça Universitat en va recollir un 30%; i la parada de Diagonal-Rambla Catalunya, un 40%. Les altres tres parades, Plaça Espanya, Marina i Sagrada Família, no registren acumulacions de punts de robatori al voltant.



Les bicicletes són robades a plena llum del dia

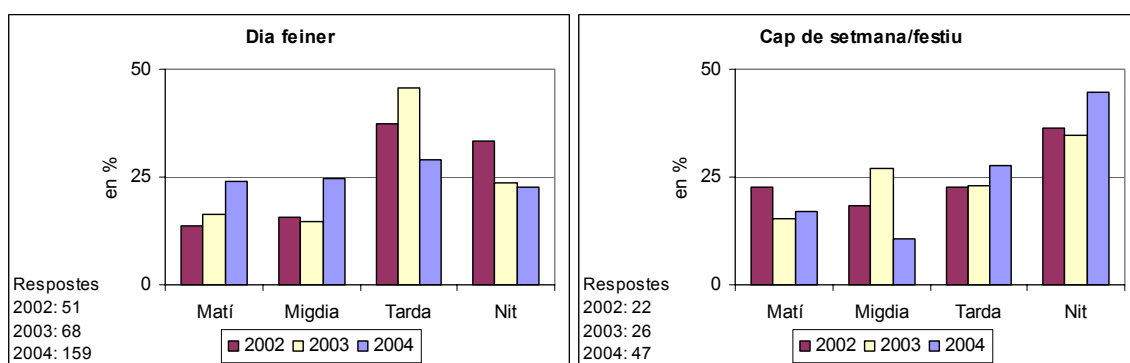


També interessa saber si les bicicletes són robades amb nocturnitat i alevosia o a la llum del dia i davant de tothom que pugui passar. A través de les enquestes dels últims tres anys, podem observar un desplaçament dels robatoris de les franges tarda-nit cap a les de matí-migdia, amb la qual cosa les quatre

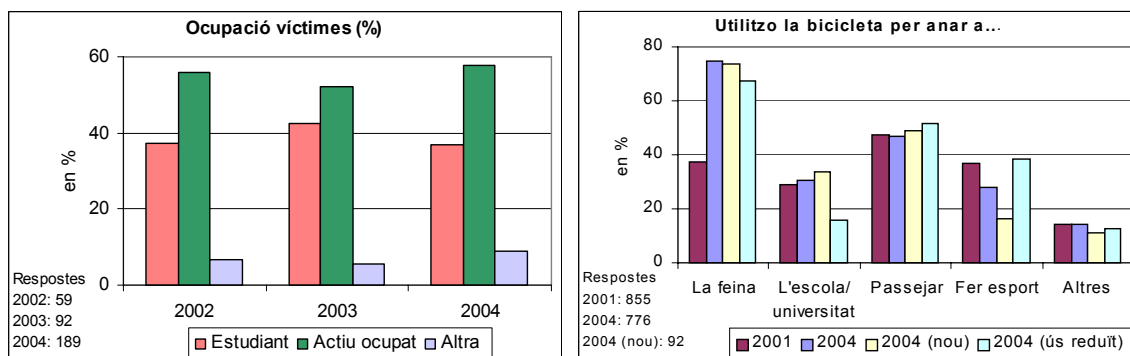
franges suporten els robatoris per parts gairebé iguals, amb només 8 punts de diferència entre el mínim i el màxim.

Quan observem per separat els robatoris d'entre setmana i els de cap de setmana, obtenim resultats notablement diferents entre els dos grups. Els robatoris entre setmana, sempre molt més nombrosos, com ja s'ha dit més amunt, mostren encara més que el gràfic general la situació d'equilibri entre les quatre franges a la que hem arribat en 2004, amb una reducció dels robatoris nocturns en 10 punts entre 2002 i 2004. La diferència entre el mínim i el màxim es redueix a 6 punts.

Per contra, els caps de setmana predomina de manera creixent el robatori nocturn. Arriba fins a un 45% en l'enquesta de 2004.



Aquest comportament dels gràfics troba una explicació en el fet que un nombre cada vegada més important de ciutadans i ciutadanes fan servir la bicicleta per anar a treballar, però no disposen d'un lloc segur on deixar la bicicleta durant la jornada, ni en el seu lloc de treball ni en els aparcaments subterranis o els garatges que hi pugui haver a prop. Per tant, les bicicletes queden al carrer cada dia, al mateix lloc durant moltes hores, i sense vigilància. Els caps de setmana, per contra, serien les activitats d'oci -com anar al cinema o a sortir amb amics i amigues tot deixant les bicicletes en un lloc cèntric- les que proporcionarien als lladres prou temps per "treballar" tranquil·lament.

