

Les bicicletes no són únicament per a l'estiu, però ben cert és que resulta molt més agradable la seua conducció quan fa calor que no quan gela. La meua persona s'ha promès enguany desplaçar-se a la feina en bicicleta i, de moment, ho està acomplint. M'agradaria tenir el valor i l'atreviment dels suecs o dels holandesos, que fins i tot a l'hivern, encara que ploja, pedalegen embotits en impermeables fabricats per a l'ocasió. Nosaltres som infinitament més porucs davant dels canvis atmosfèrics. Amb quatre gotes que ens cauen en tot l'any, i ja ens clavem dins del cotxe com a peixos en el gran aquari d'asfalt que és la ciutat. Per quatre gotes —encara que una siga freda—, quasi ens gastem més diners en benzina i, paraigües que, posem per cas, en bicicletes i impermeables. És innegable que a les nostres contrades el percentatge de població que emprava la bicicleta com a mitjà de transport és ínfim. En canvi, comprovem que el seu ús lúdic es troba més o menys normalitzat. ¿Afavoriria una adequació urbana l'ús d'aquesta màquina com a mitjà de transport? Amb una campanya de promoció, probablement (la Universitat Jaume I ha posat en marxa un servei de lloguer de bicicletes per a estudiants, i sembla que funciona perfectament). Estan comprovats els seus beneficis personals i per a la col·lectivitat: implica un exercici físic saludable, proporcionant una gran protecció davant de les malalties del cor; és el mitjà de transport més econòmic, tant en l'adquisició com en el manteniment; és més ràpida que el cotxe en les distàncies curtes (fins als 5 kms. urbans, segons els estudis realitzats); no presenta problemes d'estacionament; no provoca estrès ni agressivitat; és un mitjà de transport no contaminant; estalvia espai urbà; millora la fluidesa del tràfic així com la imatge de la ciutat en què es practica; etc. Tot són beneficis i avantatges. Qui pot fer-ho, per què no va a treballar en bicicleta?