

URBANISME PÀG. 3
Grans obres amb menys problemes
Les remodelacions urbanístiques encaren la recta final

SEGURETAT PÀG. 5
Menys furts a la Costa Brava
Augmenten els robatoris amb força

CIUTADANS PÀG. 6
Futbol infantil del Maresme a l'Índia
Tècnics per a nens de la Fundació Vicenç Ferrer

GENT PÀG. 8 i 9
Pierce Brosnan torna a l'acció
Reivindica els herois madurs

VIURE



Dilluns, 1 de setembre del 2014

LA VANGUARDIA



GEMMA MIRALDA

Paisatge industrial. La majoria d'empleats d'aquest polígon d'Abrera, amb Montserrat al fons, arriben diàriament amb cotxe a la feina

Quan la feina queda lluny

JAUME V. AROCA
Barcelona

Davant el bar Sant Ermengol del carrer Hostal del Pi, a Abrera, entre dos quarts de vuit i les vuit del matí hi ha més trànsit que en algunes avingudes de l'Eixample de Barcelona. Encara que els noms dels carrers evoquin un paratge rural, en realitat, aquí, gairebé a l'ombra de la muntanya de Montserrat, batega el cor industrial de Catalunya.

● **Moltes vegades cal invertir una part considerable del salari a arribar cada dia a l'empresa**

Només en aquest polígon hi treballen unes 1.800 persones i, a l'hora d'entrada a la feina, les cues de cotxes, en els quals gairebé sempre viatja tot sol el conduc-

● **Gairebé una quarta part dels polígons industrials de la regió metropolitana només són accessibles amb cotxe**

tor, són llargues. Aquest conjunt de carrers i fàbriques, on ara Mercadona està construint el segon magatzem més grans d'Espanya, figura en la llista de l'in-

forme del Pacte Industrial Metropolità, que estima que uns 200 del total de 728 polígons que hi ha a la regió són poc accessibles.

Perquè s'entengui: poc acces-

sible és la manera de dir que en aquest indret no hi ha una altra manera d'arribar-hi que no sigui amb cotxe i que, per tant, anar a treballar cada dia a llocs com aquest és car, en ocasions massa per a determinats sous.

Fa anys, abans que esclatés la crisi econòmica, el Govern va desenvolupar una política per minimitzar aquests costos. "Les empreses van comprovar que si dis-

CONTINUA A LA PÀGINA SEGÜENT >>>

QUAN LA FEINA QUEDA LLUNY EL COST EN TEMPS I DINERS DIFICULTA TROBAR FEINA

>> VE DE LA PÀGINA ANTERIOR

posaven de millors comunicacions els era més fàcil captar treballadors més bons. Amb la crisi, això va canviar. Ara sembla que la gent està disposada a anar a qualsevol lloc per trobar una feina", explica Marc Iglesias, de l'Institut Cerdà, assessor en matèria de mobilitat. Però no sempre és possible.

Una crisi anterior, la de la reconversió industrial dels vuitanta –potser l'única comparable a l'actual pel nombre de treballadors afectats–, va treure les fàbriques de les ciutats per confinar-les a llocs com aquest. Aquella crisi va convertir les aglomeracions urbanes en llocs on els habitants no veuen créixer les coses que mengen ni fabricar les que utilitzen. Però va tenir una altra conseqüència rellevant: si abans els treballadors vivien a prop de les fàbriques, a partir de llavors, el desplaçament es va convertir en un cost afegit –en temps i diners– de les seves vides.

Per tenir feina cal tenir alguna manera de desplaçar-s'hi, fins al punt que, com recorda Pilar Millán, responsable de l'Observatori de la Vulnerabilitat que elabora la Creu Roja, "algunes de les últimes despeses de què prescindixen les persones que atensem –ciutadans que han sucumbit a les conseqüències de la crisi i que viuen dels ajuts que reben d'aquesta organització humanitària– són el telèfon mòbil i el cotxe". Cal estar disponibles per anar a qualsevol lloc. Una prova

SENSE DADES

Ningú no sap els llocs de treball que no es cobreixen pel cost de desplaçament

ATURATS

Les famílies no prescindixen del cotxe fins al final, per si sorgeix una feina

d'això és que molts ajuntaments tenen als seus programes d'ajuda social una partida destinada a finançar el transport. Més enllà dels currículums, una cosa tan senzilla com poder desplaçar-se pot ser decisiu per tornar a tenir feina.

Si bé és cert que, com apunta Marc Iglesias, els estudis de mobilitat han demostrat que les feines més modestes les cobreixen sovint treballadors de les àrees més properes al lloc de treball, mentre que, a mesura que creix l'especialització i els nivells salarials, augmenta la distància entre el lloc de residència i el de la feina. Tant és així, que el cotxe s'ha convertit en un altra signe de distinció entre els *blue collars* –els treballadors amb granota blava– i els *white collars*, els treballadors especialitzats. Només un 30% de les famílies amb salaris baixos tenen cotxe per anar a treballar, mentre que un 92% dels segons tenen al seu abast un mitjà de transport propi.

