

VIVIR

Viernes, 2 de octubre de 2020



Maribel Verdú
sopla las velas del
50.º aniversario
al lado de su pareja

GENTE 8 Y 9

La implantación a largo plazo del peaje urbano suma adeptos

Barcelona Global llama a las administraciones a consensuar un nuevo modelo de movilidad



XAVI JURIO

El pionero. El peaje de los túneles de Vallvidrera funciona en cierta manera como un peaje urbano para los vecinos de Sant Cugat

DAVID GUERRERO
Barcelona

Primero, la zona de bajas emisiones, y un tiempo después, el peaje urbano. Es la dinámica que se ha seguido en varias ciudades europeas y que Barcelona tiene sobre la mesa después de activar las multas para los vehículos más contaminantes en el entorno urbano delimitado por las rondas.

La creación de una tasa que deberían pagar todos los coches de entrada a Barcelona es una cuestión que sobrevuela los debates sobre movilidad desde antes de las últimas elecciones municipales. Con la aparición del coronavirus había quedado en un segundo plano dejando paso a la polémica sobre el urbanismo táctico desplegado por el gobierno de Ada Colau en las calles de la capital catalana. Ahora que todo el mundo es entrenador de fútbol y experto en movilidad, los que re-

almente entienden de la cuestión han puesto las luces largas y han elaborado un informe publicado por Barcelona Global en el que destacan las necesidades para mejorar la movilidad con una visión metropolitana y con el componente sostenible presente.

La solución más contundente que apuntan es la necesidad de implantar un peaje urbano en la ciudad. "Es necesario abordar este debate con rapidez y con propuestas concretas", considera el consejero delegado de la asociación, Mateu Hernández, que ve como una oportunidad para afrontar la cuestión la finalización en menos de un año de las concesiones de diversos peajes como el de la AP-7 en Martorell y la C-32 en el Maresme. Previsiblemente la eliminación de las barreras comportará un aumento del tráfico.

El Área Metropolitana de Barcelona (AMB) tiene el tema pre-

DOBLE OBJETIVO

El gravamen buscaría regular el tráfico y financiar mejoras en el transporte público

RECHAZO MUNICIPAL

La concejal de Movilidad replica que "la solución no puede ser hacer pagar más"

sente en su hoja de ruta a cinco años vista mediante una tasa de congestión que deberían pagar los vehículos que circularan por la ciudad. Fue esta administración la primera en plantear la necesidad de crear una zona de bajas emisiones con restricciones de tráfico hace cuatro años y posteriormente se apuntó el Ayunta-

miento de Barcelona. Algo así puede pasar de nuevo. Mientras el reto ya está por escrito en el Plan Metropolitano de Movilidad Urbana 2019-2024, no hay ninguna mención explícita en el primer documento del Plan de Movilidad Urbana 2024 que está elaborando el Consistorio barcelonés.

La alcaldesa se ha posicionado favorable al peaje urbano en varias ocasiones si la zona de bajas emisiones no consigue reducir los niveles de contaminación exigidos por la Unión Europea. En cambio, la concejal de Movilidad, Rosa Alarcón, se mostró ayer totalmente en contra. "No es el momento del peaje urbano", replicó a los expertos que habían colaborado con Barcelona Global en la presentación del informe. "La solución no puede ser hacer pagar más en un momento de crisis económica", zanjó Alarcón.

CONTINÚA EN LA PÁGINA SIGUIENTE >>

PROPUESTAS PARA UN GRAN PACTO DE MOVILIDAD SOSTENIBLE Y METROPOLITANA

1 Incorporación del Gobierno y operadores privados a la Autoritat del Transport Metropolità (ATM)

2 Ejecución de inversiones pendientes ya acordadas como la L9 y la mejora de Rodalies

3 Implantación del peaje urbano como método de regulación de acceso y financiación del transporte público

4 Creación de aparcamientos en estaciones ferroviarias

5 Despliegue de planes de desplazamiento de empresa y medidas de teletrabajo

6 Extensión de la reducción de velocidad a 30 km/h en vías urbanas para reducir emisiones y accidentalidad

7 Conversión de parkings y estaciones en centros de distribución de última milla

8 Uso del big data para planificar y gestionar la movilidad metropolitana

9 Hacer de Barcelona un referente de la movilidad compartida

10 Desarrollo de una plataforma digital dirigida a mejorar la eficiencia, calidad del servicio e incentive a los usuarios

11 Rejuvenecimiento y descarbonización del parque de vehículos privados y flotas de servicios públicos

12 Puesta al día del servicio de taxi en Barcelona

13 Creación de una red urbana que facilite y regule la distribución de mercancías

14 Integración del turismo en el sistema de movilidad metropolitana

15 Impulso de Barcelona como laboratorio urbano de referencia en movilidad global

URBANISMO

La tramitación del Hard Rock se alargará un año más

El Govern ampliará la modificación del Plan Director Urbanístico (PDU) que tenía en marcha forzado por la sentencia del TSJC

SARA SANS
Tarragona

La modificación del Plan Director Urbanístico (PDU) de los terrenos donde Hard Rock tiene previsto construir su complejo turístico y de ocio supondrá, como mínimo, un año más de tramitación. La sentencia del Tribunal Superior de Justicia de Catalunya, que declara parcialmente nulo el PDU porque los espacios verdes y de equipamientos del sector 1 están situados en zona de riesgo de accidentes químicos, obliga al Incasòl a reubicarlos. Esta modificación se incorporará a la que se estaba llevando a cabo, lo que supone, como mínimo, un año más de tramitación, durante el cual el PDU deberá aprobarse de nuevo de forma inicial, provisional y definitiva.

A este imprevisto judicial se suma la petición de Hard Rock de retrasar, de nuevo, la operación de compraventa de los terrenos (prevista para el próximo lunes como fecha límite), hasta el 15 de diciembre. En paralelo a la modificación y aprobación de un nuevo PDU, el Govern recurrirá al Supremo la sentencia del TSJC. Fuentes conocedoras del proceso afirman que hasta que no haya una sentencia firme, el PDU actual seguirá vigente. Sin embargo, y aunque los Planes de Mejora Urbana (PMU) puedan seguir su tramitación, será difícil aprobarlos porque podrían ser fácilmente impugnables.

