

Publicat el 9-4-2006 a "Levante - EMV".

Muchos tienen un yate Y muchos más un automóvil Y hay muchos que también ya un avión. Pero yo A mis cincuenta años justos, tengo solo una bicicleta. Rafael Alberti (Balada de la bicicleta con alas)

Bicicletes per l'aire

Francesc La-Roca *

Que la contaminació atmosfèrica té conseqüències negatives per a la salut humana és un fet indiscutible, i tan assumit per la societat que només excepcionalment mereix atenció. De tant en tant, però, la qualitat de l'aire esdevé notícia. Recordem les imatges de Madrid del passat febrer, en les quals s'apreciava la disminució de la visibilitat diürna per l'efecte de la contaminació.

La pol·lució atmosfèrica no sempre és tan espectacular com per a ocupar una primera plana de diari, però potser per això, els ciutadans som escassament conscients de la seva presència permanent i de les seues conseqüències. Malgrat tot, els estudis realitzats per l'Organització Mundial de la Salut mostren que aquest és un assumpte preocupant, agreujat per la persistència de les tendències que deteriorenen la qualitat de l'aire.

Un informe del programa CAFE (*Clean Air for Europe*) d'abril passat estima en 21.000 les morts associades a la contaminació per ozó troposfèric a la EU25 durant l'any 2000. Pel que fa referència a les partícules en suspensió, el mateix estudi parla de 348.000 morts prematures (700 infantils) per al mateix període i espai, a més de 100.000 ingressos hospitalaris i altres mesures de morbiditat menor que registren desenes o centenars de milions de casos.

Bona part de la contaminació urbana prové del trànsit. Per això, la revisió del model actual de mobilitat motoritzada és un element central de la política de millora de la qualitat de l'aire.

La transició cap a nous models de mobilitat urbana no es, però, una tasca fàcil. Al voltant de l'automòbil orbiten una sèrie d'imatges i valors que van molt més enllà de la seua funcionalitat com a instrument de transport. La propaganda ens presenta l'automòbil com un mitjà de seducció i de poder, de conquesta de la llibertat individual. Aquests càntics a l'individualisme oculten els costos que es generen i sobretot com es reparteixen: cada viatge urbà en cotxe produeix soroll, ocupació de l'espai públic i contaminació atmosfèrica, i tot això ho pateixen unes altres persones que no han rebut cap servei a canvi.

Per això, cada ciutadà que decideix deixar el cotxe i agafar la bici en els seus desplaçaments quotidians aporta un benefici a la col·lectivitat que

mereix un reconeixement. Com a mínim, mereix una atenció prioritària per a garantir les millors condicions de seguretat i comoditat. És el que demanen els col·lectius de ciclistes urbans a les administracions públiques.

Això significa, en primer lloc, la construcció d'una xarxa bàsica de carrils reservats per a l'ús ciclista segregats del trànsit motoritzat. Insistim en la idea de xarxa, d'interconnexió. Una idea que no acaben d'entendre els responsables municipals de València: la incorporació de nous trams no segueix un criteri funcional, ni persegueix l'enllaç entre els existents, seguint la planificació del propi Ajuntament, sinó que depèn del creixement de la perifèria de la ciutat.

I el que és més greu, s'ha desmantellat el carril bici que travessava el centre històric: a la plaça de l'Ajuntament ha desaparegut amb el canvi de paviment; la reordenació de la plaça de la Universitat no ha deixat ni rastre del carril que hi havia; etc.

Altra reivindicació urgent dels ciclistes en el camp de la seguretat, és la millora de la senyalització, tant vertical com horitzontal. En l'actualitat existeixen trams de carril bici de tres colors, el verd primitiu -inconvenient per l'atractiu inconscient que, segons els psicòlegs, exerceix sobre els vianants; el roig predominant (que en ocasions es desdibuixa fins adoptar el color de la vorera, com a la prolongació de l'Avinguda dels Tarongers a la Malva-rosa), i el gris dels trams del centre que han sobreviscut (Navarro Reverter, Nau, ...). Aquesta proliferació de colors, junt amb la manca d'altres elements de senyalització, provoca confusió en els usuaris -que troben dificultats per a seguir una ruta- i en els vianants, que invadeixen el carril inconscientment.

La senyalització vertical a València es redueix pràcticament a les icones dels semàfors. Qualsevol manual de disseny de carrils emfasitza els riscos derivats de la interacció entre dos modes de transport tan diferents com el ciclista i el motoritzat i proposen en conseqüència mesures de protecció dels més febles, la més elemental de les quals és l'anunci als automobilistes de la presència de ciclistes en la seua trajectòria. Els senyals són especialment urgents en aquells punts en els qual els automòbils creuen el carril reservat, com ara els accessos als garatges o a les estacions de servei. Amb tot, les situacions més perilloses es donen als semàfors que regulen el gir dels cotxes amb llums intermitents, mentre el pas està en verd per a ciclistes (i vianants). La millor solució és el pas alternatiu.

La realitat metropolitana, però, exigeix també altre tipus d'intervencions a una escala superior a la local per tal de facilitar la substitució de l'automòbil privat per la bici en trajectes més llargs. Hi ha una tasca urgent de planificació d'una xarxa metropolitana de carrils bici, que connecte les infraestructures locals creades.

D'altra part cal promoure la combinació de la bici amb el metro i els serveis de rodalies de Renfe. Al Parlament Europeu es debat una proposta d'adaptació obligatòria dels trens per tal de facilitar el transport de bicicletes sense restriccions a qualsevol recorregut. Contràriament, ací

augmenten les limitacions a la possibilitat de pujar les bicis als trens. En ocasions no cal muntar la bici, basta amb apropar-se amb ella a l'estació - sempre que l'aparcament siga segur.

En aquesta tasca comuna de millorar la qualitat de l'aire -i de la vida- a les ciutats, hi ha una part molt important que depèn de la contribució de cadascú. No insistiré en la més obvia, de respecte mutu entre els diversos usuaris de l'espai públic, siguen vianants, ciclistes o motoritzats. La normalització de la bicicleta, com un instrument d'ús quotidià, que contribueix de manera destacada a alleugerar la contaminació atmosfèrica, el soroll i el malbaratament de recursos, exigeix una major tolerància envers aquest artefacte en habitatges i llocs de treball.

Un ciclista més significa un aire més net, menys soroll i més espai públic disponible. ¿A què esperem?

* Professor *Jean Monnet* de Política Ambiental de la Unió Europea (Universitat de València)

Fitxer baixat de **<http://www.terracritica.org>**