

?Molts cotxes, pocs trens

«Mentre no millori la xarxa de Rodalies, estem abocats al transport per carretera»

Si la mobilitat fos un indicador del final de la pandèmia, podríem dir que la Covid-19 ja ha passat a la història. Però si revises els indicadors del coronavirus, no és així: encara hi ha massa contagis i, amb poc més d'un 70% de la població vacunada, encara no podem caminar del tot tranquils. Així, doncs, què està passant amb els cotxes? Per què les carreteres s'han tornat a omplir com mai i, fins i tot, més que abans de la pandèmia?

A la ràdio, cada matí, tornen a destacar allò de ?les retencions habituals als accessos a Barcelona? quan aquestes cues no eren tan habituals fins fa menys d'un mes. Menys teletreball, la sensació de final de pandèmia, l'aixecament de barreres a les autopistes, la vaga de Renfe i un transport públic que no rutlla han tornat a posar en marxa els motors.

A principis de setembre, després de l'alliberament dels peatges, la ministra de Transports, la catalana Raquel Sánchez, defensava al *Planta baixa* de TV3 que ?hem de treballar per un model que aconsegueixi un transvasament del transport cap al ferrocarril?. Com sempre, la música sona bé si volem una mobilitat més sostenible, però dir tot això és tenir un desconeixement molt gran del territori.

Els d'Osona ens ho sabem bé: la nostra línia de tren no està desdoblada, els vagons van a unes velocitats que no són comercials, van tard, hi ha estacions del segle passat? Per tant, sempre és millor optar pel cotxe o per l'autobús, que són menys sostenibles, però més ràpids i més fiables. Així, mentre no millori la xarxa de Rodalies, estem abocats al transport per carretera.

Indiscutiblement, som un país de cotxes i el transport públic s'ha desenvolupat de manera desigual. Només a Barcelona, si hi vius i hi treballes, és efectiu no tenir un cotxe a mà. A la resta del país, no. En aquest sentit, invertir en transport públic també vol dir vertebrar el territori. Si el que es pretén és evitar la gentrificació, és vital que la gent pugui viure a comarques amb uns mitjans de transport públic de qualitat, com passa a la capital. Barcelona és la prova que si hi ha una bona inversió es fa més innecessari el vehicle privat.

En definitiva, si realment aquest país creu en el transport públic i, especialment, en el transport ferroviari, per què no hi aposta d'una vegada per totes? A banda del somni d'una R3 molt millor, quan tindrem, per exemple, un tren transversal que enllaci el país de Girona a Lleida, sense passar per Barcelona?

Després, hi ha el factor butxaca. Si realment ens creiem aquesta aposta pel transport públic, que els preus també siguin populars. Trobeu raonable que el bitllet de Vic a Girona valgui gairebé 8 euros? 8 euros per un trajecte de 45 minuts.

La mobilitat donaria per un llibre sencer. A Osona, estem acostumats a les promeses de millora a la famosa R3, però, com deia aquell lema del president Montilla, convenen ?fets, no paraules?. Lamentablement, en seguirem parlant perquè en això dels trens no hi ha manera de veure llum al final del túnel. I fins que no sortim del túnel, les carreteres seguiran desbordades de cotxes. Com abans de la pandèmia. O pitjor.