“Cuando se hagan las modificaciones volveremos a estudiar el documento y recurriremos lo que consideremos que no es correcto”, ad-



XAVI JURIO

La sentencia avala la urbanización de la zona próxima a Port Aventura, donde se sitúan los hoteles

Los alcaldes de Salou y Vila-seca defienden un proyecto que hoteleros y sector turístico miran con cierta distancia

vierte Joan Pons, portavoz de Aturem BCN World, la entidad, que junto al Gepec recurrió el PDU. Estas dos entidades también han denunciado a Fiscalía la operación de compraventa, que establece que el Incasòl adquiera los terrenos a Critería (la propietaria) por 120 millones y que Hard Rock los abone en tres plazos. La adjudicación de las licencias de juego es otro aspecto

que Aturem BCN World y Gepec han llevado a los tribunales “porque el concurso de las licencias establecía que el operador seleccionado tenía que demostrar la disponibilidad de los terrenos y Hard Rock todavía no los tiene”, añade Pons.

Otro de los anuncios que ha hecho el Departament de Territori es que el Govern ha autorizado al Incasòl a negociar algunos aspectos del contrato de compraventa, que ahora tiene como fecha límite para firmarse el 15 de diciembre. El Incasòl, podrá revisar los importes de las cantidades aplazadas y las garantías. El contrato establece que Hard Rock pague el 20% del importe al formalizar el contrato (24 millones), el 70% cuando se publiquen definitivamente los PMU, que no

será antes de un año, y el 10% restante con la inscripción del proyecto de reparcelación en el registro de la propiedad o bien transcurridos seis meses desde la publicación de la aprobación definitiva en el PMU.

Los alcaldes de Salou y Vila-seca, han sido los únicos que esta semana se han pronunciado a favor del complejo turístico y de juego: “Apelo a la responsabilidad del Govern para tirar adelante un proyecto que el territorio necesita y que nos ayudará a desestacionalizar y a crear riqueza”, reiteró Pere Granados (Salou). Sin embargo, el sector turístico y empresarial mira con cierta distancia, y más en la situación de crisis actual, un proyecto que acumula anuncios y calendarios incumplidos.

SERVICIOS

Seis firmas optan a la contrata de limpieza

ÓSCAR MUÑOZ
Barcelona

La nueva contrata municipal de limpieza y recogida de residuos de Barcelona cuenta con 16 ofertas técnicas presentadas por seis empresas. Las aspirantes son Cespa, CLD, FCC, Urbaser, Valoriza y la UTE OHL Servicios Ingesan-José Antoni Romero Polo-Acciona. Este es el servicio externalizado de la administración local de mayor volumen económico, con un coste anual de 307 millones de euros durante ocho años –28 millones más que la actual–, lo que supone un total de 2.456 millones, el más grande de la historia. Entre otras mejoras, permitirá incrementar la plantilla en 225 trabajadores hasta llegar a 4.400.

La mesa de contratación ya ha valorado las ofertas técnicas y abierto los sobres de los criterios automáticos evaluables. A partir de ahora se verificará que unos y otros tengan coherencia. El informe final se prevé que esté listo a principios de diciembre para que la adjudicación sea aprobada antes de fin de año y prestar servicio en el 2021. Inicialmente debía haberse puesto en marcha en el 2019, pero el proceso se ha demorado, lo que ha obligado a prorrogar la actual contrata.

Además de mejorar la limpieza en los barrios, el gran reto de la nueva contrata es incrementar la recogida selectiva de residuos, hoy estancada en el entorno del 28%. El objetivo es alcanzar el 60% en el 2030. Entre otras novedades, prevé introducir elementos tecnológicos en los contenedores para sistematizar datos e incentivar la separación de la basura, así como sistemas complementarios para facilitarla en áreas sin contenedores (núcleos antiguos, supermanzanas, ejes verdes...). Por primera vez, el control se hará directamente desde el Ayuntamiento.

Petición unánime de más inversión para acelerar grandes obras pendientes

» VIENE DE LA PÁGINA ANTERIOR

Desde Barcelona Global lo entienden como una medida que permitiría conseguir un doble objetivo: la caída del tráfico en hasta un 27% y, a la vez, la obtención de ingresos para financiar el transporte público. Aunque los responsables del informe no entran a valorar cuál debería ser el importe del gravamen, calculan que podría aportar hasta 400 millones de euros anuales al sistema. Estos nuevos ingresos para la administración permitirían acometer de una vez por todas algunas

de las infraestructuras pendientes que dotarían de una alternativa sólida y fiable para que muchos ciudadanos se decidiesen a dejar el coche. Hablamos de obras como el tramo central de la línea 9 de metro, la finalización de la estación de la Sagrera, las mejoras en Rodalies que permitan dotar de más frecuencia al servicio, la prolongación de la línea del Llobregat de Ferrocarrils de la Generalitat hasta conectar con la del Vallès en Gràcia pasando por el Clínic y Francesc Macià... “Sin ellas, toda medida implantada tiene el riesgo de com-

plicar la situación más que resolverla”, concluye el documento de Barcelona Global.

La implantación del peaje urbano es una de las quince propuestas detalladas por Barcelona Global tras un trabajo en el que han participado más de 60 expertos, entre los que se encuentran representantes del RACC, operadores como Renfe y Ferrocarrils de la Generalitat (FGC), empresas privadas como Saba, Abertis y Seat, así como el Instituto de Salud Global de Barcelona (ISGlobal) y la consultoría en ciudades inteligentes Anteverti. La presidenta de Barcelona Global, Aurora Catà, llama a “un nuevo pacto con visión metropolitana”, un aspecto del que adolecen muchos de los proyectos que acostumbra a tener en cuenta únicamente la conexión con la capital pero no entre municipios del entorno.