Els anglosaxons, capaços d'elaborar totes les estadístiques sobre les seves classes més modestes –una altra cosa diferent és si aconseguen posar remei als

La pobresa de transport: un altre problema

problemes– estimen que diversos milions de treballadors britànics corren el risc de patir pobresa de transport, una variable més de la pobresa energètica, que amb prou feines s'ha abordat a Espanya. Un informe recent d'aquest mateix any del Royal Automobile Club britànic estima que les famílies pobres britàniques es veuen obligades a destinar un 31% de les seves despeses a la mobilitat per tenir feina. Un cost que augmenta, perquè l'any anterior es va estimar que aquesta xifra era un 27% dels ingressos.

La Marisa (el nom és suposat) va rebre una oferta de feina com a oficial de primera en una perruqueria. No era una oferta dolenta per l'horari, però sí pels cos-



Una parada de bus deserta a primera hora del matí al polígon Can Amat, a cavall del Baix Llobregat i l'Anoia

El transport col·lectiu ajuda el veí a tenir feina

■ És possible una política pública de suport a l'ocupació mitjançant l'abaratiment del cost del transport? L'experiència diu que, a priori, no. Les dades recollides en l'últim pla director de la mobilitat de l'àrea metropolitana, presentat fa tot just una setmana, demostren que els pocs serveis de transport col·lectiu creats en els anys de bonança econòmica han estat una cosa bastant semblant a un fracàs. L'informe

descriu el cas d'una línia a Vallsolana, un complex d'oficines de Sant Cugat que té una demanda d'un viatger per cada expedició de l'autobús. Una veritable sagnia per a l'erari.

També és cert que hi ha altres casos més eficients, però no gaire més. El sistema de transport públic està al límit de la seva capacitat amb els recursos de què disposa i que s'inverteixen també en, per exemple, bitllets bonifi-

cats per a les persones que no tenen feina, però no per a les que sí que en tenen, encara que el seu sou sigui miser. "La solució és una mescla; hi ha mesures com acostar línies d'autobús als polígons i altres com millorar la informació i incorporar noves parades que en bona mesura han de pagar les empreses", explica una portaveu de l'Autoritat del Transport Metropolità. El problema, novament, és la massa críti-

ca, la falta de demanda a què es referia Marc Vila. Potser un dels remeis seria prendre consciència que cada vegada que pugem al nostre cotxe per anar a la feina estem deixant algú pel camí, i si utilizéssim el transport col·lectiu estariem acostant l'ocupació a qui ara no en té.

Més usuaris en el transport públic vol dir un servei més rendible. I potser així, el nostre veí podria tornar a treballar.

tos de desplaçament. Ella forma part de la generació que se'n va anar a viure fora de Barcelona perseguint el somni de tenir una casa pròpia i va trobar una oferta ajustada a les seves possibilitats en una urbanització del Vendrell. El problema és que la feina que li oferien requeria sí o sí disposar d'un vehicle perquè la xarxa de transport no s'ajustava als seus horaris i al recorregut. Va fer números i va arribar a la conclusió que no podia acceptar l'oferta. Eren més els diners que li costava arribar al lloc de treball que el que podia guanyar arreglant els cabells de les clientes. Fi de la història.

Després d'algunes setmanes de feina, es pot arribar a la conclusió que no hi ha informes fia-

accessibilitat difícil a la seu lloc de treball. Aquesta estimació, explica Marc Vila, un dels experts que va participar en l'elaboració d'aquest diagnòstic, es va fer a partir de la superposició de dues capes sobre el mapa. La primera contenia els 728 polígons de la regió metropolitana; la segona, totes les línies de transport públic disponibles, en essència, les més de 10.039 parades de bus que hi ha repartides pel territori. La conclusió és que 200 dels més de 700 polígons industrials de la regió queden lluny –a més de 1.300 metres de distància– de la xarxa de transport més propera.

Portat a la realitat, aquesta és l'experiència que reporta simular un desplaçament a la feina fins al polígon d'Abdera on començava aquest reportatge. Després de deixar l'autobús –el de les 6,50 h del matí viatja gairebé buit– cal caminar uns vint minuts per arribar al centre del polígon. La mala fortuna fa que just aquest dia, dilluns, caigui una tempesta desproporcionada sobre l'àrea metropolitana. Quan un arriba a la porta de l'empresa on ha fixat l'objectiu del seu GPS, el seu aspecte no resulta gaire recomanable i sent veritable enveja dels treballadors de Jungheinrich, una empresa de carretons, que arriben a bord d'un autocar contractat per la companyia a una empresa de transports d'Olesa.

El problema, com assenyala Marc Vila, és que aquests autobusos d'empresa són una excep-

POLÍGONS

El Pacte Industrial estima que 58.000 treballadors tenen un accés car a la feina

URBANISME

Va ser una bona idea treure les fàbriques de les ciutats? Ara sembla que no

ció. La rendibilitat dels serveis de transport és molt relativa i només les companyies grans s'ho poden permetre. Es necessita massa crítica i "ara, quan als polígons hi ha tantes naus buides, no n'hi ha". Tot i això, **Marc Iglesias** apunta que l'experiència ha demostrat que reduir el nombre de vehicles que s'utilitzen per arribar a la feina pot resultar molt rendible per a les empreses. "Reduir el nombre de cotxes va poder permetre ampliar la superfície de treball sense costos perquè la zona d'aparcament ja és de la companyia".

