Scris de Ninel Ganea
Marţi, 19 Septembrie 2017 08:00



Capitala țării noastre se îmbogățește zilnic cu zeci, dacă nu sute, de bicicliști amatori, dar dedicați. Fenomenul ia amploare, iar la prima vedere pare a fi vorba în principal de ceva spontan, de preocuparea pentru o viață sănătoasă, de mișcare în aer liber, grija pentru un mediu mai curat șamd. Dar asta e doar la prima vedere. Pentru că nu trebuie să sapi prea mult ca să-ți sară în ochi tot felul de coincidențe mai mult sau mai puțin bizare.

De pildă, nu poți să nu remarci dacă te plimbi prin cel mai mare parc al țării că oficiile de închiriat gratuit biciclete aparțin unei bănci. Aceeași instituție financiară oferă fără costuri, în unele sedii, biciclete pentru clienții doritori. Pentru cineva familiarizat cât de cât cu preocupările, pasiunile și politicile bancherilor, implicarea aceasta ar trebui să fie suspectă de la bun început, mai ales că nu se rezumă strict la România, și mai ales că a fost testată „cu succes” în țări precum SUA, de giganți ca Citibank.

Apoi, deși a devenit oarecum un clișeu, nu e poate niciodată prea mult să subliniezi rolul unor filantropi celebri, ca George Soros, în mișcările crescute de la firul ierbii. După cum se exprima un activist biciclist, cu un talent specific generației sale, „Soros este un miliardar cool” . Și cum să nu fie când dă bani pentru biciclete, pentru ca unii să scrie despre biciclete, iar alții sau tot aceiași să facă presiuni pentru introducerea de piste pentru biciclete. Bineînțeles că și în acest caz, nu diferă nimic în modul de operare, față de experiența americană. Singura deosebire este că în România vehiculul de investiții sociale este Fundația pentru o Societate Deschisă, iar în SUA este
 Tides Foundation
. Altă pălărie, dar aceeași Mărie.

În galeria marilor figuri care susțin mersul pe două roți, dar preferă în plan personal, bolizii germani supradimensionați și-a făcut apariția impetuoasă și primărița Capitalei. Această Mița

Biciclista a administrației locale a găsit soluția miraculoasă de a transforma peisajul urban al orașului: vouchere cu toptanul pentru cei care vor să-și cumpere biciclete. Cu o francheţe tipică ni s-a comunicat și motivația acestui program social pentru magazinele de biciclete și bicicliști: „M-am întâlnit cu mai multe organizații și fundații care sprijină mersul pe bicicletă, un trai sănătos, o viață sportivă. Cu toții au spus că până nu se creează acea masă critică, până nu există număr suficient de persoane care să utilizeze bicicletele, nu doar ca agrement, ci și ca mijloc de transport, atenția celor din trafic, a tuturor, a Guvernului, Municipalității, este crescută, dar nu suficient (s.n.)”. Cu alte cuvinte, trebuie să stipendiem din banii tuturor apariția unei clase de revoluționari pe două roți care să devină în scurt timp vocali, în numele celorlalți participanți bicicliști la trafic, pentru schimbarea regulilor și infrastructurii urbane. Iar noi, administratorii, vom remodela orașele pe baza unor protestari pe care tot noi i-am creat. Tipic. Pe Calea Victoriei a apărut deja o pistă exclusiv pentru bicicliști, dar rar poți vedea pe cineva mergând. Așa că, prin ajutorul banilor de la primărie, se presupune că vor apărea noi bicicliști și noi presiuni sau justificări mai coerente pentru a introduce alte piste speciale. Cât mai multe.

Nu trebuie să căutăm cu lumânarea vreo urmă de originalitate în inițiativele locale. Nu e cazul. Suntem conectați la marile curente de gândire mondială și la rețelele de ong-uri. Așa că dacă la New York, Madrid sau Hyderabad s-a decis că viitorul îl reprezintă bicicleta, nu puteam să rămânem tocmai noi pe dinafara celor două roți. Deja câte va mari orașe europene
și-au anunțat intenția de a interzice mașinile cu motoare Diesel și de a face anumite zone ale orașului accesibile doar bicicliștilor și celor care merg pe șos. Hamburg vrea ca 40% din oraș să fie interzis mașinilor. Așa că, șontâc-șontâc, trebuie să pedalăm cum putem pentru a nu scăpa din ochi mersul istoriei.

Ce poate să fie rău în această mișcare impresionantă de forțe pentru a impune alternativa velo? Bicicletele înseamnă mișcare, sport, sănătate. Mai puține mașini echivalează cu accidente mai puține, poluare în scădere, se mai potolește și exploatarea mediului etc. Deci, ar trebui să sărbătorim că mesagerii binelui și-au dat mâna, din nou, pentru viitorul planetei, al nostru și al urmașilor noștri.

Doar că agitația aceasta nu are nicio legătura cu justificările roz de mai sus, ci cu remodelarea urbană (ingineria socială) pentru o comunitate sustenabilă. După cum a surprins această dinamică a modificărilor din oraș un articol din The Spectator , de obicei toată tevatura începe cu niște piste desenate pe stradă, se trece apoi la marcarea unor piste delimitate special pentru bicicliști, iar la final, când se declanșează „Războiul Bicicletelor” se ajunge să se ceară desființarea locurilor de parcare și eliminarea mașinilor. „Locurile de parcare sunt simptomul, boala sunt mașinile”. Odată cu interzicearea mașinilor, dispare și mobilitatea indivizilor care nu vor avea altă alternativă decât transportul public, iar aceasta are consecințe semnificative atât asupra locului de muncă, a educației copiilor și a interacțiunilor sociale.

Dar interesul primordial al planificatorilor urbani îl constituie controlul cât mai rigid al indivizilor în falansterele (smart cities) moderne, și nu preferințele sau dorințele indivizilor. Iar bicicliștii sinceri sunt doar folosiți în această strategie.

În același timp, tensiunea bicicilişti-automobilişti mai creează o falie artificială în rândul unei populații și așa isterizate.
Nu în ultimul rând, după cum relevă experiența țărilor avansate, în mod predictibil triumful bicicliștilor nu aduce cu sine vreo eliberare, de nicio natură. În Oregon , a fost propusă deja o taxă pe biciclete, care va genera bani în beneficiul bicicliștilor, un șlagăr binecunoscut automobiliștilor, iar, în California , au fost introduse radare pentru bicicliști. Cei care depășesc viteza legală vor primi amenzi corespunzătoare.

Așadar, la capătul luptei pentru eliminarea mașinilor apar aceleași probleme binecunoscute, doar că libertățile individuale și așa slăbite s-au diminuat semnificativ.