

La publicitat dels fets

L'única estratègia viable és que la mobilitat sostenible esdevingui objectivament superior a la que no ho és



ALBERT PUNSOLA

(/AUTOR/ALBERT-
PUNSOLA-44)

Periodista

18/05/2018 - 12:35

De vegades, quan es tracta d'estimular la mobilitat sostenible en totes les seves formes, es confia excessivament en arguments que fan referència a situacions negatives com, per exemple, la contaminació de l'aire o les emissions que provoquen el canvi climàtic. No és que aquests arguments no tinguin fonament: en tenen i molt. És més que coneguda la gran contribució del transport, i en concret de la mobilitat obligada, a aquests greus problemes. La qüestió és el canvi d'hàbits a partir de la decisió lliure i individual. I, en general, les voluntats, es mouen més des de la positivitat.

Quan hi ha una intervenció brillant en l'espai públic que el fa més confortable, com és el cas de la [High Line](http://www.thehighline.org/) (<http://www.thehighline.org/>) a Manhattan, la ciutadania se sent atreta pel nou espai i la primera manera de demostrar-ho és caminar-hi. Igual ha succeït al [South Bank](http://southbanklondon.com/index) (<http://southbanklondon.com/index>) de Londres. I, de ben segur, el mateix passarà a una de les avingudes més emblemàtiques de Berlín, Unter den Linden, que [l'any que ve s'alliberarà de cotxes](https://www.citylab.com/transportation/2016/11/unter-den-linden-germany-bans-private-cars/506795/) (<https://www.citylab.com/transportation/2016/11/unter-den-linden-germany-bans-private-cars/506795/>).



Les persones donen prioritat a una opció o una altra de mobilitat en funció del grau de benestar que els proporciona i, dintre de benestar, cal incloure elements tan inefables, com el gaudi estètic, i altres de ben tangibles, com la funcionalitat. Pel que fa a aquest últim, ara s'està vivint una situació a París força il·lustrativa. El servei de bicicletes públiques de la ciutat ha entrat en una forta crisi. El nombre d'usuaris del Vélib està caient en picat. L'any passat eren 290.000 i ara són 219.000. D'un temps ençà la qualitat del servei està empitjorant, bàsicament els usuaris tenen dificultats per trobar un vehicle quan el necessiten i el parc elèctric, que constitueix un terç de l'oferta, dona problemes de càrrega. Hi ha bons motius per anar en bicicleta pública a París, com els més de **370 km de carrils especials** (<https://parismap360.com/paris-bike-map>), o el fet que un habitant de la capital disposa de mitjana una superfície de 31 metres quadrats per viure i les bicis ocupen espai. Tot i així els usuaris disminueixen perquè no obtenen el que esperen d'aquest servei.



"El foment de l'ús de modes de transport amb menys impacte ambiental es basa en tractar el millor possible als usuaris perquè vulguin repetir l'experiència"

El foment de l'ús de modes de transport amb menys impacte ambiental es basa en tractar el millor possible als usuaris perquè vulguin repetir l'experiència, un cop hagin constatat que els seus desplaçaments són més eficients i més agradables. No es tracta només de cobrir una ruta determinada, sinó de fer-ho d'una manera

especial. He parlat amb persones que no volen agafar l'autobús i addueixen raons com la mala distribució de l'espai interior, que dificulta entrar i sortir, o la brusquedat en la conducció. Pel que fa al metro, apareixen altres arguments com que en algunes noves línies cal baixar a massa profunditat i que a l'estiu la temperatura dels vagons i les andanes no tenen res a veure: fred dins els combois i una xafogor insuportable a les estacions. Aquests opinions es refereixen a Barcelona.

Algunes ciutats s'estan preocupant molt per aquest enfocament i ho fan des de la innovació, una paraula força gastada, tot i que en el cas que explicaré pren tot el seu sentit. Zhuzhou és una ciutat del sud de la Xina, amb gairebé 4 milions d'habitants en l'àrea metropolitana, i està assajant **un espectacular vehicle híbrid entre bus i tren** (<https://www.youtube.com/watch?v=J2fR6gCewAk>). Els

d'una certa edat recordaran els troleibuses que van deixar de circular per la capital catalana cap al 1966. Certament, tenien catenària com els trens i anaven sense rails com els busos, però el nou transport de Zhuzhou els supera.