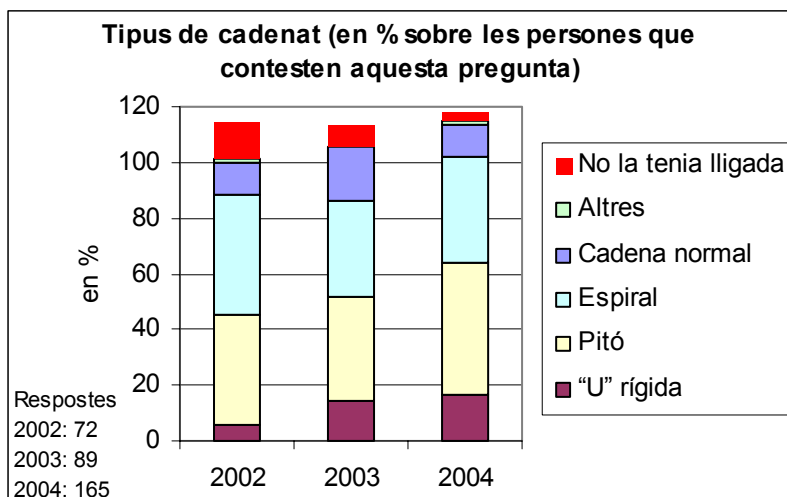


Efectivament, la gran majoria de les víctimes són persones en situació laboral activa (entorn al 55%) o estudiants (entorn al 40%). Si es comparen aquestes dades amb les de l'ús de la bicicleta, es pot observar que el col·lectiu d'estudiants es troba exposat a un risc proporcionalment més gran de perdre la bicicleta per robatori.

Aquest desenvolupament posa de manifest, una vegada més, la greu mancança de places d'aparcament segures per deixar-hi les bicicletes durant un temps prolongat cada dia, especialment als centres d'estudi i de treball. Els aparcaments al carrer no són prou segurs, tot i ser necessaris també per als estacionaments ordenats de bicicletes de més curta durada o de rotació.

Els cadenats, cada vegada més forts, i sempre vulnerables

Ja no és inusual veure ciclistes amb pesats cadenats tipus "pitó" lligats a la cintura o en bandolera, ni veure bicicletes lligades amb dos o tres cadenats diferents. Aquesta observació xoca encara més si comparem Barcelona amb altres ciutats europees, que també pateixen el robatori de bicicletes, però on els cadenats són molt més lleugers. És a dir, a Barcelona els i les ciclistes ja no poden protegir la seua bicicleta ni tan sols amb cadenats gruixuts, l'única mesura al seu abast.



Les dades ho confirmen: en tres anys, el percentatge de víctimes incautes, les que no tenien la bicicleta lligada, ha baixat d'un 13% a un 3%, és a dir, la gent s'ha conscienciat del perill i protegeix el seu vehicle. En aquest sentit, també s'observa per al mateix període un

fort augment dels dos tipus de cadenats més resistents, "U" rígida i pitó: l'ús de la pitó s'ha incrementat del 39 al 48%, i el de la "U" rígida ha pujat del 6 al 16%. En suma, aquests dos cadenats suposen un 64% dels utilitzats. Un 18% de les bicicletes portaven dos cadenats; dos anys abans, n'eren un 13%.

Ara bé, aquestes dades fan referència únicament als cadenats emprats quan la bicicleta era robada, és a dir, quan eren vulnerats. Aquest és l'aspecte més greu del problema: Lamentablement, l'augment en l'ús d'aquests cadenats, en principi més segurs, ha anat acompanyat també per una ràpida habituació dels lladres a aquests mecanismes. (Qualsevol cadenat per a bicicletes del mercat és vulnerable; és només una qüestió de temps i d'utilitzar les eines apropiades. Sovint, no cal ni un minut per tallar fins i tot cadenats robustos.)

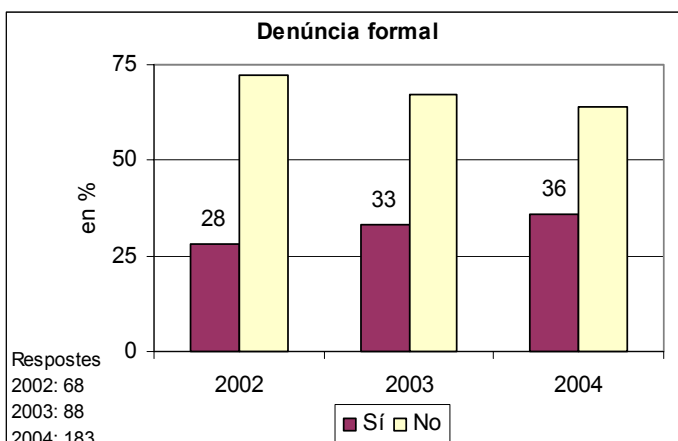
Observem que els i les ciclistes van prenent les mesures que tenen al seu abast per protegir la bicicleta contra robatoris, i que, no obstant això, aquestes resulten insuficients fins al grau que no solament són incapaces de protegir les bicicletes, sinó que, al contrari, s'incrementen considerablement els casos de robatori. A partir d'aquest moment el robatori de bicicletes esdevé un important

factor de dissuasió de l'ús d'aquest vehicle tan beneficiós tant per a l'individu com per a la ciutat.

