

Los colegios profesionales, contra el plan metropolitano

ALEGACIONES/ Ingenieros de caminos e industriales, economistas y arquitectos ven carencias en la proyección de pisos, infraestructuras y redes de agua y 'telecos'.

Artur Zanón. Barcelona

No tiene la visión conjunta de toda la región metropolitana, sus alternativas solo se fijan en la parte medioambiental y tampoco establece prioridades. Estas son algunas de las carencias que cuatro colegios profesionales ven en el Plan Director Urbanístico Metropolitano (Pdum), aprobado el pasado 26 de marzo por el Área Metropolitana de Barcelona (AMB).

Por ello, el Col·legi d'Arquitectes, el Col·legi d'Economistes, el Col·legi d'Enginyers de Camins i el Col·legi d'Enginyers Industrials presentarán una alegación conjunta para replantear el texto, que ahora está en información pública.

No es una enmienda a la totalidad, pero se le parece bastante. Los representantes de las cuatro entidades destacaron que Pdum supone un avance porque se ha elaborado una fotografía pormenorizada. Pero una vez establecidos los objetivos generales, falla el cómo será posible llevarlos a cabo. "No es suficiente con formular las alternativas desde el punto de vista medioambiental; habría que incorporar vectores sociales, económicos, de movilidad, de redes, de transición energética o de gestión del territorio", indicaron.

• **Vivienda.** Quizá el ejemplo más claro radica en los planes sobre la vivienda. La Administración considera que entre 2017 y 2042 se crearán 253.000 nuevos hogares en los 36 municipios que engloba el AMB, pero el potencial del planeamiento deja espacio para 116.000 viviendas. "Esto quiere decir que 137.000 hogares se tendrían que ir fuera del AMB", expuso ayer Robert Juvé, vocal del Col·legi d'Arquitectes.

Otro ejemplo es la vivienda social. La ley catalana del derecho a la vivienda establece el objetivo de que en quince años el 15% del parque debe tener algún tipo de protección social. "Esto implica que se necesitan 194.000 viviendas de protección oficial, cuando todo el potencial del planeamiento son 116.000 pisos; la magnitud del reto legal no es asumible en quince años y el Pdum debe afrontar la realidad, por dura que sea, y poner



Los colegios profesionales creen que el autobús no es la principal solución para evitar atascos.

retos factibles y estrategias realistas", añadió.

• **Infraestructuras.** ¿Autobuses para solucionar los problemas de transporte público en la región metropolitana? Jordi Julià, vocal del Col·legi d'Enginyers de Camins, lamentó que al documento del AMB le "falte un análisis de las redes básicas de movilidad de alta capacidad, tanto viarias como ferroviarias". Según los ingenieros, el AMB "apuesta por la red de autobuses", una opción que "no es realista en tejidos muy densos". "Si el ferrocarril tiene que ser una pieza clave del nuevo modelo de movilidad, se tendría que definir la red futura", apuntó.

La entidad también echa en

Las entidades alertan de que 137.000 nuevos hogares no tendrán cabida en el área metropolitana

"Falta un análisis de las redes básicas de movilidad de alta capacidad", apuntan los ingenieros

falta un análisis de las consecuencias de la desaparición de los peajes porque los flujos se racionalizarán y puede haber un "cierto efecto llamada" en favor del coche. Además, pide tener en cuenta las necesidades de la distribución de mercancías en ciudad.

• **Energía, agua y telecomunicaciones.** "La transición energética podría ser inoperante en el AMB", advirtió ayer el decano del Col·legi d'Enginyers Industrials, Josep Canós, quien subrayó que el paradigma energético está cambiando radicalmente.

Se está potenciando la producción fotovoltaica en los hogares y la introducción del vehículo eléctrico, por lo que se requerirán nuevas infraestructuras. "Esto implica reconocer que las redes eléctricas serán diferentes; si no planificamos cómo se ocupará el espacio, estas redes no existirán", apuntó Canós, quien indicó que el mismo debate debe plantearse para las canalizaciones de agua o el despliegue de telecomunicaciones.

