

## Tornar a la ciutat places i carrers



Imatge d'un carrer del terme de Reus | Cedida

Un seguit de notícies aparegudes aquest mes de maig condicionen les decisions que el nostre consistori ha de prendre en el curt termini respecte a la mobilitat de la ciutat. Una, l'aprovació al Congrés dels Diputats a Madrid de la Llei de Canvi Climàtic, l'altra la limitació feta per la DGT de la velocitat a les ciutats a 30 km/h en vies d'un sol carril i a 20 km/h a les de direcció única i la tercera l'estratègia estatal per la bicicleta.

La primera notícia, tot i que planteja una reducció d'emissions del 23%, allunyada del 55% fixat per la UE el desembre de 2020, té com a objectiu la descarbonització i per tant aconseguir la neutralitat climàtica el 2050. La segona, pacifica les nostres ciutats i redueix la contaminació. Algunes poblacions del nostre entorn, com Tarragona[1] i La Canonja[2] ja s'han adaptat a la nova normativa estatal reduint la velocitat a tot el municipi a 30 km/h.

La tercera situa en el centre del debat la mobilitat, la salut, el medi ambient, l'economia, i el turisme entre d'altres i proporciona les eines necessàries, tot i que no suficients, per desenvolupar polítiques públiques que permetin a les nostres ciutats caminar cap a un desenvolupament sostenible.

Les tres notícies són complementàries i situen les decisions polítiques dels municipis i per tant de l'Ajuntament de Reus, en un escenari de no retorn respecte al tema de la mobilitat activa, emplaçant als nostres representants a un nivell de reflexió que doni una resposta acurada a les noves formes de mobilitat i les seves implicacions en la vida quotidiana de les ciutadanes. Les tres notícies interpel·len als nostres polítics i els hi plantegen un seguit de qüestions de les quals no poden defugir.

Com volem que es moguin les persones dins del terme municipal de Reus?, quin impacte ambiental estem disposats a assumir amb les conseqüències de mortalitat i morbiditat que comporta?, quins sectors de la comunitat segreguem per raons de gènere, de lloc de residència a conseqüència de l'actual disseny urbà?, quanta contaminació atmosfèrica i soroll estem disposats a acceptar que afecti els infants mentre són a escola o es desplacen per la ciutat?

Aquestes i moltes altres preguntes són al rerefons del debat que ens ocupa. Ha de quedar clar, que quan decidim els models de mobilitat, i per tant les prioritats de transport de les nostres

ciutats no ho fem d'una manera neutra. La tria té sempre un vessant ideològic i per tant política, donat que condiona la vida quotidiana de la gent. Quan per exemple es dissenya el sistema d'autobusos, escollint autobusos dièsel en el moment de renovar una flota[3], s'està pagant una servitud, en aquest cas ecològica en forma de contaminació, o quan es dissenya la ciutat prescindint de recorreguts segurs i amables per vianants i ciclistes, s'està obligant a pagar un peatge a la ciutadania, en aquest cas de mobilitat.

El cost en ambdós exemples i en molts altres, cal avaluar-lo a partir del seu impacte ambiental, la contaminació atmosfèrica, el soroll, la pèrdua d'espai públic, els vials arregats per a cotxes, les places d'aparcament, i també del seu impacte social, accidents, congestió, seguretat. I finalment una avaluació fonamental que les nostres administracions acostumen a oblidar: la incidència de les decisions preses en la integració i la cohesió socials. Bicicamp fa temps que reclama la democratització de l'espai públic i demostra amb dades que les mobilitats de la ciutat es relacionen directament amb els nivells d'integració i cohesió que volem pels nostres conciutadans. Ho dèiem en un altre article[4], la ciutat de Reus ha desenvolupat un model de mobilitat pensat pel 28,7% dels desplaçaments, i que ocupa el 70% de l'espai urbà.

Es tracta d'un model, articulad per afavorir al vehicle privat i que discrimina, exclou i condiona la vida quotidiana d'una part important de la ciutadania, dones, infants, immigrants, gent gran, i tota aquella població que no disposa de cotxe privat, el 51,6% de la població[5], que veu com els seus drets es veuen lesionats a conseqüència de la fragmentació a què ha estat sotmesa la ciutat en els darrers anys. I si una cosa ha posat en evidència la Covid-19, és que teníem, tenim, una ciutat on el disseny dels carrers no ha estat pensat pels ciutadans i les ciutadanes, sinó que s'ha posat al servei d'un model econòmic concret. L'espai pel qual circulem cada dia està construït a partir de carrers que separen en lloc d'unir.