El otro aspecto que remarca Catà para su propuesta de acuer-

PROPUESTA DE REFORMULACIÓN Barcelona Global pide incorporar al Gobierno y a los operadores privados en la ATM

UN NUEVO ALIADO

La tecnología es vista como una oportunidad para la distribución de mercancías y el taxi

do es “que incluya todas las administraciones y a todos los que están implicados”. Para ello, los firmantes del documento proponen que la Autoritat del Transport Metropolità (ATM) incorpore también a representantes del Gobierno. El organismo que gestiona el transporte público está participado por el Ayuntamiento, el

AMB y la Generalitat, pero no tiene voz el Ministerio de Transportes, pese a ser una de las administraciones que pone dinero cada año en el mantenimiento del sistema. La visión de Barcelona Global va más allá e incluso sugiere la incorporación de agentes privados como las empresas de aparcamientos y los nuevos operadores de motos compartidas para hacer de la ATM un instrumento público-privado de planificación y gestión de la movilidad.

La tecnología también consideran que está llamada a jugar un papel importante en el sector. Desde ayudar a descongestionar la carga y descarga a evitar que los taxis anden dando vueltas vacíos por la ciudad pasando por una plataforma que aglutine todos los recursos y modos de transporte. Además, todo ello con vocación de ser un referente y convertir Barcelona en un laboratorio urbano de referencia.

<<<

'EL RETO DE LA MOVILIDAD METROPOLITANA Y SOSTENIBLE'

Un peaje para entrar en BCN y 14 medidas más

● Barcelona Global reúne a 60 expertos para definir una urbe sostenible

● El informe propone un gran pacto público-privado para mejorar la circulación

|| ÓSCAR HERNÁNDEZ
BARCELONA

La implantación de un peaje para los vehículos que acceden a Barcelona es una de las 15 medidas que 60 expertos coordinados por Barcelona Global proponen para definir la movilidad del futuro en el entorno metropolitano. La propuesta está incluida en el informe *El reto de la movilidad metropolitana y sostenible*, realizado este verano y presentado ayer. En él han participado numerosas empresas y entidades de este amplio sector de los desplazamientos, como son Anteverti, Saba, Fundación Repsol, RACC, IS Global, Seat, Abertis Autopistas, Renfe y Ferrocarrils de la Generalitat.

«Implantar el peaje urbano, tanto en la entrada a la ciudad como en el aparcamiento, como medida de regulación del acceso a Barcelona y de financiación del transporte colectivo», es la tercera de las 15 propuestas del estudio. Este sistema de peaje ya funciona con éxito en ciudades como Londres y Copenhague y sirve para disminuir la presión del tráfico privado en la ciudad

MEDIDA URGENTE TRAS LA ZBE // «El aparcamiento y estos peajes son una forma de regular el tráfico a largo plazo», opinó Josep Mateu, presidente del RACC, en la presentación del informe. «La entrada en funcionamiento de la ZBE (Zona Bajas Emisiones) debería combinarse progresivamente con el uso de sistemas de pago (peajes y aparcamiento) dirigidos a regular el acceso a Barcelona, incentivar el uso del transporte público y financiar la inversión en crecimiento y mejora del transporte colectivo», señalan los expertos, que proponen una tarifa inteligente en función del lugar de origen y el tipo de viaje.

«El peaje metropolitano de en-



► Circulación en la Ronda de Dalt a la altura de Sarrià, ayer.

trada a Barcelona permitiría, según Abertis, reducir en un 27% la entrada de vehículos y generaría el adelanto de unos 8.000 millones de euros para inversiones en el sistema de transportes y 400 millones anuales para el transporte público», se añade en la conclusión sobre esta medida.

El estudio propone además

El trabajo estima que esa tasa reduciría un 27% la entrada de vehículos y generaría 8.000 millones de euros

que sea un organismo público-privado el que regule la mejora de la movilidad, y para ello considera óptima la Autoritat del Transport Metropolità (ATM) en la que, plantean los especialistas, deberían integrarse desde el Estado hasta empresas privadas. También cree imprescindible la inversión en un transporte colectivo eficiente y sostenible y aca-

bar las mejoras del plan de Rodalies 2008-2015, aún pendientes.

Los aparcamientos metropolitanos disuasorios y gratuitos junto a estaciones de tren, los llamados Park&Ride (aparcas y muévete), la reducción de la velocidad en el centro de Barcelona, el uso del *big data* para gestionar la movilidad, y promocionar el uso compartido de vehículos son otras de las 15 propuestas incluidas en este trabajo.

ACTUALIZAR LOS TAXIS // Otras medidas son «rejuvenecer y descarbonizar el parque de vehículos privados y las flotas asociadas a los servicios públicos», poner al día la flota de taxis, a los que se propone que en vez de circular siempre se queden a la espera hasta que se les llame para un servicio, y regular la distribución de mercancías en la ciudad. Todas ellas influirían en lograr una urbe mejor comunicada y más sostenible, según explicó Aurora Catà, presidenta de Barcelona Global, que propone un gran pacto público-privado para mejorar la circulación. ■



FERRAN NADEU



Maite, desconsolada durante el intento de desalojo.



» TRANSPORTE DE MARIHUANA

Los Mossos d'Esquadra detuvieron a cuatro hombres de 18 a 57 años y un menor como presuntos autores de un delito contra la salud pública por transportar 27,9 kilos de marihuana.

» INYECCIÓN AL TURISMO

El Gobierno destinará 5,5 millones para que la Val d'Aran y Torroella de Montgrí y l'Estartit desarrollen planes de sostenibilidad turística, acordó la Conferencia Sectorial de Turismo.