El vehicle va guiat, no per una trama de cables, sinó per unes marques pintades sobre l'asfalt que segueix amb uns sensors. Aquest vehicle, que és elèctric i autoconduït (tot i que en la fase d'assaig va amb conductor), té aspecte de tramvia o de tren lleuger i circula per carrils reservats sense necessitat de vies. Els avantatges són clars. La seva capacitat de transport és superior al bus (300 persones) la seva velocitat mitjana també (70 km/h), l'accessibilitat és òptima com la del tramvia. A més, els elements perquè funcioni són fàcils d'implementar i infinitament més barats que els que calen per fer metro o tramvia. Aquest híbrid ha irromput com un mode imbatible en el transport urbà i algunes ciutats nord-americanes ja estan estudiant introduir-lo ben aviat.

"World's first train on virtual tracks" launch...



"L'única estratègia viable per guanyar-se'ls és fent que la mobilitat sostenible esdevingui objectivament superior a la que no ho és"

La batalla contra l'automòbil es basa sovint en fer-lo aparèixer com un artefacte amb un gran nombre d'inconvenients. I per aquest camí es molt difícil de guanyar la lluita de manera definitiva, perquè és evident que també ofereix molts

avantatges. Aquests avantatges juguen a favor seu, a l'igual que el fet que només una part de la població està disposada a renunciar-hi pels problemes que genera. La major part de missatges que conviden a abandonar l'automòbil recorden contínuament al destinatari els efectes negatius del domini del cotxe, però la qüestió és que només se sent interpel·lat aquell que coneix perfectament aquests efectes, li preocupen molt, i és partidari de formes de transport més sostenibles sense necessitat de que li recordi la publicitat!

A qui cal anar a buscar és al gruix de la població que té una noció dels problemes ambientals associats l'automòbil i els col·loca en segon pla davant la comoditat i l'interès personal. Més que a la porta dels conscienciats on cal trucar és a la dels individualistes pragmàtics, que són majoria. I l'única estratègia viable per guanyar-se'ls és fent que la mobilitat sostenible esdevingui *objectivament* superior a la que no ho és, ja sigui en tots o en la majoria dels aspectes. L'única publicitat possible és la dels fets, per a bé i per a mal, tal com demostra la crisi del Vélib.

Categories: [Mobilitat \(/categories/mobilitat\)](/categories/mobilitat)

