

INFRASTRUCTURES

El Maresme exigeix pacificar l'N-II abans d'alliberar la C-32

Les entitats cíviques critiquen la inactivitat de les administracions i exigeixen que es recuperin els 97,4 milions que Foment va abonar el 2016

FEDE CEDÓ
Mataró

La Taula de Mobilitat del Maresme, integrada pel Departament de Territori i Sostenibilitat de la Generalitat i el Consell Comarcal del Maresme, on estan representades totes les forces polítiques, ha arribat a un acord per impulsar el pacte per la Mobilitat Sostenible del Maresme. Aquesta eina hauria de ser la clau en matèria d'infraestructures i estudis de mobilitat de la comarca, amb l'eix vertebrador de convertir la carretera N-II en una via cívica pacificada. Per dur-ho a terme les entitats cíviques exigeixen recuperar les subvencions que el Ministeri de Foment va abonar el 2016.

A parer de Preservem el Maresme, l'entitat social que aglutina totes les associacions veïnals, cíviques i ecològiques per impulsar la pacificació de la carretera N-II, la nova proposta de mobilitat és "un altre engany" que intenta dilatar al màxim qualsevol actuació. El 2009 el Ministeri de Foment va pressupostar una partida de 400 milions d'euros per posar en marxa els treballs de reconversió de la carretera N-II quan va passar a ser titularitat de la Generalitat. Foment va avançar una primera aportació de 97,4 milions, una quantitat que no va arribar mai al Maresme. El Govern català els va desviar per cobrir altres necessitats en matèria d'habitatge, com va reconèixer al seu dia el conseller Santi Vila. Des d'aleshores fa deu anys que Territori i Sostenibilitat, si bé renova el compromís per planificar i reactivar el projecte, no l'ha arribat a materialitzar mai i continua en espera de concretar les actuacions.

"Primer la Generalitat ha de complir el pacte del 2010" per invertir els 97 milions en l'N-II", re-



La carretera N-II a l'altura de Premià de Mar

clama Antoni Esteban, portaveu de l'entitat veïnal. "Parlar dels 400 milions que deu Foment quan qui incompleix és el Govern és una presa de pèl", afegeix. Des de Preservem s'indignen quan sorgeix l'enèsima petició per enviar una llista amb les propostes en matèria de mobilitat. "No s'han

A l'agost l'autopista de peatge C-32, pendent de la liberalització, farà 50 anys

preocupat ni de negociar amb Madrid per recuperar la resta d'inversió prevista", i molt menys d'invertir en la comarca. "Ni tan sols hi ha inversions previstes per a infraestructures del Maresme en els pressupostos".

Les crítiques es dirigeixen especialment al comissionat de Mobilitat del Consell Comarcal del Maresme, una institució que havia d'actuar de mediatra entre la Generalitat i les entitats socials però que, segons aquestes entitats, s'ha alineat obertament amb la Generalitat "per dilatar algunes propostes, i s'han creat comissions i reunions que no arriben enlloc". Els membres del Consell Comarcal, en què totes les forces polítiques estan representades en la comissió de mobilitat, no han liderat cap de les iniciatives ciutadanes, i demostren que els importa molt poc la pacificació de l'N-II i la mobilitat del Maresme, segons lamenten les entitats de la comarca.

En canvi, Joaquim Arnó, president del comissionat, defensa que per quantificar les inversions i les infraestructures susceptibles de modificació per la pacificació de l'N-II i la liberalització de l'auto-

pista "calia estar assabentat de les actuacions". Pel que fa a la inversió de la Generalitat "no ens ha de preocupar, perquè el conseller ja negocia les aportacions amb el ministeri", assegura.

A l'agost faltaria un any perquè es liberalitzin els peatges. El de la C-32, el més antic de Catalunya, fa 50 anys aquest 2020. Queden enere les reivindicacions, les manifestacions i les protestes que el temps ha diluït per a decepció dels activistes. A més, l'anunci del conseller Calvet d'instaurar un nou pagament a través del sistema de vinyeta, lluny de tranquil·litzar les entitats de la comarca, les ha enervat. "És com si ens digui que no deixarem de pagar mai", de manera que ja adverteixen que posaran en marxa accions perquè els perjudicats que viuen al Maresme "tinguin compensacions".

Des de la plataforma es pregunten: "Com ens els podem creure ara, si fa 14 que ens enganyen?".

