

Societat | | Actualitzat el 18/10/2020 a les 18:00

«La pandèmia no està servint d'aprenentatge per fer una transició cap a una mobilitat sostenible a Sabadell»

Després que el ple d'octubre aprovi l'aposta per la bicicleta, en parlem amb la vocal de la BACC, Dani Marinova



La vocal de la BACC, i ciclista, Dani Marinova | Albert Hernández

Fa gairebé quatre mesos del final de l'estat d'alarma i sis del desconfinament per fases, en què la mobilitat ha esdevingut clau. La represa paulatina de l'activitat ha canviat la manera de moure's dels ciutadans, amb una aposta per la bicicleta, els patinets elèctrics... Una mobilitat que hauria de complementar-se amb inversions i infraestructures, tal com reclama Dani Marinova (Ruse (Bulgària), 1985), vocal de la Bicicleta Club de Catalunya (BACC), que des de fa pràcticament dues dècades promou i defensa els ciclistes urbans.

A Sabadell, on Marinova hi viu des de fa gairebé una dècada, hi ha una Taula de la Mobilitat amb l'Ajuntament, en la qual representa la BACC com una de les participants des d'on demana una aposta per aquestes dues rodes. Avisa que l'emergència climàtica urgeix "una transició" i que Sabadell s'està quedant enrere, no només amb d'altres ciutats europees sinó amb localitats veïnes.

- El ple d'octubre va aprovar l'adhesió a l'Estratègia catalana de la bicicleta 2025.

- No vol dir res. És una estratègia aprovada fa un any al Parlament, molt treballada i estudiada, però no ve amb cap pressupost associat, ni amb infraestructures ni formació vial. Així que es queda en paper mullat. Com a titular està bé, però durant el debat al ple li van preguntar al regidor quines mesures de més s'implantarien i no va dir res.

- Va enumerar les licitacions per connectar amb Sant Quirze i Terrassa, més de 3.000 aparcaments i la creació de zones 30 per tota la ciutat.

- Però tot això ja venia del mandat anterior, també he sentit a dir que a l'eix central es baixaria la velocitat de 30 km/h a 20. I això no és suficient. Visc en un carrer que s'hauria d'anar a 30 i ningú hi va. Ara bé, aquesta velocitat és perfecte, perquè voldria dir que els vehicles poden anar, com a màxim, a 30 i, per tant, poden haver menys queixes i assetjament cap als ciclistes.

- Ara que menciona això de l'assetjament. S'ha publicat un estudi, del Col·lectiu Punt 6, en què un 42% de les dones entre 25 i 29 anys l'han patit a Barcelona anant en bicicleta. S'ho ha trobat, li ha arribat d'algú altre aquí?

- I tant! Fins i tot el percentatge em sembla curt. En el meu cas, m'han fet comentaris de caràcter sexual anant amb els meus fills. És un tema que parlem amb els pares de l'escola i un pare em va dir que a ell mai li han dit res i, en canvi, sí a la seva dona.

[noticiadiari]71/30704[/noticiadiari]

- Tornant al ple, precisament, la portaveu de Junts per Sabadell (JxS), Lourdes Ciuró, durant el debat, va apuntar a ?l'educació? dels conductors per ?aconseguir una ciutat amable? i també dels ciclistes amb vianants i a la inversa.

- És complicat, però hi ha maneres i des de l'Ajuntament no s'està fent res.

- Com ara.

- Per exemple, el que des de fa anys es fa a Terrassa. Tenen una línia ràpida en la qual es pot denunciar assetjament i la Policia Municipal contacta amb el suposat denunciat, però no per sancionar sinó per informar, educar del que havia fet malament i precisar la normativa en qüestió. Per exemple, el metre i mig de distància amb el ciclista o que pugui anar pel mig de la via. Són mesures que potser es desconeixen i està bé aquesta tasca pedagògica.



Duu una mascareta amb bicicletes Foto: Albert Hernández

- I els ciclistes? Perquè també cometem infraccions.

- Manca més formació. I això ha d'arribar des de casa, però també des de les administracions, fer una clara aposta per la formació viària. A Sabadell hi ha hagut un problema estructural i és que els carrers bici originàriament s'havien fet a la vorera i això genera confusió quan no n'hi ha. Per on es va? Per la calçada? A més, hi ha trams inconnexos i cal més senyalització.

En aquest sentit, hi ha un estudi que apunta que una senyalització amb sentit, els ciclistes respecten les normes. I com que, ara per ara, això a Sabadell no hi és, hi ha aquesta complicada convivència entre cotxes, vianants i bicicletes, perquè no té espai.

- Té la percepció que hi ha més gent movent-se amb bicicleta per la ciutat a diari. No hi ha dades, però un indicatiu pot ser que es van acabar a les botigues durant el desconfinament.

- Sí, també tinc aquesta sensació, però la pregunta és: serà una cosa passatgera o es consolidarà? Si es posa la infraestructura, es consolidarà fàcilment. A Sabadell hi ha 37 quilòmetres de carril bici, però estan inconnexos i no serà útil fins que no hi hagi una xarxa completa i sobretot que el ciclista se senti segur. I des de la Taula de Mobilitat el que ens diuen és que calen uns 20 anys per un canvi cultural de la ciutadania envers la bicicleta i que aleshores es podria fer una gran inversió en infraestructures. Hi ha països d'Europa on els nens de vuit anys van sols en bicicleta a l'escola. Aquí no ens ho podem ni imaginar.

[noticiadiari]71/31310[/noticiadiari]

- Té un cert component cultural, perquè deixar les bicicletes al carrer no és segur. Això com es combat?

- Sí, és un tema cultural i suposa un gran obstacle perquè sigui un mitjà de transport quotidià. Però també d'infraestructures. Per exemple, si hi haguessin aparcaments fàcils i segurs a prop de

casa. No és el mateix pujar i baixar cada dia la bicicleta del pis al carrer que fer-ho només el cap de setmana.

- I fer un Bicing a Sabadell?

- Tindria molt sentit, solucionaria el tema del temor al robatori de bicicletes particulars. A més, té una flota d'elèctriques, perquè Sabadell té molts desnivells. Una alternativa saludable i sostenible.

S'ha de fer una transició cap a una mobilitat sostenible. Però això ho ha de fer tothom, perquè tenim una emergència climàtica. Arribarà sí o sí. I a això cal afegir la crisi de salut pública per la contaminació, Espanya va anar al Tribunal de Justícia de la Unió Europea, al juliol de 2019 per una denúncia de la Comissió Europea, per la contaminació al Llobregat, Vallesos, Barcelona i Madrid. Així que com més triguem en polítiques en aquesta línia, el canvi costarà més.

- I la pandèmia no està sent un aprenentatge?

- A Sabadell, no. No és necessari mirar ni a París ni a Berlín, més a prop, a Terrassa. Han fet ciutat 30, nous carrils bici, han tret vehicles en favor dels vianants... s'han fet més coses. Fa anys que s'estan fent iniciatives i, de fet, Terrassa és una ciutat més amable per a la bicicleta. L'espai públic a Sabadell està descuidat. I això t'ho pot dir el ciclista, el vianant i el conductor.