

El País Valencià canvia de marxa

Després d'anys d'indiferència, les administracions valencians es conjuren per bastir una xarxa que permeta l'ús de la bicicleta com a mode de transport diari. Del que es tracta és de canviar els hàbits de mobilitat i promoure'n l'ús a nivell municipal però també supramunicipal.

Reportatge de Violeta Tena

Quan l'endemà de les eleccions autonòmiques i locals del 24 de maig Joan Ribó va eixir de l'Ajuntament de València damunt de la seua bicicleta de muntanya de color blanc, la foto no va tardar a fer-se viral. Aquell gest simbolitzava, com pocs, el canvi polític. El País Valencià girava full a colp de pedal. Després de vint anys de monopoli de la dreta, els gestos importaven, i molt. Després d'anys de cotxes blindats amb vidres tintats, el futur màxim responsable del cap i casal eixia del consistori damunt de la seua bicicleta. I ho feia com un gest quotidià, des de la rutina de qui prefereix esquivar els colls d'ampolla agafat a un manillar. Com Boris Johnson a Londres o Frank Jensen a Copenhagen. Els qui, com Fernando Mafé, fa temps que lluiten per restar espai al cotxe en benefici de les dues rodes, van veure aquella imatge amb simpatia. “Ens va agradar, i molt”, diu Mafé, un dels membres més actius del col·lectiu València en bici. L'actual regidor de mobilitat sostenible, Giuseppe Grezzi, de fet, era des de fa uns anys una de les cares visibles d'aquesta

associació nascuda l'any 1990. “Molta gent ens ha preguntat què ens va semblar aquella fotografia, però nosaltres ho vam viure amb total normalitat, ja que és el que fem tots els dies —diu Fernando Mafé—. La cosa estranya era això altre: que l'alcaldesa utilitzara un Audi gegantí que no gasta ni el primer ministre d'un país del nord d'Europa”.

Volgudament o no, aquell gest va suposar tota una declaració d'intencions a favor de l'ús de la bicicleta. En els gairebé sis mesos que han passat des de les eleccions del passat 24 de maig, les administracions públiques valencianes s'han conjurat per fomentar-ne l'ús. Del que es tracta és de modificar les pautes de mobilitat del ciutadà, i fer que allà on siga possible els mitjans motoritzats siguen substituïts per les dues rodes. En definitiva, canviar el volant pel manillar en favor d'una mobilitat més sostenible. I fer-ho en l'àmbit municipal però, sobretot, en l'àmbit supramunicipal. Perquè no pot ser que en una societat cada volta més preocupada pel canvi climàtic no siga possible desplaçar-se amb normalitat en bicicleta des de Quart de

Poblet a València o anar de Mislata a Benetús sense posar en perill la vida. “Pel clima i per l'orografia, vivim en un territori amb moltes potencialitats i s'han de saber aprofitar”, diu el geògraf Paco Tortosa, que fa temps que predica sobre dues rodes. Autor de la guia *Espanya en bici*, ha estat, a més, redactor, dels plans vials de mobilitat no mobilitzada de Gandia, Sagunt, Silla, Carcaixent i Torrent.

La feina que hi ha per davant és ingent. Perquè, si bé en les dues últimes dècades les diferents administracions valencianes han impulsat la construcció de carrils bici i han habilitat espais per al trànsit no motoritzat, els esforços han estat descoordinats i mancats d'una visió integral i global. En lloc de bastir una xarxa de forma organitzada, s'han deixat caure sobre el territori trams desconnectats. És el que els qui treballen en aquest àmbit anomenen “fideus”: carrils bici que, en eixir dels nuclis urbans, desemboquen en una carretera atapeïda de cotxes; trams curtcircuitats per grans avingudes on el ciclista ha de posar en perill la vida; vies verdes que acaben

Dos ciclistes passen per davant de la porta de l'Ajuntament de València.



FERNANDO MAFÉ

abruptament i topen contra l'asfalt. “Habilitar una infraestructura en condicions i amb uns determinats estàndards és essencial perquè més gent es passe a la mobilitat sostenible —assegura Fernando Mafé—. En el cas de la bicicleta el que ens trobem són moltes infraestructures dures (l'autovia, la línia per on circula l'AVE, el Pla Sud) que tallen el territori i que han inhabilitat els antics camins rurals com a eixos de comunicació”. Perquè del que es tracta és d'habilitar espai per a la circulació dels ciclistes en els carrers i carreteres, però també valoritzar els camins ja existents —els camins rurals— però d'ús marginal per promoure la mobilitat no motoritzada.

Una Xarxa Verda

Totes aquestes qüestions són les que han dut la Diputació de València a plantejar-se la creació d'una gran malla ciclista. La Xarxa Verda, que és el nom que rep el projecte, persegueix crear un gran corredor ecològic per tot el País Valencià, de manera que es facilite la mobilitat en bicicleta o a peu, alhora que es promocionen els parcs natu-

rals, el patrimoni històric, els recursos culturals i els llocs turístics dels pobles i comarques. La Xarxa Verda, segons va explicar la vice-presidenta de la Diputació de València, Maria Josep Amigó, “no estarà basada en grans obres, sinó en infraestructures existents” on s'habilitarà una senyalització i publicitat comunes. La llista de punts a abordar és llarga: el camí a la mar d'Albuixech, Massalfassar, Museros o Massamagrell, la connexió entre la mar i el parc natural de la serra de la Calderona mitjançant l'eix fluvial del Carraixet, les connexions metropolitanes i la Ruta de l'Aigua destinada a connectar els municipis que fan ús de la séquia reial del Xúquer (Ribera Alta i Baixa i Horta Sud), entre molts altres.

