



## MOBILITAT

ALBERT SOLÉ  
SANT CUGAT DEL VALLÈS

“Si no reduïm el nombre de cotxes que entren cada dia a l'àrea metropolitana ens morirem tots més aviat, i així segur que baixarà el trànsit i contaminarem menys”. Així de provocativa va començar la seva intervenció Nel·la Saborit, enginyera tècnica d'obres públiques i membre del gabinet tècnic del Pla Estratègic Metropolità de Barcelona (PEMB), en el debat del cicle Ara Pensem organitzat per l'ARA, amb el patrocini del Banc Sabadell, sota el títol *Com ens desplaçarem en el futur?*, celebrat a Sant Cugat del Vallès i moderat pel periodista Antoni Bassas.

Si hi va haver unanimitat en algun dels temes del debat va ser en el fet que el futur de la mobilitat passa pel transport col·lectiu i compartit. “Farem servir més transport col·lectiu i tornarem a fer autoestop, com anys enrere”, va afirmar Germà Bel, catedràtic d'economia aplicada a la Universitat de Barcelona. Hi va estar d'acord Oriol Marimon, CEO d'eCooltra, una empresa de motos elèctriques compartides. Segons va dir, en les sis ciutats on l'empresa està implantada, han vist que en “les que millor transport públic tenen, millor funcionen els sistemes de vehicle compartit” com el seu. “I llavors la gent veu que no necessita el cotxe privat per a res”, va afegir Oriol Marimon.

### Els elèctrics i l'energia nuclear

I, mentre s'acaba d'estendre la xarxa de vehicles compartits, çens comprem un cotxe elèctric per contaminar menys? “No!”, van respondre els experts a l'uníson.

# “Contamina menys el cotxe híbrid que l'elèctric”

Els experts preveuen un futur amb transport compartit



“Posats a pecar amb un cotxe privat, els cotxes híbrids contaminen menys que els elèctrics”, va sentenciar Bel. Els elèctrics s'han de carregar amb corrent, i aquesta electricitat en gran part és i serà

nuclear, mentre que els híbrids contaminen poc perquè gasten poca benzina i, a més, l'electricitat la genera el mateix cotxe circulant.

I el transport públic, ¿com es pot incentivar? Maite Pérez, res-

**Un moment de l'Ara Pensem celebrat ahir a Sant Cugat del Vallès.**

SARA CABARROCAS

ponsable del departament de mobilitat de l'Institut d'Estudis Regionals i Metropolitans de Barcelona (IERMB), ho té clar. Experta en xifres de mobilitat, va explicar que la meitat de la gent que entra i surt de Barcelona per anar a treballar ho fa en transport públic. No és una mala dada en termes relatius. Ara bé, en números absoluts vol dir que hi ha un milió de vehicles que cada dia entren i surten de Barcelona. Per això ella recepta potenciar el servei de Rodalies i invertir-hi més, tant en noves línies com, sobretot, en les actuals. “El tema de la fiabilitat és cabdal, i Rodalies té el problema que no és fiable. Els Ferrocarrils estan desbordats, sobretot en hores punta, però són fiables”, va afegir Pérez. Ho va defensar aportant una dada demolidora: Rodalies no ha recuperat les xifres d'ús del 2005, el seu màxim, just abans dels esvorancs de l'Hospitalet de Llobregat provocats per les obres de l'AVE. En aquesta línia, Nel·la Saborit va afirmar que, “si poses una línia d'autobús o del mitjà que sigui, dius que passarà a una hora i passa a aquella hora, la gent l'agafarà segur”.

### Preveure la reacció dels usuaris

En aquest punt, Germà Bel va dir que en la mobilitat el més important és pensar bé com es farà servir aquella infraestructura i anticipar la reacció de la gent, i va posar el mal exemple de la zona verda a Barcelona: “Aquestes àrees han facilitat l'aparcament als residents, però gent que abans no tenia cotxe perquè no el podia aparcar ara se n'ha comprat un perquè sap que a un preu molt baix el pot tenir sempre aparcat davant de casa”. —