Share 0

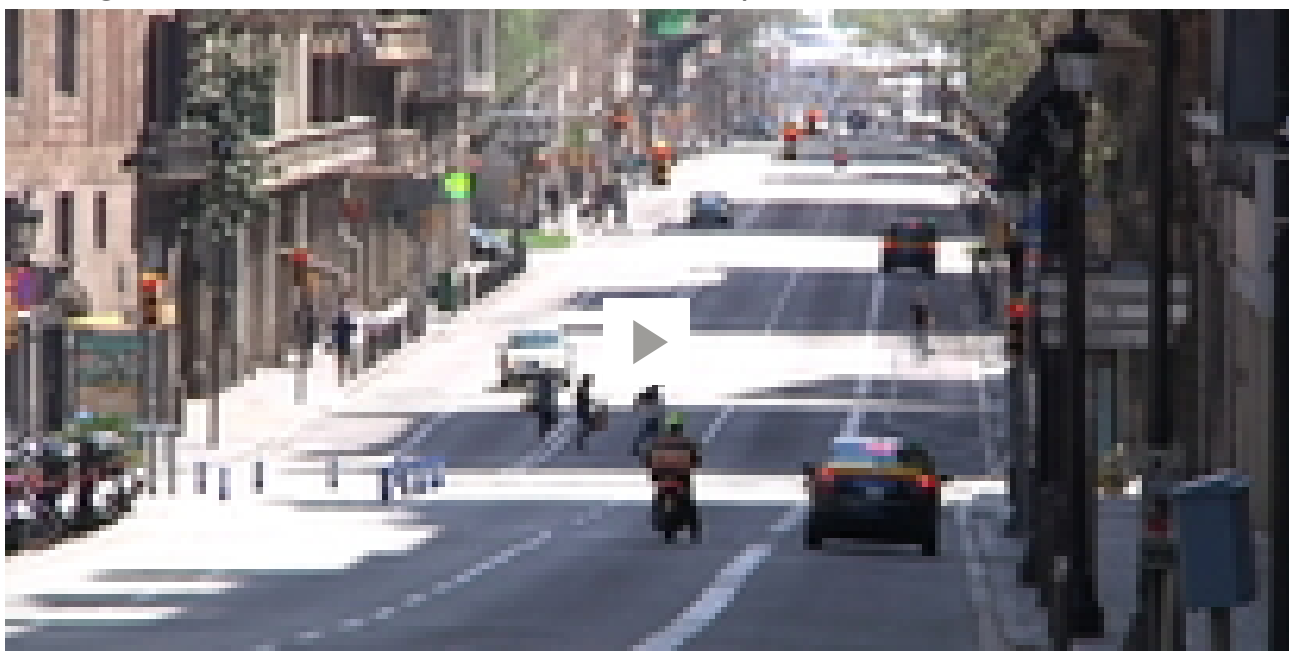
Tuit

 (<https://plus.google.com/share?url=https%3A//www.sostenible.cat/opinio/la-publicitat-dels-fets>) (<https://www.sostenible.cat/print/opinio/la-publicitat-dels-fets>)

Relacionats

Notícia

Barcelona donarà més espai als vianants: Gran Via i Diagonal perdran part dels carrils laterals (/noticia/barcelona-donara-mes-espai-als-vianants-gran-via-i-diagonal-perdran-part-dels-carrils)



L'Ajuntament de Barcelona ha presentat un pla per adaptar l'espai públic a la nova mobilitat que s'establirà a la ciutat un cop s'aixequin progressivament les mesures de confinament, adoptades per evitar la propagació del coronavirus

Notícia

Reobertura de l'e-Bicibox a l'àmbit metropolità (/noticia/reobertura-de-le-bicibox-a-lambit-metropolita)

Es reobre el servei amb noves mesures de seguretat

(/noticia/reobertura-de-le-bicibox-a-lambit-metropolita) Des del dimecres 15 d'abril, l'AMB ha tornat a posar en marxa el servei e-Bicibox, la bicicleta elèctrica pública i

compartida de la metròpolis de Barcelona. Aquest servei metropolità va quedar suspès el 17 de març. Ara, l'AMB el torna a obrir amb l'objectiu de facilitar els desplaçaments en bicicleta a les persones que han de sortir de casa necessàriament per motius autoritzats, com ara anar a treballar.

Notícia

El BACC presenta propostes que posen la bici al centre de l'estratègia metropolitana contra el col·lapse de la mobilitat (/noticia/el-bacc-presenta-propostes-que-posen-la-bici-al-centre-de-lestrategia-metropolitana-contra)



(/noticia/el-bacc-presenta-propostes-que-posen-la-bici-al-centre-de-lestrategia-metropolitana-contra)

La proposta segueix el model de ciutats com Berlin, Viena o Nova York i demana la creació de carrils bici temporals per descongestionar el transport públic en trajectes urbans en el procés de desconfinament.

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>)

Continguts per categoria (</tagclouds/chunk/3>)

Continguts per etiqueta (</tagclouds/chunk/1>)

Continguts per municipi (</tagclouds/chunk/2>)

Avís legal (<http://www.diba.cat/avislegal>)

Contacte (</formulari/contacte>)

RSS (<https://www.sostenible.cat/pagina/rss#overlay-context=>)



(<https://www.facebook.com/Sosteniblecat-146513494888>)



(<http://www.twitter.com/xarxasost>)



(<http://youtube.com/xarxasost>)



([rss.xml](#))