Emitir bonos para construir vivienda social

"Todo el mundo se llena la boca sobre el déficit de vivienda, pero no hay suficiente con hablar; [los presupuestos] son un escupitajo que no resuelve los problemas." El presidente del Col·legi d'Economistes, Anton Gasol, se mostró bastante duro ayer sobre las políticas que se han ejercido hasta ahora para promover vivienda de protección oficial. Gasol planteó que el Estado lance una "emisión de bonos finalistas"

aprovechando el escenario de intereses cercanos al 0% o incluso negativos, para promover la construcción masiva de viviendas de protección oficial, a través de ayuntamientos, diputaciones o de la colaboración público-privada. El decano de los economistas considera que solo con el pago de los alquileres se podría obtener una rentabilidad de entre el 2% y el 3%, suficiente para amortizar la inversión. También indicó que estos

bonos podrían quedar excluidos de la contabilidad oficial del déficit. Por su parte, el secretario de la comisión intercolegial de territorio i urbanismo, Agustí Jover, criticó que el Pdum no establezca cómo los municipios "participan en los costes y beneficios" de estos planes. "No se puede hacer todo de repente; hay que priorizar y establecer criterios; el Pdum explica todo, pero no prioriza, es necesaria valentía política", comentó.

Sánchez se reunirá el viernes con la cúpula empresarial catalana

A.Z. Barcelona

Los empresarios tienen un papel fundamental en el restablecimiento de la normalidad entre Catalunya y el resto de España y de ahí el interés del Gobierno por conocer sus puntos de vista. El próximo viernes, en el marco de su visita de dos días en Catalunya, el presidente del Gobierno prevé reunirse por la mañana con la cúpula empresarial de la comunidad. Al encuentro a puerta cerrada, que tendrá lugar después de la visita institucional al Ayuntamiento de Barcelona, asistirán unos cincuenta empresarios, liderados por el presidente de Fomento, Josep Sánchez-Llibre.

El expolítico es uno de los actores que se está implicando más para tejer puentes entre Madrid y Barcelona y ve más cercano que alguna gran empresa pueda devolver su sede a Catalunya, una decisión que, a su juicio, podría arrastrar a otras compañías. El último contacto oficial entre Fomento y el Gobierno tuvo lugar el pasado 18 de noviembre, cuando la ministra de Economía, Nadia Calviño, presidió la gala de la patronal en la que el president, Quim Torra, plantó a la organización por el protocolo.



Josep Sánchez-Llibre, presidente de Fomento del Trabajo.

En el encuentro con el presidente del Gobierno participarán unos 50 empresarios

El pasado 7 de enero, Fomento aplaudió la investidura de Pedro Sánchez, "tras ocho meses de incertidumbre e inestabilidad", para "dar apoyo a la economía productiva". Es de prever que los empresarios trasladen a Sánchez su oposición a la subida de impuestos que prevé incorporar el Gobierno en los Presupuestos para este mismo ejercicio.

El tramo central de la L9, para 2023 o 2024

Expansión. Barcelona

El conseller de Territori i Sostenibilitat, Damià Calvet, espera que las obras del tramo central de la L9 del Metro de Barcelona puedan empezar en el año 2022, de modo que, a partir de 2023 o 2024, se inicie la puesta en servicio de las estaciones.

"Nuestro gran reto es culminar el tramo central de la L9 y el resto de la línea", afirmó ayer el conseller durante una comparecencia en el Parlamento para informar de las cuentas de su departamento en 2020. Calvet dijo que las inversiones que permitirán proseguir los trabajos de la L9 y la L10 alcanzan los 26,1 millones de euros y señaló que estas actuaciones también servirán para acabar las tres estaciones que transcurren sobre el viaducto de la Zona Franca.

"Este presupuesto permiti-

rá continuar con los trabajos, con la redacción del proyecto de obra civil de las estaciones Campus Nord y Manuel Girona o con el proyecto de la estructura interior, arquitectura e instalaciones de Sallent, Guinardó, Maragall y Lesseps", precisó Calvet, quien recordó que la aprobación de los Presupuestos de la Generalitat de 2020 permitirá desbloquear el crédito de 740 millones de euros del Banco Europeo de Inversiones (BEI) con destino a la L9.

En el presupuesto de Territori figuran también 8,7 millones de euros para la mejora de la red del Metro, incluidos los trabajos de la nueva estación de Ernest Lluch de la L5, así como 4,5 millones para la adaptación de los intercambiadores de Maragall (L5) y Plaza España (L1-L3) a personas con movilidad reducida, informa *Efe*.