El peaje para reducir el tráfico gana apoyo entre los empresarios

CLARA BLANCHAR, **Barcelona**
La implantación de un peaje de acceso a Barcelona para reducir la congestión —una medida que apoyan la alcaldesa Ada Colau, entidades cívicas y ecologistas, y que rechazan las

patronales— recibió ayer el apoyo de la asociación empresarial Barcelona Global. El lobby presentó ayer el informe *El reto de la movilidad metropolitana y sostenible*, en colaboración con la consultora Anteverti, Seat, Ferro-

carrils, Saba, la Fundación Repsol, el RACC, ISGlobal, Abertis y Renfe. En él apuestan por un “gran pacto metropolitano público privado” y afirman que estudiar un peaje es “urgente” ante el fin de las concesiones actuales.

El informe, de 12 páginas, no vincula el peaje a la contaminación (la palabra aparece solo dos veces) sino “la regulación del acceso de vehículos a la ciudad y para financiar el transporte público”. El consejero delegado de Barcelona Global, Mateu Hernández, aseguró que existe consenso entre los 60 expertos que han participado en el texto en la necesidad “de regular los accesos”, con un peaje y también encareciendo el precio del aparcamiento. “Es un tema importante y es urgente hacerlo porque caen los peajes actuales, pensados para costear las infraestructuras”, dijo sobre el peaje, aunque matizó que “no es una medida a implantar en 15 días, sino un debate sobre la mesa”.

Quien sí relativizó su apoyo al peaje fue el presidente del RACC, Josep Mateu. “Barcelona no puede pensar solo en quien vive en la ciudad, parece que las acciones se piensan así, y no en la gente que entra y sale”, dijo y señaló que “el problema

de movilidad empieza en la segunda corona y se centra en la movilidad obligada”. “El peaje es un tema muy delicado y a largo plazo”, se desmarcó y apuntó que la renta de los ciudadanos de ciudades que lo tienen, como Londres o Copenhague, no se puede comparar con la de Barcelona.

El consejero delegado de Barcelona Global y la presidenta de la entidad, Aurora Catà, subrayaron que más que una u otra medida, entre las nueve propuestas, lo importante y efectivo para la movilidad sería implantarlas en su conjunto con “un gran pacto basado en consensos” entre los operadores pú-

blicos y privados del sector.

Además del peaje, las propuestas incluyen “un instrumento público-privado de planificación y gestión de la movilidad”, que podría ser la Autoridad del Transporte Metropolitano (ATM), que debería dar entrada al Gobierno Español (administrador de Renfe y Adif) y a los operadores privados. El listado comprende también acelerar las inversiones prometidas en el transporte público, crear aparcamientos metropolitanos en estaciones de tren, desplegar planes de desplazamiento a las empresas y fomentar el teletrabajo o reducir la velocidad en el centro de la ciudad.

El informe también contempla el papel de los datos como herramienta para planificar y gestionar la movilidad metropolitana, apuesta por la movilidad compartida y descarbonizar la flota de coches y taxis. Por último, apuesta por una red urbana de distribución de mercancías (la llamada última milla, desde almacenes hasta las viviendas).

Seis empresas optan a la contrata de limpieza urbana

El concurso de la contrata de limpieza viaria y recogida de la basura, la mayor que hace el Ayuntamiento de Barcelona, llega a su tramo final. La mesa de contratación abrió esta semana un total de 16 ofertas técnicas de seis empresas que optan a los cuatro lotes en los que está dividida la gran contrata municipal.

El contrato tiene una duración de ocho años y un coste

anual de 307 millones de euros, 2.400 millones en total y una ampliación de plantilla de 250 personas, hasta alcanzar 4.400 empleados.

Las empresas que se han presentado son Cespa, Corporación CLD, FCC Medio Ambiente, Urbaser, Valoriza Servicios Medioambientales, OHL y una Unión Temporal de Empresas (UTE) entre las que figura Acciona.

Junts pacta con PP y PSC para echar a un alcalde de Esquerra

MARTA RODRÍGUEZ, **Girona**
Junts per Catalunya ha recuperado la alcaldía de Calonge i Sant Antoni (Baix Empordà), que estaba en manos de ERC desde las últimas elecciones, gracias a una moción de censura acordada con PSC, PP y Republicans —partido local—. El alcalde saliente, Miquel Bell-lloch, lo calificó “pacto de la vergüenza” porque ha unido a ideologías totalmente opuestas. En un pleno municipal sin sorpresas y lleno de reproches, la moción de censura prosperó con los nueve votos de los cuatro grupos que hasta ahora estaban en la oposición, frente a los siete de las dos formaciones que estaban al frente del Consistorio.

Bell-lloch acusó a Jordi Soler (Junts), que ya había sido alcalde durante más de 15 años, de perseguir “intereses personales” para volver a la alcaldía tras perder las últimas elecciones. Por su parte Soler, y los otros tres grupos que impulsaron la moción aseguraron que lo hicieron para hacer frente a la “inoperancia” e “inactividad” de un equipo de gobierno “a la deriva”.



Agentes de la ARRO de los Mossos cubiertos por pintura que les lanzaron en un desahucio ayer en Barcelona. / ALEJANDRO GARCÍA (EFE)

Malestar en los Mossos por tres desahucios sin antidisturbios

REBECA CARRANCO, **Barcelona**
Tres desahucios simultáneos en el barrio de El Raval de Barcelona degeneraron ayer en un conflicto interno en los Mossos por la falta de apoyo de los antidisturbios (Brimo), especialistas en orden público, a los agentes que fueron a los domicilios, del área de recursos operativos (ARRO). Recibieron pedradas y pintura, pero la intervención de la Brigada Móvil (Brimo), que estaba en las inmediaciones, no fue autorizada por los mandos del cuerpo.

La cúpula de los Mossos ha limitado la acción de la Brimo en los desahucios de personas vulnerables, al considerar que no es su función, que circunscribe a ocupaciones por motivos políticos o de organizaciones criminales, donde se prevén desórdenes. De los tres desahucios de ayer, dos se suspendieron y el tercero se paró gracias a un acuerdo.

