

La ciutat que respirem

OPINIÓ

LES CIUTATS NO PODEN CONTINUAR ELUDINT EL REPTA QUE COMPORTA LA CONTAMINACIÓ DELS MOTORS ALIMENTATS AMB COMBUSTIBLES FÒSSILS. ÉS UN PROBLEMA REAL QUE TÉ CONSEQÜÈNCIES GREUS

Com no tothom sap, en aquesta vida una mala execució pot arruïnar la millor de les idees. També és cert que massa sovint, en política especialment, la convenient planificació de les accions de govern en retarda tant l'aplicació que acaben podrint-se al fangar d'un debat que poc té de polític, menys de lleial i molt de tàctic. Així doncs, per començar, reconec que em resulta difícil sentenciar si les noves polítiques de mobilitat que impulsen els nous governs progressistes de Barcelona, Madrid o València s'estan implementant en l'ordre i la velocitat correctes. Allò de què no tinc cap dubte és que són absolutament necessàries.

Les ciutats no poden continuar eludint el repte que comporta la contaminació produïda pels motors alimentats amb combustibles fòssils. És un problema real que té conseqüències mediamambientals greus i que no sols afecta la salut dels qui habiten les metròpolis, també incideix en la seua economia i en la seua competitivitat present i futura. Per tant, cal reconèixer a Ada Colau, Carmena i Ribó el mèrit polític que comporta la ferma decisió d'abordar la qüestió de front i donant la cara. Però tot sembla indicar que hi ha alguns aspectes que no s'han tingut prou en compte a l'hora de comunicar, programar i prioritzar les inversions i els canvis normatius que calen per a la necessària metamorfosi de les nostres ciutats cap a un model de mobilitat més sensat i sostenible... O potser sí, no ho sé.

Per començar, no sembla que s'haja tingut en compte que una bona part, probablement la majoritària, dels que circulen en cotxe per la ciutat no resideixen allí. Són les desenes de milers d'homes i dones que, per elecció personal o per imperatiu econòmic, resideixen en



JOSEP MORENO

nuclis urbans que en bona part ni tan sols pertanyen a l'àrea metropolitana de les grans ciutats. Són treballadors i treballadores que en una proporció gens menyspreable conformen la immensa majoria d'allò que un dia es va anomenar la classe treballadora; el motor de les ciutats. En una gran quantitat dels nuclis urbans d'origen dels qui a diari acudeixen a la ciutat, el cotxe no és una opció: és l'única opció. No hi ha serveis de rodalia, no hi ha línies d'autobús, no hi ha metro. A València, per exemple, ni tan sols el ferrocarril, metropolità o no, seria una opció acceptable en termes laborals, atès que en alguns casos parlem de línies de transport en què la freqüència de pas supera amb escreix els trenta o quaranta minuts. En el cas dels autobusos, parlem directament d'hores. Una cadència potser acceptable per al director general de l'empresa, si és de tarannà rela-

xat, però inassumible per a una mare o un pare amb fills en edat escolar que tinga una jornada laboral de 8 hores en una ciutat situada a més de 20 quilòmetres de sa casa.

Qui resideix fora de la ciutat en la qual treballa ha d'entendre que ha de col·laborar amb el qui l'habita en la tasca de transformar l'aire que tots dos respiren. Els dos necessiten que passe de ser tòxic, com ho és ara, a senzillament respirable. No hi ha alternativa. Però les ciutats han d'invertir en la construcció de les infraestructures necessàries per a aquells qui, com jo, no volem o no podem viure a l'àrea metropolitana. L'economia de les ciutats, lluny de ser autàrquica, se sosté gràcies al flux constant dels qui no hi residim però hi treballem, hi dinem o hi comprem. Les necessàries modificacions normatives que s'han anunciat tendents a restringir la circulació de vehicles pel nucli urbà han d'anar acompanyades per la construcció de grans pàrquings perifèrics connectats de manera eficient a les xarxes de transport públic i a les noves infraestructures urbanes com el carril bici. Si no és així, fracassarem tots. D'altres vindran que faran bandera de l'estultícia i del *curt-terminisme* suïcida que s'amaga darrere d'alguns argumentaris polítics contraris a les mesures adoptades en els últims mesos a Madrid, València o Barcelona. Aspirar a viure o treballar en una ciutat on l'aire no et mate no és una opció ideològica com alguns, i no pocs altres, han plantejat. Implicar-se perquè aquests canvis funcionen, es consoliden i s'amplien no t'afilia a més partit que el de la raó i la ciència, i els que, sense més, els desacrediten senzillament militen en la resistent i cada cop més estesa tropa de l'estupidesa.

Consultor en comunicació

Borja Vilallonga és nomenat nou director d'EL TEMPS

L'historiador i periodista Borja Vilallonga ha estat nomenat director del setmanari EL TEMPS. La revista EL TEMPS va ser creada el 1984 a València. Participada entre d'altres per Joan Fuster, la revista té redaccions a València, Barcelona i Palma. Al llarg dels seus 33 anys d'existència, EL TEMPS s'ha convertit en el setmanari per excel·lència de política i cultura dels Països Catalans.

El nou nomenament forma part de la voluntat del consell d'administració i el seu editor Eliseu Climent d'emprendre canvis profunds al setmanari. Preguntat sobre l'abast d'aquests canvis, Vilallonga assegura que "cal una revolució a EL TEMPS per ser líders i crear una plataforma digital adequada en el nostre temps, sense perjudici del paper". Igualment, Vilallonga advoca "per tornar als principis fundacionals del projecte, amb un compromís fidel i rigorós". Actiu a les xarxes socials, Vilallonga assumeix el repte d'apropar EL TEMPS a la seva generació, els *millennials*. "EL TEMPS ha de parlar el nostre llenguatge, explicar els nostres temes i emprar les nostres eines comunicatives".

Borja Vilallonga (Llagostera, 1985) és doctor en història per l'École des Hautes Études en Sciences Sociales de París, on va preparar una tesi doctoral en cotutela amb la Universitat Autònoma de Barcelona. Vilallonga assumeix la direcció d'EL TEMPS després d'haver estat investigador associat a l'EHESS de París, investigador postdoctoral a Columbia University i professor visitant a New York University. La seva recerca s'ha desenvolupat en dos eixos: la formació dels nacionalismes català i espanyol a la Catalunya del segle XIX i les connexions entre religió i modernitat a l'Europa vuitcentista. Actualment Vilallonga prepara una monografia per a la University of Pennsylvania Press sobre la construcció d'una modernitat catòlica com a alternativa conservadora al liberalisme europeu vuitcentista.

En paral·lel a la seva dedicació acadèmica, Vilallonga ha estat articulista d'opinió regular



ADIRA KOENIGSBERG

durant quatre anys al diari *Ara*. Els seus articles també han aparegut a *El Nacional.cat*, *El Temps*, *Nació Digital*, *Vilaweb*, *Núvol*, *Diari de Girona*, a més de les publicacions americanes *Jacobin* i *Algemeiner*. Els seus temes se centren generalment en la intersecció entre història i política, amb un interès especial per les configuracions nacionals europees, l'impacte de la religió en les mentalitats i el paper de la ideologia al segle XXI.

Durant la seva etapa a Nova York, Vilallonga va compaginar la recerca universitària amb el càrrec executiu de director editorial a *Morningside*, una de les majors empreses de traducció dels Estats Units. Segons Vilallonga, "hi vaig aprendre tot sobre la gestió executiva i la disciplina capitalista laboral". "Sense adoptar els extrems i la deshumanització del món laboral de Nova York, sóc partidari d'importar els millors instruments del model americà", rebla Vilallonga.