El COAC critica l'adjudicació de la terminal satèl·lit

BARCELONA Redacció

El Col·legi Oficial d'Arquitectes de Catalunya (COAC) va criticar ahir obertament l'adjudicació a la unió temporal d'empreses (UTE) Prointec-One Work de la redacció del projecte de la nova terminal satèl·lit de l'aeroport del Prat, la reconfiguració de la T1 i les modificacions del camp de vol. El COAC considera que "el disseny del procediment de licitació ha menyspreat la necessària qualitat d'un equipament tan estratègic adjudicant el contracte a meitat de preu, com si fos possible complir amb excel·lència un contracte tan complex com aquest per la meitat dels honoraris proposats".

El col·legi professional considera, en un comunicat que va fer públic ahir, que el criteri econòmic no hauria de ser l'únic a l'hora d'escollir l'equip guanyador. Sobre les "desproporcionades baixes econòmiques" -l'equip adjudicatari ha guanyat amb una rebaixa d'un 45% respecte dels honoraris que Aena havia estipulat inicialment-, el COAC insisteix que aquesta rebaixa "posa en risc la qualitat del servei que s'ha de prestar".

El concurs s'havia licitat en 12,6 milions d'euros, i va ser adjudicat per només 6,9 milions.

Els arquitectes col·legiats constaten, d'altra banda, que ara per ara no els ha estat possible saber quina era la millor proposta tècnica per a l'aeroport de Barcelona ni per què dels vuit equips que inicialment s'hi van presentar només dos van obtenir la puntuació mínima que es demanava sobre la proposta tècnica. "L'única cosa certa -que sí que ha publicat Aena- és que el contracte s'ha adjudicat per la meitat del preu", afegeix el Col·legi Oficial d'Arquitectes de Catalunya al seu comunicat.

L'Ajuntament vol identificar els locals 'desconeguts' a través de l'IBI

>>> VE DE LA PÀGINA ANTERIOR

va avançar Ballarín, és obtenir informació de l'àrea d'Hisenda, bàsicament de l'IBI: en la mesura que es pugui, es vol reduir el volum de casos sense ús conegut i, més endavant, elaborar un cens comercial continu. Fins ara s'ha fet puntualment, només en tres ocasions: el 2014, el 2016 i el 2019. Amb tot, assegura la regidora, Barcelona és de les poques ciutats que fa aquesta

mena de recompte dels seus establiments.

La diversitat tipològica dels locals és un altre dels aspectes destacats del cens presentat ahir. Dels 61.558 actius, 22.010 corresponen a comerços, i 33.400, a establiments dedicats a serveis. La resta, (6.148) tenen usos administratius, industrials o d'equipaments.

L'equilibri entre el comerç minorista, els serveis i altres activitats es manté pràcticament invariable

respecte al 2016. Fa tres anys el primer suposava un 37,7% del total; els segons, un 55,7%, i la resta, un 9,5%. El 2019 els percentatges van ser, respectivament, un 35,8%, un 54,3% i un 9,9%. Un 12,8% dels locals comercials són alimentaris; un 23%, no alimentaris, i un 17,4%, de restauració. Aquest últim segment va a més (1,3 punts percentuals més el 2019 respecte al 2016), en gran manera a causa de l'atractiu turístic. Crida l'atenció que la concen-

tració més gran d'establiments d'aquest últim tipus es dona als bars situats entre la Diagonal i el mar.

De les 69 tipologies de comerços que hi havia el 2016, s'ha passat a 89 el 2019. Entre les tendències creixents destaca la "hibridació"; és a dir, llocs en què s'ofereix un servei i es venen articles (fisioteràpia amb productes per a massatges o fleques amb degustació, per exemple).

També hi ha una bona implantació territorial, segons Ballarín. Quatre districtes concentren un 56,3% del total d'establiments actius. Són l'Eixample, amb 14.006, Sant Martí (7.691), Ciutat Vella (6.563) i Sarrrià-Sant Gervasi (6.380). Els de menys oferta -les Corts (2.978), Horta-Guinardó

(3.984) i Nou Barris (4.272)- disposen, tanmateix, d'un volum notable d'establiments.

La distribució per tipologies als districtes varia, de manera que, malgrat que hi ha un model que vol donar resposta a la demanda general, existeixen ofertes específiques que responen a perfils diversos i que singularitzen els barris, destaquen els responsables municipals. Per exemple, a Ciutat Vella, la restauració i el comerç no alimentari tenen un pes més gran que a la resta de la ciutat. A Sarrrià-Sant Gervasi i a les Corts, els establiments de serveis són els que tenen més presència relativa. En canvi, Nou Barris és el que té una ràtio de comerç alimentari més alta.