CATALUNYA

La familia Molins Amat cambia al consejero en representación de Noumea

CEMENTOS MOLINS La rama de la familia Molins Amat, uno de los tres grandes grupos accionariales de la compañía de Sant Vicenç dels Horts (Baix Llobregat), ha cambiado al consejero en representación de Noumea, la sociedad a través de la que vehicula el 31,6% que controla en la cementera. En concreto, Jordi Molins Amat ha relevado a José Ignacio Molins Amat. Se da la circunstancia de que esta vocalía era la única favorable a devolver la sede social de la empresa a Barcelona desde Madrid, ciudad a la que se trasladó justo hace tres años, coincidiendo con el referéndum ilegal del 1-O.

Adquisición del laboratorio ICM

ATRY'S HEALTH La compañía de servicios médicos ha adquirido el Instituto de Estudios Celulares y Moleculares (ICM), laboratorio de diagnóstico genético y genómico de primer nivel con sede en Lugo. La compañía desarrolla un sistema de test rápido para el Covid-19.

Debut bursátil en el Euronext Access

HEALTHCARE ACTIVOS La Socimi gestionada por Healthcare Activos y Altamar Capital Partners debutó ayer en el mercado parisino Euronext Access. La primera sesión se cerró sin variación, a un precio de 1,43 euros por título. La capitalización bursátil es de 163 millones.

La empresa se refuerza en China con la venta online de leches y cereales infantiles

ORDESA La compañía propiedad de la familia Ventura se refuerza en China al iniciar la comercialización online de sus leches y cereales infantiles y su gama de complementos pediátricos. Laboratorios Ordesa ha empezado a comercializar estos productos a través de las plataformas Cross-Border E-commerce (CBEC) y Tmall Global. El presidente de Laboratorios Ordesa, Joan Permanyer, subrayó que la empresa sigue apostando por la internacionalización de sus marcas. Las ventas fuera de España representan un 50 % de la facturación y sus productos se comercializan ya en más de 21 países.

Seat elevará su plantilla en 250 personas para producir más Ibiza

A.Z. Barcelona

Seat confirmó ayer a los sindicatos que contratará a 250 personas para crear un tercer turno –nocturno y al 50% de su capacidad– en la línea 1 de la planta de Martorell (Baix Llobregat). A partir del próximo día 19, la cadena del Ibiza y el Arona pasará de producir 750 vehículos diarios a 925. La medida, avanzada el lunes por EXPANSIÓN Catalunya, implicará la incorporación de 220 personas de ETT a la plantilla indefinida de Seat, mientras que 30 contratos de ETT pasarían a indefinidos.

“Esta implantación es necesaria para poder afrontar las previsiones de fabricación de los modelos Ibiza y Arona para este año y 2021”, explicó ayer UGT en un comunicado interno en el que asegura que el número de empleados que engrosarán la plantilla propia es “insuficiente”, aunque admite que Seat obra con prudencia “por las posibles inestabilidades que se pudieran dar en un futuro próximo”.

La reactivación económica se ha traducido, en el caso de Seat, en una planta que opera al 100% de su capacidad desde hace varias semanas. El alza de pedidos, consecuencia de la ofensiva comercial y de productos de la filial española de Volkswagen (VW), explica el aumento de plantilla de Seat, pero también la programación de seis turnos adicionales de fin de semana en noviembre para esta línea 1.

Lo mismo sucederá en la línea 2, en la que, además del León, se ha comenzado a ensamblar desde esta misma semana el Cupra Formentor. El mes que viene esta línea hará seis turnos extraordinarios.

Seat prevé acabar 2020 con unos 365.000 coches ensamblados en Martorell, frente al medio millón de 2019. La cifra definitiva podría subir si el mercado se recupera más rápidamente de lo previsto.

Barcelona Global propone un peaje urbano para acceder a la ciudad

INFORME DE MOVILIDAD/ La asociación que agrupa a empresas y entidades también pide al Ayuntamiento que abra la gestión de la ATM a la colaboración público-privada e impulsar el transporte público.

Gabriel Trindade. Barcelona

La movilidad es uno de los grandes debates de Barcelona. Las actuaciones del Ayuntamiento para reducir el uso del vehículo privado en la ciudad, que se han acelerado por el estallido de la pandemia del Covid-19, han llevado al sector privado a movilizarse. La asociación Barcelona Global, que aúna a un millar de empresas e instituciones, presentó ayer sus propuestas para ayudar a redefinir este ámbito, entre las que destaca la implantación de un peaje urbano para entrar en la ciudad.

En la elaboración del documento, han participado más de 60 empresas e instituciones del sector de la movilidad: Seat, Anteverti, Saba, Fundación Repsol, Racc, Abertis, Renfe o FGC. “Es necesario un nuevo modelo de movilidad para Barcelona que debe partir de una visión a largo plazo, compartida y acordada entre los actores implicados que asegure una movilidad sostenible, segura, eficiente y accesible para todos”, aseguró



La presidenta de Barcelona Global, Aurora Catà, en el acto de ayer.

en la presentación del informe la presidenta de Barcelona Global, Aurora Catà.

La principal propuesta es la implantación de un peaje urbano para acceder a la ciudad, como existen en otras grandes ciudades del mundo co-

mo Londres o París. No se trata de una medida desconocida para el Ayuntamiento de Barcelona. Desde hace años se ha estudiado su implementación, pero ninguno de los sucesivos gobiernos municipales se atrevió a llevarla ade-

COORDINACIÓN

La presidenta de Barcelona Global, Aurora Catà, afirmó que la movilidad se debe tratar conjuntamente entre Barcelona y su entorno urbano. “Hay que dejar a un lado las soluciones locales y buscar una visión metropolitana”, dijo.

La asociación señala que el peaje urbano se podría vincular a la zona de bajas emisiones

lante. De hecho, incluso el actual ejecutivo liderado por Ada Colau ha especulado con ello sin llegar a ninguna concreción.

“Tenemos clarísimo que existe un consenso entre todos los que han participado

en el informe: la regulación de los accesos a Barcelona es un tema importante que hay que abordar y hoy no se está haciendo”, señaló el director general de la entidad, Mateu Hernández, quien añadió que la medida podría vincularse con la Zona de Bajas Emisiones (ZBE) para combinar progresivamente la regulación del vehículo privado con la reducción de la contaminación.