Un altre tema és si el model de polígons industrials continua sent una bona idea. En una conversa informal amb Joan Busquets, l'arquitecte que està començant a treballar en el pla que ha de reemplaçar algun dia el vell pla general metropolità, apuntava que no. Que cal tornar a la mixtura de fàbriques i cases, com vivien els nostres pares. Esclar que no tot es pot fabricar al costat de casa. Però hi ha milers de bones raons per pensar que apartar del nostre barri les fàbriques no va ser tan bona idea com semblava al principi.●

URBANISME



ROSER VILALLONGA

A Glòries s'han habilitat els carrils definitius fins que es construeixen els túnels

Grans obres amb menys afectació

Després de dos mesos intensos de feina, es donen per acabades 25 actuacions de millora que s'han fet aquest estiu

BARCELONA Redacció

El setembre comença amb una important millora en la mobilitat de la ciutat. Les grans obres que s'estan duent a terme en diferents punts de Barcelona han avançat considerablement al llarg d'aquest mes d'agost, en el qual s'ha treballat a un ritme imparable. Les intervencions urbanístiques continuaran afectant el trànsit viari, però no amb la mateixa intensitat amb què ho han fet a l'estiu. D'aquesta manera, l'Ajuntament ha donat per finalitzades 25 actuacions a la xarxa viària que s'han efectuat al llarg dels dos mesos en què la circulació es redueix.

Durant aquest mes d'agost s'ha continuat treballant a les avingudes de la Diagonal i el Paral·lel, al carrer Balmes, al passeig Sant Joan, a la plaça de les Glòries i a la ronda General Mitre. S'ha aprofitat per dur a terme actuacions d'impacte, aquelles en què són necessàries maquinària pesant i talls de trànsit, ja que, com que es tracta d'un mes en què tradicionalment hi ha menys residents, poden aconseguir menys afectació per a la circulació de vehicles. La intenció de l'equip de govern és que aquestes grans obres puguin estar acabades a finals d'any o a començaments del 2015.

A Glòries, durant aquestes setmanes, a més de fer caure l'anell viari, també s'han obert al trànsit les calçades que seran definitives fins que es cons-

trueixin els túnels. És a dir, que estan en servei els tres carrils de circulació del tronc central i dos del lateral. El tram de la Diagonal fins a Castillejos roman tancat als cotxes per facilitar la demolició del que queda de l'enorme estructura. A finals de setembre està previst que puguin acabar aquestes obres.

La reforma de la Diagonal també avança a bon ritme i fa uns dies es van obrir els carrils laterals, habilitats on abans hi havia els separadors de trànsit, entre el carrer Muntaner i la

ració definitiva de l'avinguda.

Entre les obres d'impacte que s'han acabat durant aquest mes, destaquen les de la part alta del carrer Balmes, entre la plaça Molina i la Travessera de Gràcia. En aquest tram s'ha canviat el paviment, la calçada i la il·luminació. Els treballs de reforma continuen ara fins a la Diagonal.

A més, han finalitzat les obres al costat mar de la ronda General Mitre, entre Mandri i Balmes. Les obres de Mitre eren una de les actuacions que



ROSER VILALLONGA

Al passeig de Sant Joan ja s'endevina la configuració definitiva

A la Diagonal s'ha obert part del lateral i s'està a punt d'acabar el passeig de Sant Joan

plaça Francesc Macià al costat muntanya, i al tram de Balmes a passeig de Gràcia, en sentit Besòs. La nova calçada lateral disposa d'un carril de circulació i un altre per a bicicletes, i així es mantindrà en la configu-

ració definitiva de l'avinguda. més preocupaven l'equip de govern per la possible afectació que poguessin tenir en el trànsit de Barcelona. Es tracta d'una via per on abans que comencessin les obres de remodelació circulaven diàriament 70.000 vehicles.

Entre les properes reformes de pes que estan a punt d'acabar hi ha les del passeig de Sant Joan i el passeig de Gràcia, aquesta última remodelació ha d'estar acabada abans que comenci la campanya nadalenca. Mentre que les de la Diagonal i el Paral·lel acabaran el 2015.●



GEMMA MIRALDA

bles i menys encara actualitzats sobre l'equació entre ocupació i desplaçament. No sabem del cert a Catalunya les ofertes d'ocupació que són rebutjades perquè el desplaçament al lloc de treball és massa car en relació amb el salari que es percep. La lògica diria que si els salaris han baixat i els costos de transport han pujat el problema ha de ser més gran.

De moment només disposem d'informes com el del Pacte Industrial de la Regió Metropolitana, el diagnòstic del qual assenyala que avui dia uns 58.000 treballadors de polígons –és a dir, de llocs a la pràctica apartats de les zones on resideix la gent– han de suportar els costos d'una