

Espines (per Albert Punsola)

17/05/2007



ALBERT PUNSOLA

(/AUTOR/ALBERT-
PUNSOLA-44)

Periodista

No crec, com afirmen moltes persones amb to de menyspreu, que les tertúlies radiofòniques espanyoles siguin un conjunt de discussions bizantines del qual no es pot aprendre gran cosa. Fa poc vaig sentir un debat sobre qui guanyaria l'alcaldia de Madrid i en ell un dels tertulians va assenyalar que Ruiz Gallardón no tindrà cap problema

per ser elegit de nou. Aquest pronòstic, que en principi no semblava més difícil que encertar el destí del Nàstic al final de la lliga, va anar acompanyat d'una afirmació que em va cridar poderosament l'atenció. Era la següent: 'mientras sus contrincantes, y en especial el del partido socialista, se dedican a plantear ideas absurdas como poner tranvías en Madrid...' En un instant, la tertúlia, formada per persones de la mateixa corda ideològica, es va animar. La moderadora va dir que aquesta proposta no tenia res d'absurd i va recordar que un nombre creixent de ciutats de l'estat, de divers color polític, estan introduint els tramvies amb èxit. Altres convidats van argumentar en el mateix sentit i el tertulià aleshores va refinar el discurs. 'Eso son tonterías' -va dir. Llàstima que ningú li recordés que a la Comunitat de Madrid s'estan construint línies de tramvia i, per cert, alguns conductors s'estan formant aquí a Barcelona. Sigui com sigui, la lliçó apresada en aquesta tertúlia, però, és importantíssima: la sensibilitat de la mobilitat sostenible es resisteix cada cop més a l'apropiació ideològica i partidista. Tornem però a les paraules clau: 'eso son tonterías'. No hauríem de riure gaire en sentir-les perquè són més o menys les que es van dir aquí quan en el seu moment es va plantejar implantar una línia de tramvia entre Barcelona i el Baix Llobregat. La 'tonteria' del tramvia no es va aturar amb el seu funcionament. Cal recordar que cada petit incident era magnificat per tots els mitjans de comunicació locals i nacionals i els accidents més grans eren presentats com un drama del qual el nou transport n'era el responsable. Les vibracions eren insuportables i no deixaven dormir. S'havien perdut carrils per a l'automòbil. Aquestes dues queixes eren també habituals. Fa uns dies una persona que anava en cotxe va morir en una col·lisió amb un comboi, prop del Teatre Nacional, a la línia del Besòs. Curiosament els mitjans van remarcar molt que el conductor s'havia saltat un semàfor i, estranyament, es van referir a ell com a immigrant, com si aquesta condició tingués alguna relació amb el fet de tenir un accident. En qualsevol cas alguna cosa ha canviat perquè les visions mediàtiques es modifiquin tant, tant que fins i tot es podrà veure la tele dins el tramvia ben aviat. El canvi és que s'ha passat de contemplar el tramvia com un experiment a apreciar-lo com un mitjà eficient, força silenciós i que cada cop transporta més gent amb un grau de satisfacció més que notable. Es pot afirmar que el tramvia que va ser rebut amb recel ha acabat convencent? No del tot. El tramvia es continua veient com un mitjà complementari que fa bé la seva feina en algunes zones mal servides pel metro però no com una xarxa vertebradora de la ciutat que complementi i doni suport a la resta. La raó principal que explica aquest punt de vista és que l'extensió del tramvia a la ciutat central i a les ciutats veïnes demana entrar en conflicte obert amb el vehicle privat. L'exemple paradigmàtic es troba en la proposta d'unió de les dues xarxes -Trambaix i Trambesòs- per l'avinguda Diagonal. En el tram ample de la diagonal el tramvia només va ocupar zones d'aparcament irregular però en el tram central 'més estret' la situació és diferent. Es requeriria una remodelació de l'Avinguda i dissenyar un nou esquema de circulació per fer compatible el pas de les unitats de tramvia amb el trànsit. Ningú ha dit mai que els reptes d'una mobilitat millor siguin fàcils. El fet d'assumir aquests reptes no pot estar condicionat per les dificultats perquè tots sabem que les dificultats solen ser sempre menys objectives del que ens diuen i que les solucions tècniques segueixen sovint a les voluntats fermes. Altra cosa és que algunes situacions ens confrontin a

haver de fer una tria i que la solució tècnica passi per limitar un mode de transport perquè un altre que es vol potenciar pugui desenvolupar-se. I aquí ve una pregunta obligada: fins a quin punt es pot aconseguir tothom? Totes aquestes consideracions prenen sentit aquests dies de campanya electoral on apareixen amb força debats sobre un castell, sobre el turisme i també sobre el perill que la Sagrada Família s'enfonsi. Res en contra d'aquests temes, però la unió de les dues xarxes de tramvia hauria d'estar com a mínim en primera línia amb tots els altres. Tímidament, el candidat Hereu insinua que aquesta unió no seria gaire bona per la ciutat. En veu baixa el candidat Trias proposa una connexió estranya entre les dues xarxes que sembla oblidar el principi que la recta és la línia més curta entre dos punts. L'Associació per a la Promoció del Transport Públic, en un interessant document sobre el transport en superfície, s'ha atrevit a dibuixar i quantificar l'impacte del tramvia pel centre de la ciutat. Per tant ningú pot al·legar que no hi ha una bona base per començar a discutir. Tal i com ens ha ensenyat la tertúlia radiofònica madrilenya, la sostenibilitat comença a transcendir les ideologies, i més encara els partits. Per culminar aquest procés caldria, però, una mica més de coratge. És falsa la creença que tocar una espina pot provocar una hemorràgia de vots.

MÉS LLUM: secció quinzenal

Share 0

Tuit

 (<https://plus.google.com/share?url=https%3A/www.sostenible.cat/opinio/espines-per-albert-punsola-0>)

 (<https://www.sostenible.cat/print/opinio/espines-per-albert-punsola-0>)

Relacionats

Butlletí

Correu electrònic *

Subscriu

[Enviaments anteriors \(/newsletter/sostenible\)](/newsletter/sostenible)



(/)

Revista de la **xarxa** de ciutats
i pobles cap a la sostenibilitat



**Diputació
Barcelona**

(<http://www.diba.cat>)

[Arxiu \(/arxiu\)](/arxiu)

[Continguts per categoria \(/tagclouds/chunk/3\)](/tagclouds/chunk/3)

[Continguts per etiqueta \(/tagclouds/chunk/1\)](/tagclouds/chunk/1)

[Continguts per municipi \(/tagclouds/chunk/2\)](/tagclouds/chunk/2)

[Avís legal \(http://www.diba.cat/avislegal\)](http://www.diba.cat/avislegal)

[Contacte \(/formulari/contacte\)](/formulari/contacte)

[RSS \(https://www.sostenible.cat/pagina/rss#overlay-context=\)](https://www.sostenible.cat/pagina/rss#overlay-context=)



[https://www.facebook.com/Sosteniblecat-146513494888\)](https://www.facebook.com/Sosteniblecat-146513494888)



[http://www.twitter.com/xarxasost\)](http://www.twitter.com/xarxasost)



[http://youtube.com/xarxasost\)](http://youtube.com/xarxasost)



[\(rss.xml\)](#)