És imprescindible i summament urgent que l'Administració comenci a actuar, garantint la seguretat de la ciutadania en la mobilitat sostenible. Des de fa tres anys, Amics de la Bici reclama a l'Ajuntament la implantació d'un programa de protecció de bicicletes contra robatoris, el qual inclou mesures de protecció i d'altres destinades a facilitar el retorn de les bicicletes robades.

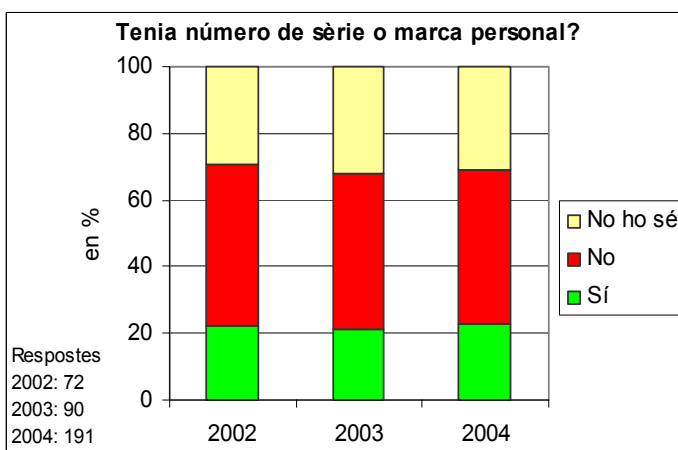
Augmenten les denúncies, però les bicicletes robades no tornen

La creixent preocupació per la protecció de la bicicleta no només es mostra en l'ús de cadenats cada vegada més pesats, sinó també en altres factors com el coneixement del número de sèrie per a identificar la bicicleta, o les denúncies davant els cossos policials.



En els últims tres anys, les nostres enquestes mostren un augment continuat de les denúncies de robatori, tant perquè la denúncia formal és un dels requisits per accedir al dipòsit municipal de vehicles en busca de la bicicleta, com també perquè la gent espera i demana l'actuació de les autoritats competents en matèria de seguretat. Del 28% l'any

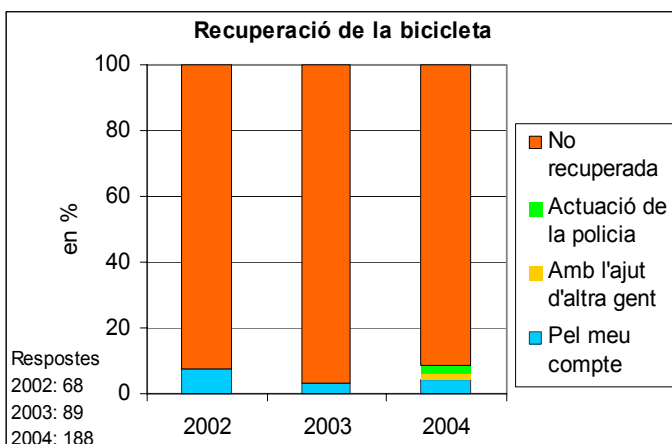
2002, les denúncies s'han incrementat fins a un 36% el 2004. Com que la Policia Nacional no registra la incidència de robatoris de bicicletes, les enquestes són, ara per ara, l'única manera de calibrar la magnitud del problema a Barcelona.



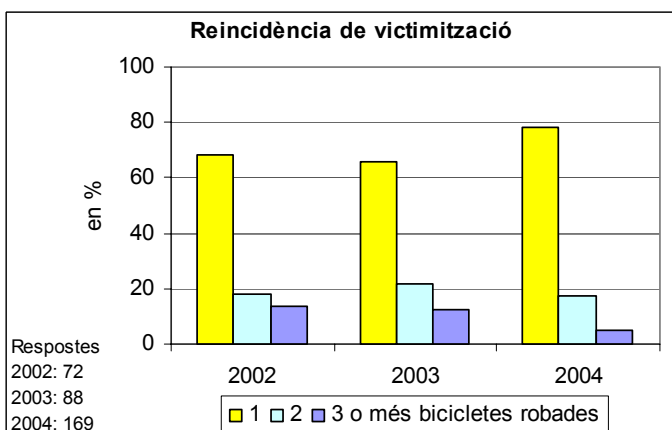
La recuperació d'una bicicleta robada per part del seu propietari o propietària fracassa de vegades per manca d'un element identificador inequívoc, com pot ser una personalització o el número de sèrie del quadre. Tot i la rellevància d'aquesta dada, s'observa que en els últims anys només hi ha hagut una variació mínima en el grau de coneixement i

