

Parole, parole, parole... (per Albert Punsola)

20/10/2006

**ALBERT PUNSOLA**(/AUTOR/ALBERT-
PUNSOLA-44)

Periodista

Una de les cançons que més m'han impactat a la vida és Parole. No és una cançó que qualificaria exactament de preferida. Es tracta d'aquelles peces que queden en la memòria en aquest cas per la tensió que creava en ser escoltada -i d'aquí l'impacte. El plantejament de la cançó era el següent : una dona ferida pel desamor es negava a

atendre els precs desesperats del seu amant que li reclamava una última oportunitat. L'amant -que parlava i no cantava- prometia un canvi d'actitud radical, una nova vida plena d'atencions i bon comportament. Però la dona -Mina, en la seva versió més famosa- li deia 'Parole, parole, parole.. o sigui, ja pots anar dient que només són paraules. L'home insistia i ella repetia fins a l'esgotament 'només són paraules'. Tant èxit va tenir aquesta desagradable trobada en forma de cançó, que Parole va ser interpretada en moltes llengües, fins i tot va tenir versió catalana en les veus d'una impossible parella formada, si no recordo malament, per Núria Feliu i Albert Closas. La situació plantejada per la cançó era i és versemblant. A nivell personal pot ser un drama. En canvi, si succeeix a nivell col·lectiu, pot explicar situacions i actituds que de vegades semblen difícils d'entendre. Hi he pensat aquests dies en relació al desastre, com tots els mitjans han qualificat unànimement, de la gestió de Rodalies per part de RENFE. Establert de manera eficaç per Mercè Sala en els anys 80, amb el pas dels anys aquest servei no ha estat capaç de posar-se a l'alçada de la ciutat i la seva gran àrea d'influència. Cal observar amb atenció que les noves unitats que han entrat en funcionament aquesta tardor tenen pantalles de vídeo que passen repetidament imatges bucòliques del servei de Rodalies de Madrid! Pantalles que posen de manifest la seva absoluta inutilitat quan el tren s'atura i ningú dona cap explicació ni acústica ni visual. Difícil, molt difícil, es fa de creure qualsevol promesa que vingui de la companyia ferroviària espanyola en el futur. Mercè Sala, va impulsar una transformació històrica i molt positiva que, malauradament, va morir amb la seva pròpia inèrcia, sense cap impuls nou. Perquè no hi va haver ningú que preveïés que la demanda de mobilitat obligada augmentaria sense parar. No cal atribuir només a RENFE aquest defecte. Gran part dels problemes de mobilitat que tenim en aquests moments a la regió metropolitana es deuen a una manca total de visió prospectiva. Les decisions sempre han anat per darrera de les necessitats. La primera línia de metro es va inaugurar el 1924, la segona el 1926, la següent no va arribar fins el 1969 i després en va venir una altra el 1973. Aturem-nos aquí. El franquisme no va fer gaire per Barcelona, una bona explicació per aquest salt, però, i després? Des del 1973 no es va tornar a inaugurar cap nova línia fins el 1995- la resta d'obres van ser prolongacions. L'última línia es va inaugurar el 2003. Aquí les consideracions canvien: es diria que algunes coses importants van passar entre 1973 i 1995, per exemple la recuperació de la democràcia i l'autogovern. En aquest nou context, ningú no va considerar important fer una inversió de xoc en xarxes de transport vitals per a una mobilitat més sostenible. Pitjor: el transport metropolità es va situar en el centre de la picabaralla, anava a dir política, però millor deixar-ho en partidista. D'un temps ençà sembla que s'ha reaccionat amb la construcció de la línia 9/10, la més llarga d'Europa 'amb permís de les línies europees que són més llargues que ella. La qüestió de la llargada distreu dels retards sobre el calendari previst en la construcció, amb una tuneladora que ha estat aturada durant mesos. D'altra banda, pràcticament dos anys després de l'accident del Carmel, es reprendran les obres de prolongació de la línia 5. Seran, com estava previst, tres noves estacions que entraran en funcionament el 2009, és a dir, a un ritme d'estació per any. Cal subratllar que els retards no només impliquen que el servei que es necessita no arribi sinó que el pressupost previst inicialment s'incrementa. Això, sí, algunes de les

tuneladores en acció en el subsòl de la ciutat han estat batejades amb noms ocurrents, que les fan més simpàtiques a la ciutadania en general i als nens en particular. En aquest sentit, molesta haver-li de donar la raó a Miguel de Unamuno pel que fa a les seves observacions sobre la nostra manera de ser. El debat de les infraestructures és un dels plats forts de la campanya electoral. Resulta que tota la tranquil·litat amb que hem passat 25 anys ara es transforma en inquietud i angoixa per no arribar a temps. Cal asserenar-se perquè per primera vegada sembla que, malgrat tot, s'ha posat fil a l'agulla i el que calia haver fet fa temps com a mínim està en marxa. Bé, gairebé tot, perquè des de principis d'aquesta dècada es parla d'habilitar carrils d'alta ocupació als accessos a Barcelona per dotar de competitivitat i eficiència al bus, l'altre gran pilar del transport públic. Que potser ha començat la construcció d'algun carril d'aquest tipus? La resposta és no, però parlar-ne, se n'ha parlat. Fa vergonya dir que la insostenible ciutat de Los Angeles ja va disposar del seu primer carril d'alta ocupació el 1973. Cada vegada es fa més difícil de persuadir amb paraules al ciutadà que abandoni el vehicle privat. En setmanes com les que hem viscut recentment, el transport col·lectiu perd la confiança i aleshores molts opten pel cotxe, una tria que només porta a la irritació de l'embús mentre contribueix a una pitjor qualitat de l'aire per a tothom. Un autèntic cercle viciós. L'estratègia per trencar-lo hauria d'anar per la via dels fets. El contrast entre discursos i promeses, d'una banda, i una realitat que no els correspon, de l'altra, genera frustració, desconfiança i en darrer terme una desafecció greu envers els gestors polítics, que pot acabar en el rebuig del mateix sistema. És evident que aquesta tendència no existeix únicament pel cas del transport públic, però les deficiències en aquest terreny contribueixen al desencís de manera important, tenint en compte el gran nombre de persones que han d'agafar trens i autobusos cada dia. El dia 1 de novembre tot els polítics desitgen un gran èxit. Sense ànim de decebre'ls, i donades les circumstàncies, l'èxit no serà per aquells que guanyin. Només l'obtindran aquells que havent guanyat prenguin en consideració -i no només en els lemes- la importància de materialitzar allò que amb tanta facilitat i lleugeresa hauran fet viure en els discursos. No n'hi ha prou amb respondre a les urgències, això, ja és el mínim que es pot esperar. Cal avançar-se als escenaris que vindran. En mobilitat, en concret, això es tradueix en donar un servei òptim que avui no existeix però també en pensar la forma de frenar una demanda que obliga a fer créixer l'oferta indefinidament. Aquest és el segon gran repte que, de moment, no es pren en consideració. El temps de la frivolitat podria estar arribant al seu final. Molta atenció perquè la ciutadania ja ha donat alguns avisos. Existeix un cert estat d' ànim col·lectiu que voreja la indignació d'Iva Zanichi o Núria Feliu en la cançó. I això que Parole ja no la posen ni a la ràdio.

MÉS LLUM: *secció quinzenal*

Share 0

Tuit

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

 (<https://www.sostenible.cat/print/opinio/parole-parole-parole-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 \(/arxiu\)](#)

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

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

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

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

[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)



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