El documento también promueve la apertura de la Autoritat del Transport Metropolità (ATM) al sector empresarial y exige a las administraciones públicas cumplir con los compromisos inversores en cuanto a transportes, como las obras de La Sagrera, la conexión de ferrocarril entre Plaza España y el Passeig de Gràcia, la línea entre el Aeropuerto del Prat y Sants o la conexión del tranvía.

Otras propuestas pasan por actualizar el servicio de taxi, integrar el turismo en la red de movilidad y aprovechar las oportunidades del big data.

ICL prevé invertir 45 millones en un colector

G.T. Barcelona

La multinacional israelí ICL ha presentado su proyecto de colector de salmueras a la Agència Catalana de l'Aigua (ACA), que requiere disponer de un volumen anual de agua depurada de 6,86 hectómetros cúbicos para su actividad de extracción de sal y potasa en Súría (Bages). El grupo minero invertirá 45 millones de euros en las instalaciones y creará más de 80 empleos.

ICL prevé construir una canalización para llevar el agua residual desde Cas-

tellgalí (Bages), una población cercana a Manresa, hasta la mina que explota en Súría. La compañía indicó que el volumen solicitado es una cantidad “de máximos y a futuro”, que permita poder atender necesidades puntuales, y garantiza que “abonará y aportará al sistema la misma cantidad de agua que extraiga, y que pagará por su consumo al precio marcado por la ACA”.

“El volumen de agua solicitado garantiza, junto con la llegada del colector de sal-

mueras a Súría, no solo la culminación de la transformación de la actividad de la compañía en una minería de futuro, sino también la viabilidad y futuro de la empresa”, sostiene ICL.

La multinacional asume también que, en episodios de sequía, la disponibilidad de la

El grupo israelí propietario de las minas del Bages presenta su proyecto a la ACA

concesión se puede llegar a suspender y que ésta estará condicionada al nivel de los embalses, y asegura que repondrá el agua usada en la zona de El Prat de Llobregat.

Plan de viabilidad

ICL se encuentra en un momento crítico. La multinacional acaba de anunciar su reestructuración en España. La antigua Iberpotash presentó a principios del mes pasado un plan de viabilidad ante el bajo precio de la potasa, los altos costes de producción

en las minas del Bages, los retrasos en la rampa de la mina de Cabanasses y los efectos del Covid-19.

La medida más inmediata es una reducción de la plantilla en 110 trabajadores. La multinacional se encuentra en periodo de negociación con los representantes de los trabajadores. Las medidas a largo plazo incluyen la negociación de un nuevo convenio colectivo en el que la empresa presentará unas modificaciones que complementen los esfuerzos reorganizativos.

Aturen quatre desnonaments: des de la Rambla fins a un antic narcopís

Un acaba amb càrregues policials i llançament de pintura

JORDI MUMBRÚ
BARCELONA

Els quatre desnonaments previstos per ahir al barri del Raval es van acabar suspent gràcies a la solidaritat veïnal i al compromís de l'Ajuntament de Barcelona. El més tens es va viure a la Rambla i va començar passades les set del matí. Els agents dels Mossos d'Esquadra hi van arribar ben d'hora per "garantir l'entrada de la comitiva judicial", segons fonts del cos. Però en aquell moment –quan encara no havia sortit ni el sol– ja hi havia unes 25 persones plantades a la porta per intentar ajudar la Maite, la dona de 59 anys sobre qui pesava l'ordre de desnonament.

A mesura que avançava el matí van arribar més veïns, sobretot gent jove, i augmentava la pressió contra els agents. Segons els Mossos, "davant l'actitud hostil" dels concentrats, que tiraven pintura i farina des del terrat, van decidir "fer l'ús mínim de la força per recuperar la porta", que havia estat apuntalada. Quan el desallotjament semblava inevitable i davant la situació d'estress que patia la Maite, membres del Sindicat de l'Habitatge del Raval van trucar als bombers per advertir que hi havia risc de suïcidi. La Maite era dalt del terrat, on hi ha la caseta on viu, amb uns quants membres del sindicat. L'arribada dels bombers i d'una ambulància va permetre guanyar temps fins que va arribar la regidora d'Habitatge de l'Ajuntament de Barcelona, Lucía Martín, juntament amb el regidor de Ciutat Vella, Jordi Rabassa. "Hem aconseguit establir una mediació i aturar el desnonament. Ens farem càrrec dels 6.000 euros de



Agents dels Mossos d'Esquadra, plens de pintura i farina, a la porta de l'edifici on havien d'entrar per desnonar una veïna. ALEJANDRO GARCÍA / EFE

deute acumulat [de la veïna] i ens comprometem a real·lotjar-la en un altre pis en un termini de quatre mesos", va explicar Martín. La regidora va recordar que és la Generalitat qui té competències en habitatge i va demanar que "les exerceixin".

En aquell moment, molt a prop de la Rambla, al carrer Riereta del Raval, hi havia una vuitantena de veïns esperant una altra comitiva judicial. Seguien a través de les xarxes socials com evolucionava el desnonament de la Rambla. En aquest cas, el pis que havia de ser desallotjat no ho era per impagament sinó que directament havia estat ocupat per dos joves. Hi van entrar fa tres anys, després que els veïns fessin fora els

traficants que hi vivien abans. Des d'aleshores s'han enfrontat a tres desallotjaments i tots els han aconseguit evitar. També es van suspendre dos desnonaments més, al carrer Sant Oleguer i a Riera Alta.