de l'existència del número de sèrie o d'una personalització: Entorn a un 30% de les víctimes desconeixen si la seva bicicleta tenia un número de sèrie; i la

proporció del “Sí” (provist amb número de sèrie o marca personal), un 23% de les respostes, tot just arriba a la meitat de la del “No” (sense número de sèrie o marca personal), tot i que s’observa una petita millora l’any 2004 en comparació amb els anys anteriors, en què quedava per sota de la meitat.



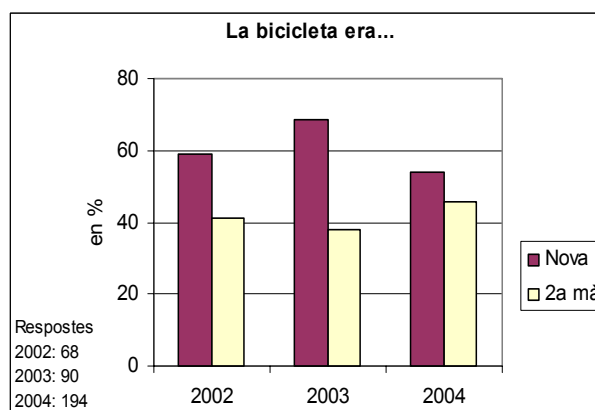
El panorama de recuperació de bicicletes robades segueix sent desolador: Més del 90% no es recuperen, al menys no pas en el temps transcorregut entre el robatori i l’enquesta. En l’enquesta de 2004 apareix per primera vegada l’actuació de la policia en la recuperació de la bicicleta, en 5 dels 188 casos (prop d’un 3%), la qual cosa s’ha de valorar com un signe positiu.



També s’observa, a través de les enquestes, que tendeix a disminuir el robatori de tres o més bicicletes a una mateixa persona en un any. És a dir, la gent que, després d’haver patit el robatori d’una o més bicicletes, no s’ha desanimat i continua pedalant per la ciutat, ara pren més precaucions que fa tres anys perquè no li la tornin a robar.

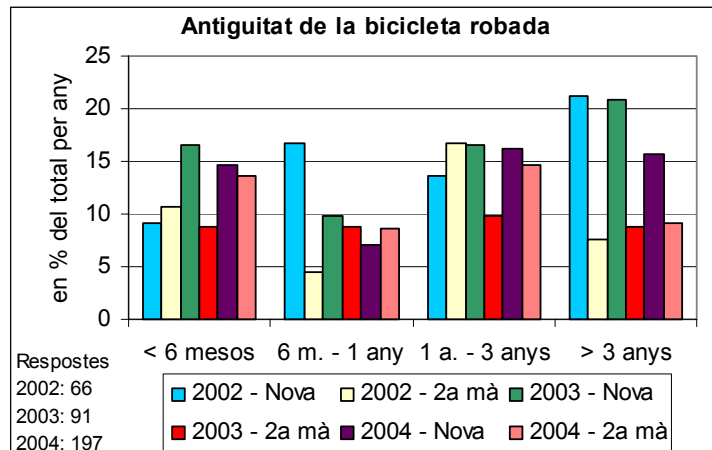
El parc de bicicletes robades

Davant el panorama descoratjador del robatori de bicicletes, no és estrany que augmenti la demanda de bicicletes més barates i potencialment menys abellibles als lladres, és a dir, de bicicletes de segona mà. De les bicicletes registrades com a robades en l’enquesta de 2004, gairebé la meitat (un 46%) eren de segona mà, entre 5 i 8 punts més que en els anys anteriors.



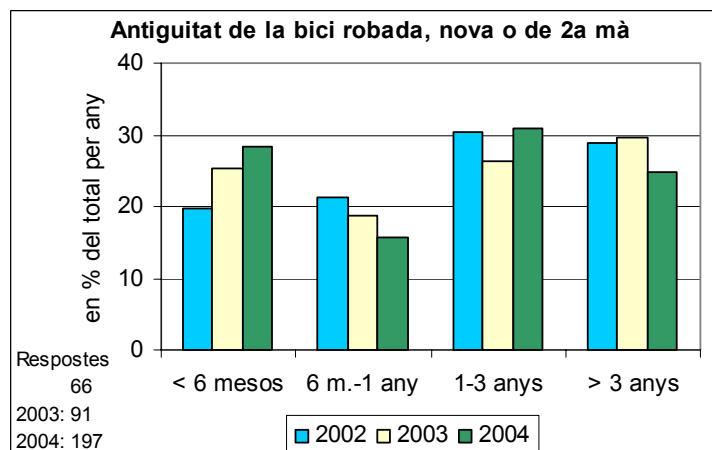
De fet, l’anàlisi de les dades no mostra diferències clares entre les bicicletes de primera mà i les de segona mà, amb una excepció: Les bicicletes de segona

mà que la víctima havia tingut durant més de tres anys abans de ser robades presenten una incidència de robatoris molt més favorable que les de més de tres anys, però comprades noves. Podem explicar aquest fet amb dos motius. Un seria que aquestes bicicletes tenen encara més anys que les comprades noves, i que