Per tant, l'accessibilitat d'una part significativa de la ciutadania ha estat compromesa des de fa molts anys. Una accessibilitat basada en la utilització del cotxe privat i que ha arraconat a l'oblit a tots aquells vianants, majoritàriament dones, que a més de desplaçar-se per a anar a treballar fan moltes més coses, com portar als nens a escola, comprar i un llarg etcètera. És per això, que calen nous plantejaments que donin resposta a les necessitats de desplaçament de tota la població, potenciant models de mobilitat activa com són anar a peu i amb bicicleta. Aquestes noves mobilitats que venen requereixen una adequació de la trama urbana que la faci segura i còmoda, que permeti la seva utilització per a anar a treballar, passejar, jugar i que connecti el centre amb l'hinterland urbà i els espais i entorns urbans perifèrics on es puguin desenvolupar activitats de lleure com poden ser: anar a passejar, jugar a pilota, anar a menjar fora, fer esport[6] ? Caldrà recordar-li al consistori una altra vegada l'Informe de Sostenibilitat Ambiental Preliminar del POUM de maig de 2012 on s'exposava la necessitat d'integrar i connectar el nucli urbà de la ciutat amb el seu entorn rural.

Tal i com dèiem abans, l'informe destacava que la ciutat tenia un nivell de desplaçaments intramunicipals a peu o amb bicicleta del 68,6% front un del 28,7% del vehicle privat, una dada molt significativa si la comparem amb el 70% de l'espai públic dedicat als cotxes i el 30% per a la resta de mobilitats. Unes dades que posen sobre la taula el que dèiem abans, i que confirmen la poca democratització de l'espai de la ciutat i la poca importància que fins ara l'ajuntament de Reus li ha donat als aspectes mediambientals i a la salut.

Bicicamp fa temps que insisteix i que denuncia que les accions del nostre consistori no van en la bona direcció. Tot i que cal reconèixer que als darrers mesos se n'estan prenent algunes de les quals ens n'alegrem. Bon exemple el tenim en el projecte de desplegament dels carrils bici a la ciutat.

Però no n'hi ha prou. És necessari que la ciutadania es converteixi també en protagonista d'aquesta nova mobilitat. I per tal de permetre aquest protagonisme, és fonamental que l'Ajuntament faci pedagogia dels seus nous projectes, si és que se'ls creu, i per tant, comuniqui els canvis modals que vol aplicar a la ciutat. Si entenem que les noves modalitats afecten el

contínuum urbà i a la totalitat d'actors que hi intervenen, i ens creiem de veritat la transformació que això implica cal explicar els nous límits de velocitat a la ciutat, la distribució d'usos en els desplaçaments, les noves prioritats en la circulació. I cal explicar-ho de manera entenedora per tal d'evitar conflictes entre els diferents models.

I en aquest esforç comunicatiu hi juguen un paper fonamental la regidoria d'Urbanisme i Mobilitat i la de Seguretat i Prevenció. No pot ser que mobilitat estigui dibuixant una ciutat ciclable i la guàrdia urbana es dediqui a perseguir i multar a ciclistes, patinets, etc. No pot ser que l'ordenança de civisme penalitzi indiscriminadament els nous models de mobilitat, tal com ja vam denunciar en les al·legacions pertinents[7]. I com sempre, la ciutadania s'organitza i supera les decisions polítiques.

A Reus comencem a tenir exemples d'aquest tipus. Ens referim a un projecte que s'ha fet viral aquest any a diferents indrets de Catalunya, i que sembla que comença a donar les seves primeres passes a la nostra ciutat. És el Bicibus. Una experiència nascuda a Vic, de la mà de Canvis en cadena, amb una clara voluntat de canviar la mobilitat de la ciutat i reduir la contaminació dels seus entorns escolars. La idea és molt bàsica i no per això menys transformadora, un grup d'infants d'una mateixa escola es mouen amb bicicleta en els seus recorreguts escolars quotidians, acompanyats per persones adultes, que poden ser els seus pares i mares, o altres progenitors, monitors, etc.

Amb un recorregut prefixat i definit i uns horaris de pas per determinats punts de connexió en els que els infants i adults que els acompanyen s'hi poden sumar. El projecte ha generat tal expectativa que a Vic s'han muntat onze línies de Bicibus que permeten que 180 alumnes pedalin per anar a l'escola[8]. Des de Bicicamp entenem que el projecte del Bicibus entronca perfectament amb la idea de començar a reflexionar sobre com volem moure'ns a la ciutat i especialment com volem que siguin els entorns escolars i per tant les nostres ciutats. I ho tenim clar, volem ciutats amb menys cotxes, menys soroll, menys contaminació i sobretot més segures i saludables.

