

# La bicicleta com a eina de mobilitat quotidiana. Una aproximació als beneficis econòmics de la seva utilització

---

M. Cristina Poblet

Departament de Teoria Econòmica  
Universitat de Barcelona



1er Congrés Català de la Bicicleta  
Juny de 2006

## Quins són els beneficis econòmics?

---

- ❑ De fet, tots els beneficis o efectes positius d'una activitat humana es poden analitzar des de la vessant econòmica.
  - ❑ Econòmic no vol dir monetari, però sí que el monetari està inclòs en l'econòmic.
  - ❑ Per tant distingirem entre els beneficis monetaris i no monetaris, els individuals, els col·lectius, i els externs.
  - ❑ De fet, els beneficis (o costos) socials = beneficis privats + beneficis externs
  - ❑ Els efectes externs són aquells pels quals el seu generador no rep cap compensació; cap ingrés quan genera beneficis o cap pagament quan genera costos.
-

## Nivell de conscienciació i beneficis econòmics?

---

	Monetaris	No monetaris
Individual	Privats Nivell de conscienciació màxima	Nivell de conscienciació mitja o elevada
Col·lectiu	Nivell de conscienciació mitja o baixa	Externs Nivell de conscienciació mínima

---

## Com classifiquem els beneficis econòmics?

---

- Els de caràcter monetari. O la reducció del pressupost dedicat a la mobilitat.
  - La millora en la salut dels usuaris i la reducció dels accidents.
  - La reducció de la congestió.
  - La millora del medi ambient.
  - La reorganització de l'espai públic.
  - Els efectes sobre el transport públic.
-

# 1. La reducció del pressupost dedicat a la mobilitat

---

	Monetaris	No monetaris
Individual	Privats Reducció pressupost: -Benzina, gas-oil, etc. -Manteniment -Aparcament -Assegurances, etc.	
Col·lectiu	Efectes sectorials *	

Dades INE "Encuesta continua de presupuestos familiares"2003: Un 12% de la despesa en consum familiar es destina a les despeses en transport (un 67% són les dedicades a l'automòbil).

La despesa per llar a l'any en automòbils és d'uns 2300€, en bicicletes és d'uns 5€.

---

Els efectes sectorials:

**Des del sector clarament afavorit fins al sector clarament desafavorit**

---

***Sector productor bicicletes***

***Sector productor vehicles motoritzats***

***Sector accessoris vehicles motoritzats***

***Sector aparcaments***

***Sector energètic***

*Altres sectors: sanitari, farmacèutic, assegurador, etc.*

Un 67% de les importacions energètiques registrades a la Balança de Pagaments espanyola de 2005 (o un 5% de les importacions totals) provenen de la despesa familiar en carburants (i lubricants)).

A nivell familiar significa alliberar un 4% del seu pressupost.

---

## 2. Millor salut, menys accidentalitat

---

	Monetaris	No monetaris
Individual		Disminució d'enfermetats Menys accidents *
Col·lectiu	Disminució dels costos sanitaris Millora de la productivitat del treball	Millora del benestar general

Dades: Segons dades de l'Ajuntament de Barcelona, les bicicletes han estat implicades en un 1,6% dels vehicles accidentats a la ciutat l'any 2004. El 50% dels implicats eren turismes i el 32,34% motocicletes i ciclomotors i un 1,6% bicicletes. El nombre de lesionats per accident (servei d'urgències) en bicicleta és de 0,16 mentre que és de 0,64 en la resta de vehicles de dues rodes.

La millora en la productivitat ha estat analitzada en estudis com el de la Ciba Geigy.

---

### 3. La reducció de la congestió

---

	Monetaris	No monetaris
Individual		
Col·lectiu		Disminució dels costos de congestió

Quan parlem de congestió ens referim a la pèrdua d'eficiència reflectit en l'increment de costos econòmics respecte una situació òptima de trànsit. La partida més significativa correspon als increments dels costos del temps.

---



## 4. La millora mediambiental

---

	Monetaris	No monetaris
Individual		
Col·lectiu		Reducció de les emissions Reducció del soroll Millora de la qualitat de vida,...

La reducció d'emissions corresponent a uns 60.000 turismes (10km/dia) seria d'unes 120 Tones de diòxid de carboni (CO<sub>2</sub>) i d'1,158 Tones d'òxid nitrós (N<sub>2</sub>O).

---

## 5. La reorganització de l'espai públic

---

	Monetaris	No monetaris
Individual		
Col·lectiu		Racionalització de l'espai públic Revitalització dels espais urbans Increment del valor del sòl

La reducció de 60.000 turismes (un 10% de l'estoc actual) suposaria alliberar un 33% de les places d'aparcament que hi ha a la via pública (181.198 places).

Aquesta disminució en el nombre de vehicles, permetria deixar un 23% dels carrers de la ciutat sense cotxes.

---

## 6. Efectes sobre l'accessibilitat i el transport públic

---

	Monetaris	No monetaris
Individual		Augment de l'accessibilitat (efecte equitat)
Col·lectiu	Increment de la cobertura del transport públic (en els viatges intermodals)	Millora de la xarxa de transport públic Reducció de la congestió Millora d'indicadors mediambientals

La utilització de la bicicleta pot fomentar el viatges intermodals amb transport públic. Per un mateix període de temps de 15 minuts, a peu pots fer 1,25km i amb bicicleta 5km, l'àrea de cobertura es multiplica per 16.

---

## Conclusions

---

1. La utilització de la bicicleta suposa tot un ampli recull d'efectes positius, en forma de millores en el benestar individual i general, així com una important disminució dels efectes negatius dels mitjans de transport substituïts.
2. Des del punt de vista econòmic (de valoració), els més importants corresponen a la disminució dels efectes externs negatius.
3. Malauradament no som conscients d'aquest potencial que té la utilització de la bicicleta en la mesura que no som compensats per aquesta activitat.
4. En aquest sentit, la utilització dels mecanismes de participació ciutadana en els processos de decisió sobre la mobilitat poden ser un sistema més que alligador.

**mcpoblet@ub.edu**



UNIVERSITAT DE BARCELONA