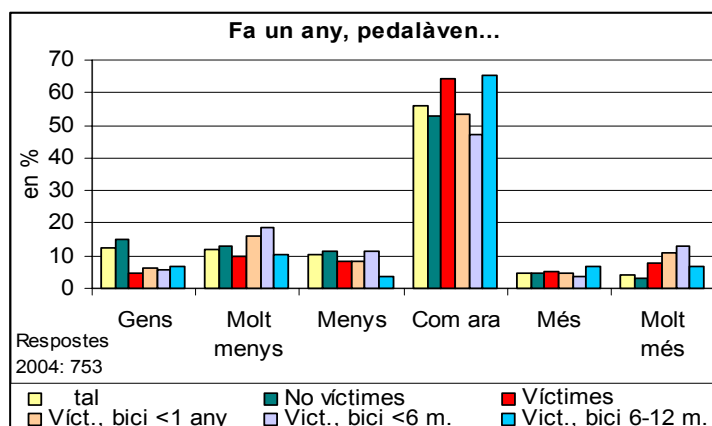


se'ls nota l'edat. L'altre motiu seria que hi ha una proporció molt més reduïda de ciclistes amb una bicicleta d'aquestes característiques, ja que l'oferta de bicicletes de segona mà és bastant limitada.

En l'anàlisi per anys, s'observa un augment continuat en el robatori de les bicicletes més noves, les que la víctima tenia de feia menys de mig any (tant si era nova com de segona mà). Per contra, la suma de robatoris de bicicletes fins a un any d'antiguitat es manté constant (un 44% el 2003 i 2004, 41% el 2002).



L'explicació d'aquest fet no la trobem en els/les ciclistes de nova incorporació, ja que aquest grup, que un any abans no pedalava gens, està representat en una proporció notablement inferior entre les víctimes de robatori: un 5%, envers un 15% entre els/les ciclistes no victimitzades. També és inferior, amb una diferència de 3 punts, la participació de víctimes de robatori en els grups de ciclistes que un any enrere pedalaven menys o molt menys.



Els/les ciclistes més habituals, que feien servir la bicicleta en el moment de l'enquesta igual que un any enrere, són el grup que més pateix els robatoris, no només en números absoluts, sinó també en comparació amb els companys i companyes que no van ser víctimes en aquest període. Aquí s'inverteix amb

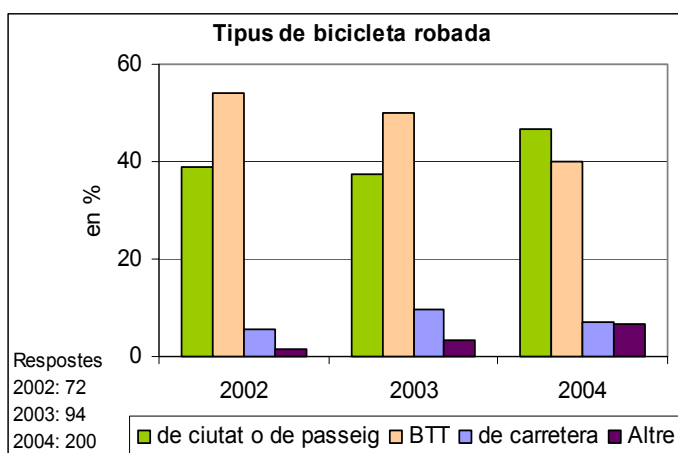
escreix la diferència que hem trobat en el grup de ciclistes novells: s'observa un 53% de no víctimes, davant d'un 64% de víctimes.

No és en aquest grup, que podríem dir de ciclistes amb una certa experiència, on destaquen en proporció les bicicletes més noves, sinó en els grups que havien augmentat l'ús de la bicicleta en l'últim any (8 i 3 punts més, respectivament, que el total de víctimes en els mateixos grups). Són ciclistes que podríem dir que s'estan habituant i, per tant, es troben amb un risc que encara no coneixen en tota la seua extensió.