Aquest és l'objectiu d'una altra iniciativa de la qual ens en fem ressò i aplaudim i que s'ha anat escampant per tot Catalunya al llarg del 2020 i aquest 2021. És el que es coneix com a revolta escolar (podeu seguir les seves accions a partir de l'etiqueta #revoltaescolar).

Una mobilització de diferents AFAs i AMPAs de Catalunya a la que s'hi han sumat centres d'arreu de l'Estat Espanyol, en total cent a disset ciutats de tot l'estat. La reclamació del moviment és ben senzilla: entorns escolars pacífics, menys contaminats i menys sorollosos. I és que ja fa temps que diferents estudis remarquen la relació que hi ha entre rendiment acadèmic, contaminació i soroll, de manera que una exposició continuada a partícules PM2,5 durant els primers anys de vida suposa un pitjor rendiment de la memòria de treball i de l'atenció executiva. Resulta evident, segons ISGlobal, que aquesta exposició continuada dels infants a la contaminació atmosfèrica afecta al seu desenvolupament.

I això ens porta a les conclusions finals d'aquest article. Coneixent com coneixem la relació directa que hi ha entre contaminació i salut[9], i les recomanacions d'institucions com el Grup de Salut Mediambiental de la Societat Catalana de Pediatria, que el setembre de 2020[10] recomanava entre altres el foment de la mobilitat activa per al desplaçament als centres educatius i la creació d'entorn escolars segurs i saludables, per què no adaptem la ciutat? No valen més dilacions i excuses, cal transformar la ciutat de carreteres i rotondes per tornar a una ciutat de places i carrers, i cal fer-ho ara. Cal que limitem l'accés dels cotxes al centre urbà, als entorns escolars, cal que dissenyem recorreguts segurs i saludables per a tothom per poder anar a escola, a la feina, a comprar, a passejar.

Cal repensar la ciutat per fer front als reptes del segle XXI. Repensar la ciutat és el gran repte dels nostres governs locals, i això no es pot fer sense planificació. Una planificació generosa amb la ciutadania, que pensi a llarg termini però que actiu en el curt, amb la idea de construir una ciutat

integradora, cohesionada. Una ciutat dels quinze minuts on tothom pugui cobrir les seves necessitats amb desplaçaments a peu o amb bicicleta en les distàncies curtes, i uns transports col·lectius i públics que cobreixin les necessitats en les distàncies mitjanes i llargues. Necessitem que els nostres polítics assumeixin el repte d'una ciutat més amable. Necessitem que facin seves les reivindicacions de revolta escolar, una ciutat més segura, més saludable, sense soroll, sense fum i amb menys cotxes. #RecuperemLaCiutat i #confinemelscotxes

*Josep M. Bofarull és membre de Bicicamp.*

[1] Tarragona limita la velocidad a 30 km/h para facilitar la convivencia con patinetes y bicicletas (La Vanguardia. 09/09/2020)

[2] Instaurada la velocitat màxima de 30 km/h a tot el municipi (laCanonja.cat 11/05/2021)

[3] Reus Transport presenta la nova flota el dissabte 9 de març (reus.cat 22/02/2019)

[4] A Reus, La bicicleta contra direcció. Comença la Setmana Europea de la Mobilitat 2020 (bicicamp.org)

[5] Elaboració pròpia de la dada a partir de dades extretes de DGT i IDESCAT.

[6] Miralles-Guasch, Carme. «Circular o arribar? Velles tradicions i noves estratègies per a repensar la mobilitat quotidiana». Revista Catalana de Sociologia, [en línia], 2001, p. 171-183, <https://www.raco.cat/index.php/RevistaSociologia/article/view/222335> [Consulta: 7-06-2021].

[7] Al·legacions a l'ordenança de civisme presentades per Bicicamp (biciamp.org)

[8] Onze línies en marxa i 180 alumnes de Vic pedalen per anar a l'escola amb el Bus Bici, una iniciativa que va en augment (ccma.cat 19/03/2021)

[9] Las emisiones de carbono causan 800.000 muertes al año en Europa (ecoticias.com 14/03/2019)

[10] Podeu consultar el document a: Posicionament sobre salut i medi ambient de la infància i adolescència en temps de COVID-19 Grup de Salut Mediambiental de la Societat Catalana de Pediatria Setembre 2020

Podreu accedir als diferents enllaços des d'aquí.