A més de tots aquests desallotjaments, cal afegir a la llista l'Espai de l'Immigrant. Es tracta d'una nau ocupada des de fa uns tres anys que comparteixen tres associacions: el Sindicat de Manters, l'associació Mujeres del Hogar i el Sindicat d'Habitatge del Raval. El portaveu, Lamine Sarr, va demanar ahir suport "a les entitats del barri" per ajudar-los a frenar el desnonament, que pot arribar en qualsevol moment fins al dia 15 d'octubre. —

MOBILITAT



Trànsit als accessos de Barcelona. PERE TORDERA

Barcelona Global avala un peatge urbà d'accés a la ciutat

E.F.
BARCELONA

La mesura d'un peatge urbà d'entrada a Barcelona ha rebut per primer cop l'aval dels empresaris que formen part de l'associació Barcelona Global. El proposen com una eina per regular el trànsit a la ciutat i aconseguir recursos per finançar el transport públic, seguint l'exemple d'altres ciutats com Londres i Copenhaguen. El conseller delegat de Barcelona Global, Mateu Hernández, va reconèixer ahir que el moment d'estudiar-lo ja ha arribat –arran de la fi de les concessions dels peatges tradicionals a Catalunya–, però va matisar que la implantació no la veien "immediata" sinó a mitjà o a llarg termini. L'associació empresarial recull la proposta en un document amb peticions adreçades a les administracions per millorar la mobilitat de Barcelona, entesa com una gran àrea metropolitana.

"Hi ha consens intern en la necessitat de prendre mesures de regulació del trànsit a Barcelona", va insistir el responsable de Barcelona Global. Però, més enllà d'això, la proposta no detalla com hauria de ser el peatge a Barcelona (quant hauria de costar i qui l'hauria de pagar). Entre els membres de l'associació, el RACC va mostrar reserves pel que fa al calendari d'implantació: "S'ha de trobar el moment per fer-ho i vigilar de no carregar-ho tot a l'usuari", va dir el president del club automobilístic, Josep Mateu. —

SI HAS DE RENOVAR O SOL·LICITAR EL BO SOCIAL, ENDESA T'EXPLICA COM POTS FER-HO

Endesa posa a disposició de tothom qui es trobi en una situació vulnerable, un servei d'atenció amb més de **1.200 persones i diversos canals de contacte**, per ajudar-te en tots els tràmits i les gestions del bo social perquè puguis optar als **descomptes corresponents que se t'aplicaran a la factura de la llum**.

Consulta tot el que Endesa fa per les persones en situació de vulnerabilitat energètica a **endesa.com/ca**

Tramita la renovació o nova sol·licitud del bo social a:

APP Energía XXI BONO SOCIAL

800 760 333



bonosocial@energiaxxi.com



Apartat de correus núm. 1167, 41080 Sevilla



energiaxxi.com/homexxi-ca apartat Bo social



Punts de Servei i Oficines Comercials



El nuevo 22@: más oficinas, más vivienda y zonas verdes

El gobierno municipal de Ada Colau y ERC consiguen aprobar la modificación urbanística del distrito tecnológico sin votos en contra. Diez calles se convertirán en paseos ajardinados

D.Fernández-Barcelona

El 22@, por sus particularidades urbanísticas, baja densidad de población, avenidas anchas, solares libres, se ha convertido en el perfecto laboratorio de pruebas para cualquier ayuntamiento. Lo fue cuando adoptó su nueva nomenclatura a finales de los noventa y lo ha sido con la implantación, por ejemplo, de la superisla. El barrio, así las cosas, está listo para pasar al siguiente nivel. El nuevo 22@ ganará 10 ejes pacificados al tráfico, es decir, una de cada tres calles, para hacer compatibles los usos económicos del distrito con la vida de los vecinos. La propuesta, que se ha trabajado entre el gobierno municipal y ERC, ha contado con los votos favorables de BComú y PSC, ERC y las abstenciones de JxCat, Cs, PP y BCN Canvi.

Las vías pacificadas destinarán un 70% del espacio público a peatones y vegetación, pero «sin perder la conectividad» del 22@ con el resto de la ciudad, tal y como ha explicado la teniente de alcalde Janet Sanz. Para ello, el barrio tendrá más vivienda asequible de lo previsto hasta ahora. En el año 2000 se proyectaron 9.300 en pisos protegidos, cifra que se eleva a los 15.800 en este

nuevo proyecto y, de estas, 10.100 serán viviendas públicas (mientras que en el 2000 solo se preveían 5.200). La normativa urbanística aprobada el año 2000 preveía tres millones de metros cuadrados para empresas y acti-

Al 22@ le queda todavía por desarrollar un 37,2% de su superficie, por lo que se creará una oficina para asegurar su despliegue