El que és especialment preocupant, però, és l'observació que les persones que, un any enrere, feien servir molt més la bicicleta ben poden haver-se desmotivats a causa dels robatoris. Hi ha un 13% de participació de bicicletes de menys d'un any en aquest grup, la qual cosa significa, per altra banda, que una de cada dues víctimes que abans havien pedalat molt més tenien una bicicleta de menys de sis mesos. De ciclistes que no havien patit robatori, només hi ha un 3% que van reduir molt l'ús de la bicicleta.

Barcelona no es pot permetre perdre ciclistes a causa del robatori de bicicletes.

La més buscada, la bicicleta de ciutat



Finalment, cal destacar que les enquestes d'aquests últims anys també posen de manifest que la BTT ja no és la reina de les bicicletes (robades) a Barcelona, sinó ha quedat superada per la bicicleta de ciutat o de passeig, més apropiada per a les necessitats derivades del ciclisme urbà (enllumenat, parafangs, portaequipatges, cistella, etc.). Desgraciada-

ment, el major ús també comporta més robatoris. Així, la proporció de bicicletes de ciutat robades s'ha incrementat d'un 37% el 2003 al 47% el 2004, mentre que la BTT ha baixat d'un 50% al 40%. Al mateix temps, però, augmenta també la proporció d'altres tipus de bicicletes, com poden ser les anomenades "bicicletes híbrides", que combinen característiques de BTT amb una adaptació específica a la ciutat.

Perquè cada persona pugui identificar correctament la seva bicicleta, i per facilitar-ne la recuperació en cas de robatori, Amics de la Bici va elaborar una Fitxa de la Bicicleta, que s'adjunta com a mostra en un annex a aquest estudi. També està disponible a la pàgina web de l'entitat (www.amicsdelabici.org).

RESUM I CONCLUSIONS

Ús de la bicicleta

Per al període d'estudi, de l'any 2001 al 2004, es pot observar un fort augment en l'ús de la bicicleta a la ciutat de Barcelona. El 2004, més de la meitat ja són ciclistes habituats i de costums estables; a més, un/a de cada quatre ciclistes pedala més que fa un any, i la població ciclista creix un 12% anual.

El 90% dels i de les ciclistes enquestades utilitzen molt o bastant la bicicleta a la ciutat. D'aquestes persones, més del 80% va amb bicicleta entre setmana, i més del 40% (també) ho fa el cap de setmana.

Tres de cada quatre ciclistes van a la feina amb bicicleta, i tres de cada deu, a estudiar. En els últims tres anys, l'ús majoritari de la bicicleta s'ha invertit: ara predomina clarament la mobilitat quotidiana sobre l'ús lúdic.

Més de la meitat dels i de les ciclistes són joves fins a 30 anys, tot i que la mitjana d'edat se situa lleugerament per sobre d'aquesta edat i va pujant de mica en mica.

La participació de les dones es va normalitzant: l'any 2004, quatre de cada deu ciclistes són dones.

Aquest desenvolupament, amb un ús majoritari de la bicicleta com a mitjà de transport per a la mobilitat obligada, requereix un canvi en la política municipal d'infraestructures i de promoció de la bicicleta. Les infraestructures específiques per a ciclistes han de ser connectives i permetre desplaçar-se amb rapidesa, seguretat i comoditat. Molts dels actuals carrils bici no compleixen aquests criteris i caldria replantejar-ne el traçat.

Paral·lelament, cal insistir en la necessitat de crear amples "zones 30", on la velocitat i el volum de trànsit dels vehicles motoritzats queden restringits. D'aquesta manera, es proporcionarà un entorn viari més segur per a tothom, amb la qual cosa els i les ciclistes deixaran d'entrar en conflicte amb els/les vianants, perquè podran desplaçar-se amb més seguretat, comoditat i rapidesa per la calçada que no pas per la vorera.

Robatoris de bicicletes

Els casos de robatori de bicicletes a Barcelona han augmentat un 67% en un any. Un/a de cada quatre ciclistes afirma haver perdut la bicicleta durant l'últim any.

Tres de cada quatre bicicletes són robades entre setmana, i gairebé nou de cada deu estaven al carrer. Tots dos factors mostren una tendència creixent.

El districte més castigat és l'Eixample amb quatre de cada deu casos, seguit per Ciutat Vella, amb dos de cada deu i una tendència decreixent.

Augmenta notablement el robatori de bicicletes al matí i al migdia dels dies feiners, i a la tarda i a la nit els caps de setmana. Els/les estudiants són el col·lectiu més afectat proporcionalment.

Entre les víctimes de robatori, baixen d'un 13 a un 3% les bicicletes no lligades, i augmenta notablement l'ús dels cadenats més resistents ("U" rígida i pitó). Prop d'un 20% de les bicicletes robades portaven dos cadenats.