Del que es tracta, expliquen des de la Diputació, és de promoure l'ús de la bicicleta en l'àmbit lúdic, però també convertir-la en el mitjà d'ús de referència en els trajectes diaris. Gaudir-ne, doncs, el cap de setmana i fer-ne ús en el dia a dia. “Hi ha unes situacions de demanda, necessitats i oportunitats arreu de tot el país i hem de ser capaços de donar-hi

resposta”, assenyalava Josep Bort, diputat de Medi Ambient.

En l'àmbit competencial, la Diputació persegueix fer de mitjancera entre les necessitats municipals i la Conselleria de Territori i l'objectiu és que també les diputacions de Castelló i Alacant hi participen. “Entre tots hem de cosir el territori amb la bicicleta”, expliquen des de la institució que governa Jorge Rodríguez.

Un anell metropolità

De sintonia, de moment, n'hi ha. La vice-presidenta de la Diputació de València, Maria Josep Amigó, es va reunir a mitjan mes passat amb el secretari autonòmic d'habitatge i vertebració del territori, Josep Vicent Boira, i tots dos van mostrar la seua voluntat de coordinar-se. De fet, la Conselleria d'Habitatge, Obres Públiques i Vertebració del Territori ja ha donat alguns passos en aquest àmbit. Entre els projectes que ha impulsat hi ha l'Anell Verd Metropolità. Es tracta d'un itinerari de 52 quilòmetres destinat a vianants i ciclistes que discorrerà circularment al voltant de →



Un tram de carril compartit per bicis i vianants vora la carretera CV-300.

→ la ciutat de València. Afecta, doncs, els municipis de l'Horta Nord i de l'Horta Sud, però també el front litoral del cap i casal. La intenció, a l'igual que en el cas de la Diputació, és utilitzar els camins històrics i naturals, els carrils bici ja existents, i completar els itineraris allà on calga. Segons expliquen des del departament que dirigeix María José Salvador, l'Anell Verd Metropolità permetrà disposar d'una via mediambiental integrada que aproxime els ciclistes i els vianants amb espais naturals rellevants com l'Horta, el Parc Fluvial del Túria, entre més. De moment, la Conselleria ja ha aprovat l'estudi de planejament del tram que discorre entre Pinedo i Alaquàs i té avançats els tràmits dels trams entre

Moncada i Port Saplaya i entre Aldaia i Quart de Poblet.

Cap i casal

En l'àmbit de la promoció de l'ús de les dues rodes, València ha apostat per erigir-se en cap i casal. La ciutat compta en l'actualitat amb 165 quilòmetres de carril bici i, des de l'any 2010, amb un servei de préstec de bicicletes. El nombre de persones que utilitzen aquest mode de transport s'ha incrementat en l'última dècada però està lluny de la potencialitat d'una urbs amb les característiques climàtiques i orogràfiques de València. Els problemes de continuïtat del carril bici, d'una banda, i l'absència d'una política integral destinada a des-

incentivar l'ús del cotxe, d'una altra, per part de l'anterior administració en són les principals causes.

En contraposició amb això, l'actual equip de govern ha manifestat la seua voluntat de convertir València en la capital mediterrània de la bici. I això implica, segons ha explicat el regidor Giuseppe Grezzi, "canviar el model de mobilitat i pacificar el trànsit". "Cal promoure el transport públic, la bicicleta i els desplaçaments dels vianants –diu– però també reduir l'ús de l'automòbil privat". El passat desembre, l'Ajuntament va celebrar el Dia Europeu Sense Cotxes tancant al tràfic rodat el centre de la ciutat. La setmana passada mateixa, l'equip que encapçala Joan Ribó va anunciar que cada últim diumenge de mes, la plaça de l'Ajuntament serà zona lliure de trànsit. Es tracta, en tots els casos, de proves pilot encaminades, en última instància, a fer el centre de la ciutat d'ús exclusiu dels vianants.

La setmana passada mateixa va començar a rodar la Taula de Mobilitat, un òrgan consultiu on participen una quarantena d'entitats i associacions, que està presidida pel professor de la Universitat Politècnica de València Joan Olmos i que haurà de proposar estratègies per pegar-li la volta a l'actual model de mobilitat i propiciar "un espai urbà eficient i dissenyat a escala humana". ●

UN CORREDOR MEDITERRANI A PEDAL

La Xarxa Transeuropea de Transports és un conjunt planificat de xarxes prioritàries de transport reconegudes com a tals per la Unió Europea. El corredor mediterrani ferroviari en forma part des de l'octubre de 2011. Aquesta xarxa té el seu correlat ciclista. Es tracta de la Ruta Mediterrània que s'incardina dins del programa EuroVelo, promogut per Unió Europea i gestionat per la Federació Europea de Ciclistes

per crear grans eixos de circulació a dues rodes en el continent. EuroVelo, que està format per 15 grans rutes, comprèn 45.000 quilòmetres de senders i carrils ciclistes. L'aspiració és arribar als 70.000. Al País Valencià, com Catalunya, els creua la Ruta Mediterrània, que connecta la península ibèrica des d'Andalusia amb Grècia, passant per França, Itàlia, Eslovènia, Croàcia i Albània. A sobre del mapa hi ha dibuixada una línia contínua, però el fet cert és que a hores d'ara encara resta molt de camí per fer abans que anar des de Pilar de la Foradada fins a Portbou en bicicleta sense fer una i mil revoltes siga una opció plausible.