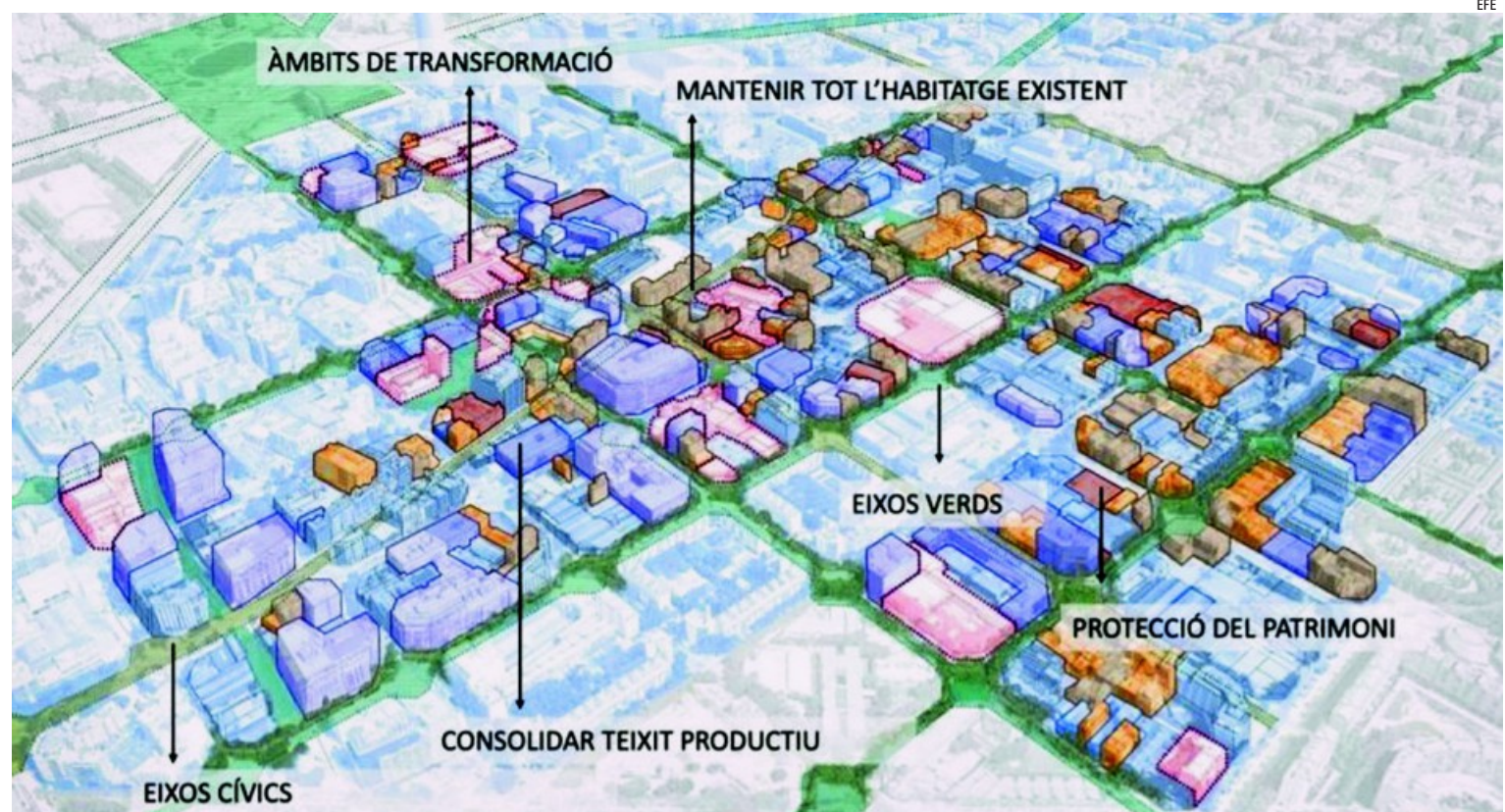
vidad económica, y ahora se «agilizarán los trámites» para activar el millón de metros cuadrados que queda por desarrollar, y que prevé generar unos 60.000 empleos.

Desarrollo

Lo cierto es que al 22@ le queda por desarrollar un 37,2% de su superficie y, para facilitar su transformación, el MPGM agilizará la gestión de las licencias y los planes derivados para reducir hasta en dos años los plazos de tramitación. Para desplegar el plan se pondrá en marcha la Oficina 22@ -un espacio coordinado entre las áreas de Promoción Económica y Urbanismo-

para centralizar toda la información: «Hay una expectativa muy positiva de aquellos que quieren impulsar proyectos empresariales en el 22@».

La Comisión de Urbanismo, en sesión extraordinaria, aprobó el miércoles de forma inicial la modificación del Plan general del 22@ sin ningún voto en contra. El gobierno ha recibido el apoyo de ERC, mientras que el resto de grupos se ha abstenido y han anunciado que presentarán alegaciones. Entre otras cuestiones, los grupos han pedido saber cuántos pisos se harán en terrenos municipales y criticaron que sólo un 30% de toda la vivienda sea de alquiler.



Modificación del Plan General Metropolitano (MPGM) que define la hoja de ruta para el distrito tecnológico del 22@

Barcelona Global avala un peaje de entrada a la ciudad para regular el acceso y financiar el transporte público

R.B.-Barcelona

Barcelona Global propuso ayer la creación de un peaje urbano de entrada a la ciudad o en el estacionamiento como el que tienen Londres (Reino Unido) y Copenhague (Dinamarca) con el objetivo de «regular el acceso a Barcelona y financiar el transporte colectivo».

En rueda de prensa para presentar un informe sobre movilidad metropolitana, el director ejecutivo de Barcelona Global,

Mateu Hernández, apuntó que este peaje tendría un objetivo diferente que los actuales, «que se crearon para financiar infraestructuras», y que iría más enfocado a la regulación de los flujos de movilidad.

La creación del peaje forma parte de 15 medidas en base a un informe presentado por Barcelona Global elaborado por 60 expertos en coordinación con Anteverti, Saba, Fundación Repsol, Racc, Seat, Abertis Autopistas, Renfe y Ferrocarrils de la Gene-

ralitat de Catalunya (FGC).

El presidente del Racc, Josep Mateu, explicó que su apoyo al peaje está condicionado con el largo plazo porque considera que el «usuario ya está muy gravado por otros peajes», aunque admitió el efecto regulador que tiene sobre el tráfico. La directora ejecutiva de Anteverti, Pilar Conesa, afirmó que el peaje sería «una medida más que no tendría sentido aplicarla sola». La presidenta de Barcelona Global, Aurora Catà, pidió un pacto a largo plazo

sobre la movilidad metropolitana de la Gran Barcelona basado en la colaboración público privada, la tecnología, los fondos de recuperación europeos y la implicación de los municipios que forman parte de la región metropolitana.

El informe contempla la creación del peaje en el largo plazo y por el momento no se desea su introducción si no va en consonancia con más de las medidas propuestas. El informe centra en nueve consensos basados en la

necesidad de «huir de soluciones locales» y pensar más como región metropolitana y ya se ha presentado a la Secretaría de Estado de Movilidad y se hará al conjunto de administraciones implicadas en la movilidad de Barcelona. Preguntada sobre si su propuesta va en contra del plan de movilidad del Ayuntamiento de Barcelona, Catà aseguró que no tiene por qué, pero ha destacado que lo que se pide es una visión a largo plazo: «Que lo que se haga a corto vaya en una dirección».

Además del peaje, del resto de propuestas destacan la «necesidad de un instrumento público privado de planificación de la movilidad con visión de conjunto», como la ATM.