Les denúncies formals davant la policia augmenten perceptiblement: una de cada tres víctimes denuncia el robatori, però continua el desconeixement o l'absència del número de sèrie de la bicicleta en tres de cada quatre casos.

L'any 2004 s'ha registrat, per primera vegada, un 3% de participació dels cossos policials en la recuperació de les bicicletes robades. Tot i així, més del 90% no es recuperen.

El robatori de bicicletes amb una antiguitat inferior als sis mesos va en augment. Qui més el pateixen proporcionalment no són els/les ciclistes de nova incorporació sinó els/les que han augmentat l'ús de la bicicleta durant l'últim any, i també els/les que l'han reduït molt.

En l'enquesta de 2004, gairebé la meitat de les bicicletes robades eren bicicletes de ciutat o de passeig, per primera vegada més que les BTT.

Aquest desenvolupament, amb un creixent augment dels robatoris de bicicletes, especialment al carrer, posa de manifest, una vegada més, que falten places d'aparcament segures per deixar-hi les bicicletes durant un temps prolongat cada dia.

És imprescindible també que l'Ajuntament, en col·laboració amb altres administracions competents en la matèria, posi en marxa el programa de protecció de bicicletes contra robatoris, que consisteix en un marcatge i registre voluntari de les bicicletes, en accions per dissuadir el robatori i la compra-venda de bicicletes robades, i en la millora de la recuperació de les bicicletes.

El risc del robatori o la manca d'un lloc segur on deixar la bicicleta s'ha convertit en un factor perceptible de desincentivació de l'ús quotidià de la bicicleta. Pels beneficis que comporta l'ús de la bicicleta a la ciutat, Barcelona no es pot permetre perdre ciclistes a causa de la inseguretat, o no augmentar-ne el nombre per aquest motiu.

FITXA TÈCNICA

Les dades procedeixen de les enquestes sobre l'ús de la bicicleta i els robatoris de bicicletes, realitzades a la ciutat de Barcelona durant les edicions de l' "Operació Ring Ring" dels anys 2001 a 2004.

Les persones enquestades (mitjançant un qüestionari autocomplimentat) eren ciclistes que acudien a alguna de les parades informatives de l'Operació Ring Ring. L'any 2002, l'enquesta es va limitar a ciclistes víctimes d'un robatori de bicicleta a Barcelona.

Captació de les dades:

2001:

Tema de l'enquesta: principalment, l'ús de la bicicleta a la ciutat de Barcelona
Total enquestes: 855
Data: dijous 29 de novembre, de 7 a 11h
Llocs (8): Av. Diagonal/c. Enric Granados; Pl. Espanya/c.Tarragona; av. Diagonal/Palau de Pedralbes; Pg. Gràcia/c. Provença; Pl. Catalunya; Arc de Triomf; Pg. Colom/Via Laietana; Pl. Glòries/Av. Diagonal Mar

2002:

Tema de l'enquesta: robatori de bicicletes a la ciutat de Barcelona
Total enquestes: 188
Data: dimecres 22 i dijous 23 de maig, de 7 a 11h
Llocs (5): Pl. Universitat; av. Diagonal/Rbla Catalunya; Pl. Espanya/c.Tarragona; av. Diagonal/Palau de Pedralbes; av. Diagonal/Rbla Poble Nou

2003:

Tema de l'enquesta: principalment, robatori de bicicletes a la ciutat de Barcelona
Total enquestes: 613
Data: dijous 5 de juny, de 7 a 11h
Llocs (5): Pl. Universitat; av. Diagonal/Rbla Catalunya; Pl. Espanya/c. Tarragona; Av. Diagonal/Palau de Pedralbes; Gran Via/c. Marina

2004:

Tema de l'enquesta: l'ús de la bicicleta i el robatori de bicicletes a la ciutat de Barcelona
Total enquestes: 788
Data: dimecres 19 de maig, de 7 a 11h
Llocs (6): Pl. Universitat; av. Diagonal/Rbla Catalunya; Pl. Espanya/c. Tarragona; av. Diagonal/Palau de Pedralbes; Gran Via/c. Marina; Punt Verd Sagrada Família

Annex: Fitxa de la bicicleta



AMICS DE LA BICI t'ofereix un nou servei si tens una bici: la **Fitxa de la Bici**. La fitxa que trobaràs en aquest full et permetrà registrar les característiques més importants de la teva bici, com per exemple el número del seu quadre, i tenir-les totes a la vista en un sol full. Si un dia te la robessin, et serviria per fer la denúncia. També t'ajudaria a demostrar que és teva si és recuperada. Aquí van uns consells d'utilització:

Si ja tens una bici o en compres una de nova: Apunta en la "fitxa de la bicicleta" totes les dades que s'hi demanen, i conserva-la en un lloc on la puguis retrobar. Omple una fitxa per cada bicicleta que tinguis. Adjunta una foto de la bici, i la factura de compra.

