

Societat



El tabac al carrer genera soroll i conflictes

El nombre de denúncies a locals pels clients que fumen al carrer i generen molèsties s'ha disparat aquest any

SALUT

El Bicing salva vides

SALUT Un estudi conclou que la mortalitat entre els usuaris habituals del servei públic de bicicletes de Barcelona es redueix un 23% **BALANÇ** Els beneficis de l'activitat física superen els riscos d'inhal·lar contaminants i de tenir accidents

Marta Ciércoles
BARCELONA

Bona notícia per als que han triat la bicicleta com a vehicle habitual per desplaçar-se per la ciutat. Un estudi coordinat pel Centre de Recerca en Epidemiologia Ambiental (Creal) de Barcelona i publicat en la revista *British Medical Journal* confirma allò que molts usuaris de la bicicleta ja sabien o intuïen: els beneficis per a la salut de l'activitat física que es du a terme mentre se circula en bicicleta dins de la ciutat són molt més grans que els riscos que representa la inhalació de partícules contaminants o el perill de tenir un accident de trànsit. Segons aquest estudi del Creal, el sistema de bicicletes públiques de Barcelona, el Bicing, aconsegueix evitar dotze morts cada any.

El treball que ha liderat el doctor David Rojas-Rueda, investigador del Creal, analitza l'impacte que té en la salut el Bicing, un servei que actualment disposa d'unes 6.000 bicicletes, 420 estacions i uns 120.000 abonats. No obstant això, l'estudi es basa en dades del 2009 i se centra en un subgrup de 25.000 usuaris. "Sabem que hi ha 28.000 usuaris habituals del Bicing que utilitzen el servei almenys cinc dies a la setmana i, d'aquests, n'hi ha 25.000 que abans d'abonar-s'hi no anaven en bicicleta en els desplaçaments", explica l'investigador.

Mortalitat esperada

Tenint en compte l'edat, el sexe i altres variables d'aquests usuaris nous, els autors de l'estudi van calcular quina seria la mortalitat esperada en aquest



Substituir el vehicle per la bicicleta en els desplaçaments habituals té beneficis tant per a la salut com per al medi ambient ■ M.A. / ARXIU

Les xifres

28.000

abonats al sistema Bicing l'any 2009 n'eren usuaris regulars: utilitzaven el servei almenys cinc dies a la setmana.

23

per cent es redueix la mortalitat entre els usuaris assidus del Bicing que abans no anaven en bicicleta.

subgrup de població, és a dir quin seria el risc de morir d'aquestes persones, segons els índexs de mortalitat de la ciutat de Barcelona. El resultat va ser que en aquest subgrup caldria esperar 52 morts anuals, una xifra que té en compte el risc de morir per malaltia, accidents, etc.

Paral·lelament, l'equip del Creal va quantificar els beneficis (cardiovasculars, en l'aparell locomotor, respiratoris, etc.) que té per a la salut l'activitat

física que fan els usuaris habituals de la bicicleta. Amb totes aquestes dades, que la literatura científica té força ben descrites, els investigadors van arribar a calcular que utilitzar assíduament la bicicleta redueix la mortalitat fins a un 23%. Així doncs, segons aquest percentatge, dotze de les 52 morts que l'estadística atribuïa a aquest grup de població eren evitables amb l'ús regular de la bicicleta.

"El treball demostra que

si es posen en una balança els riscos i els beneficis de circular en bicicleta per la ciutat els segons són fins a 70 vegades més grans que els primers i compensen la por de la contaminació o dels accidents", afirma David Rojas-Rueda. L'investigador destaca que, malgrat que iniciatives com el Bicing no formen part de les polítiques sanitàries ni neixen amb aquest objectiu, "finalment, tenen un gran impacte en salut".

Inhalació de partícules

De fet, una altra de les variables que analitza l'estudi del Creal és la inhalació de partícules contaminants. I, malgrat que el usuari de la bicicleta inhala més partícules en suspensió —bàsicament perquè triguen més temps a completar una ruta i perquè l'activitat física fa aug-

9.000 tones menys de CO₂

A partir de l'estudi sobre l'impacte en salut del Bicing de Barcelona, els investigadors del Creal van estimar que l'any 2009, gràcies al servei del Bicing, es van deixar d'emetre 9.000 tones de diòxid de carboni a la ciutat de Barcelona. La xifra —aclareix el doctor David Rojas-Rueda— no es va obtenir de mesures directes al medi ambient, sinó a partir d'un càlcul estimat sobre els trajectes en vehicle motoritzat que s'havien substituït per la bicicleta, tenint en compte les característiques

del parc automobilístic de la ciutat.

L'estudi del Creal sobre el servei públic de bicicletes de Barcelona forma part del projecte Tapas (*Transportation, Air Pollution and Physical Activities*) i és el primer d'una sèrie de treballs en què s'analitzaran els efectes d'altres sistemes semblants a altres ciutats, com ara Montreal o Melbourne. Pel volum d'unitats que posa a disposició del públic, el Bicing forma part dels cinc serveis públics de bicicletes més grans del món.

mentar la freqüència respiratòria— que no pas els que viatgen en cotxe, "els beneficis per a la salut continuen sent molt més elevats que els riscos".

Un detall que crida

l'atenció de l'estudi és que els investigadors van trobar una concentració de partícules contaminants fins a un 60% superior a l'interior dels cotxes que al voltant de les bicicletes. ■