Si et roben o et furten la bici: Omple immediatament l'apartat "pèrdua de la bicicleta", i denuncia-ho. Et recomanem que vagis a una comissaria dels Mossos d'Esquadra, que mantenen un fitxer de bicicletes robades, cosa que la Policia Nacional no fa. Si vols, envia'ns una còpia de la fitxa. Nosaltres mantenim un arxiu amb aquestes fitxes, i ens serveix per a fer pressió a les autoritats perquè s'ocupin seriosament d'aquest tema. Hi ha una cosa que ja pots fer tu: si t'han robat una bici, pots dirigir-te a la Guàrdia Urbana perquè et deixin mirar si no és una de les 300 bicis robades que esperen el seu amo al Dipòsit Municipal.

AMICS DE LA BICI
Agrupació d'Usuaris i Usuàries:

C/ Demòstenes, 19 - 08028 Barcelona.
Tel/fax/contestador: 93 339 40 60
E-mail: info@amicsdelabici.org
<http://www.amicsdelabici.org>

FITXA DE LA BICICLETA

A omplir i conservar per la persona propietària

Característiques principals:

Marca:
Model: Nom (si n'hi ha):
Tipus de bici: de carretera de ciutat BTT
 de cicloturisme híbrida reclinada
 de passeig plegable altre:
Diàmetre de les rodes (mm): 700 650 600 altre:

Quadre:

Tipus: "de dona" "d'home" infantil especial
Color: Principal: Secundari:
Material: acer Cr-Mo alumini carboni titani
Número del quadre: Talla:

Components:

Moviment central: Marca i model:
Nombre de plats: n° de dents dels plats: ... / ... / ...
Canvi de marxes: amb desviador de caixa no en té
Marca i model:
N° de corones: N° de dents: ... / ... / ... / ... / ... / ... / ...
Manetes: palanques de puny
Jantes: Boixes:
Frens: V-brake cantilever tir central tir lateral
 tambor contrapedal disc hidràulic
Marca i model:
Pedals: automàtics de goma metàl·lics altres
Marca i model:
Selló: de carrera de molles de dona altres
Marca i model:
Manillar: de carrera de passeig de BTT altres
Marca i model:

Accessoris:

llum davant llum darrera dinamo
 parafangs porta-paquets porta-bidons retrovisor
 compta-Km tanca de roda pota de cabra timbre
 Altres:

Altres característiques / Personalització:

.....
.....
.....

FITXA DE LA BICICLETA

A lliurar al cos policial (junt amb l'altra meitat) en cas de robatori

Característiques principals:

Marca:
Model: Nom (si n'hi ha):
Tipus de bici:
Color del quadre (principal): (secundari):
Tipus de quadre: Talla Núm.

Adquisició:

Data: ... / ... / nova de segona mà
Venedor: Fra. núm.
Preu de compra (IVA inclòs): Pta /euro.
Observacions:

Dades de la persona propietària:

Nom i cognoms: H D
Adreça
Codi Postal i municipi:
Telèfon: E-Mail
DNI / NIE:

Pèrdua de la bicicleta:

Data de la desaparició: Hora aprox.:
Lloc d'on va desaparèixer:
 del carrer del garatge de l'escala o pati
 de dins de casa de
Indica l'adreça del lloc:
Estava lligada?: No Sí
En cas afirmatiu, amb quina tanca?:
 tanca de cable cadena i cademat Pyton
 tanca en U amb
A què estava lligada?

La tanca va ser: oberta forçada o trencada
(en el primer cas és un furt; en el segon, un robatori)

Denúncia efectuada davant:
 els Mossos d'Esquadra la Policia Nacional
Adjuntes la factura de compra de la bici? Sí No
Adjuntes una foto de la bici? Sí No

Lloc:
Data:
Conserva còpia de la factura i la denúncia

Signatura:

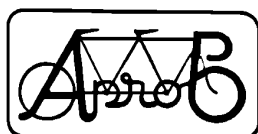
Evolució de l'ús de la bicicleta i dels robatoris de bicicletes a Barcelona (2001-2004)

Desembre 2004

Informe elaborat per:



amics de la bici
AGRUPACIÓ D'USUARIS I USUÀRIES



ASSOCIACIÓ PER A LA PROMOCIÓ DE LA BICICLETA

Demostenes, 19. 08028 Barcelona. Catalunya. NIF: G 58.457.573. ASSOC. N° 8.986. Secció 1ª

Tel/Fax: (+34) 93 339 40 60

info@amicsdelabici.org *** <http://www.amicsdelabici.org>

Amb el suport de:



En conveni amb:



Generalitat de Catalunya
Departament de la Presidència
Secretaria General de Joventut

