

Viure



Dulceida puja a la passarel·la per a la firma Ze García, que inaugura la 080

PÀGINA 6

Dimarts, 30 de gener del 2018

La Zona Franca busca empreses variades que li insuflin vida

L'Ajuntament de Barcelona aposta per captar nova activitat i humanitzar espais industrials buits



CÉSAR RANGEL

Terra inhòspita. El pla estratègic vol fer més amables els llargs carrers pels quals no transita ningú durant hores

DAVID GUERRERO
Barcelona

El començament de la producció en sèrie del Seat 600 a la Zona Franca va ser un dels motors de la indústria a l'àrea metropolitana de Barcelona fa seixanta anys. Ara els terrenys on es construïa el mític vehicle són un gran solar buit que espera definir el seu futur amb un nou ús adaptat als temps que corren. Les grans plataformes logístiques i les petites empreses amb processos industrials innovadors estan agafant el relleu de les velles plantes de producció. L'arribada d'Amazon al polígon del Prat més pròxim a l'aeroport es pot considerar una de les palanques del canvi a què s'enfronta el gran espai d'activitat econòmica prop de la desembocadura del riu Llobregat.

Fins ara els canvis han arribat

de manera natural, però l'Ajuntament de Barcelona ultima un nou pla Delta per posar ordre i donar un impuls a l'activitat econòmica a la plataforma econòmica que configura tot el sòl industrial entre l'aeroport i el passeig de la Zona Franca.

LA DADA
23%
de l'espai són naus o solars inactius

El marge d'actuació és ampli, ja que, segons l'últim estudi elaborat per l'Institut Cerdà, un 23% dels terrenys estan buits, inutilitzats o sense activitat. La xifra es podria haver reduït fins al 20% els últims mesos amb la instal·lació de nous operadors. Però el repte va més enllà d'això, ja que, alhora, es vol fer el lloc més "vivable". Aquest con-

1.500 HECTÀREES DE POLÍGONS I ÀREES D'ACTIVITAT ECONÒMICA



FONT: Ajuntament de Barcelona

LA VANGUARDIA

CONTINUA A LA PÀGINA SEGÜENT >>>

cepte de l'argot dels tècnics municipals vindria a ser alguna cosa així com fer-lo més habitable, reconvertir-lo en un espai agradable, integrat al continu urbà metropolità en lloc d'un espai industrial sense encant, allunyat de tot i sense cap tipus de servei. Per això sembla imprescindible la construcció de gimnasos, restaurants i altres activitats que hi insuflin

POSSIBILITATS PER A TOTHOM

El pla vol atreure emprenedors d'àmbits diversos que necessiten espai

COM SI FOS UN BARRI

El govern municipal hi vol gimnasos, restaurants i serveis per als treballadors

vida, a més d'espais verds per on es pugui caminar sense que el lloc sembli un circuit d'obstacles o un desert. Els pròxims anys el desenvolupament del nou barri de la Marina del Prat Vermell portarà nous veïns.

La difícil missió ha estat encomanada per Ada Colau al gerent de l'Ajuntament, Jordi Martí, i a Marc García, que dirigeix l'oficina estratègica del pla i fa més d'un any que treballa en la seva definició. Són conscients que la gran transformació urbanística fa més de vint anys que va començar amb l'ampliació del port, l'aeroport i un conjunt d'actuacions que fins i tot va provocar la desviació del tram final del Llobregat. Ara toca actuar en els usos que han de definir el futur d'un espai econòmic que inclou la Zona Franca, la Zona d'Activitats Logístiques (ZAL) i tot l'entorn de l'aeroport del Prat i l'espai econòmic de l'Hospitalet amb la plaça Europa i la Fira Gran Via com a epicentres d'aquesta última zona. En conjunt, hi ha comptabilitzades 2.811 empreses amb 75.847 treballadors que generen un valor agregat brut de més de 5.000 milions d'euros.

Un estudi elaborat per l'Institut Cerdà apunta a la dificultat de ges-

Les petites empreses locals tindran noves naus industrials

» VE DE LA PÀGINA ANTERIOR

tionar l'espai per la varietat de propietaris i administracions implicats. Durant els mesos de diagnòsi el més complicat ha estat posar d'acord tots els actors (l'Estat mitjançant el Consorci de la Zona Franca, la Generalitat, el port, l'aeroport, la Fira de Barcelona, els ajuntaments de l'Hospitalet i el Prat...) perquè els seus plans estratègics vagin a l'una i disposin d'espais institucionals d'interacció i governança compartida. El projecte més atractiu en el sentit que busca l'Ajunta-

ment és el del Consorci de la Zona Franca, que fins ara es limitava a llogar solars i que, per primera vegada, ha planificat la construcció de naus en una part dels terrenys de l'antiga Seat per acollir pimes.

El mateix informe apunta que el 43% de l'espai l'ocupen activitats industrials; el 31%, activitats logístiques, i el 25%, del sector serveis. Les tendències creixents són l'anomenada indústria 4.0 –que agrupa el sector tecnològic de manera àmplia– i la logística, malgrat que en aquest punt el director de l'àrea de territori de l'Institut Cerdà, Lluís Inglada, introdueix reco-

manacions a tenir en compte. “És un espai privilegiat que no es pot hipotecar per fer qualsevol cosa que podria ser en un altre lloc. Interessa especialment la instal·lació d'empreses que utilitzen intensament les infraestructures properes”, apunta Inglada, que posa com a exemple de bones pràctiques el cas de Decathlon, amb un gran magatzem al costat del port des del qual distribueix a plataformes de distribució de tot Europa. Per Inglada, és un bon exemple de “la vocació transmarítima necessària per a aquest lloc”. La recent arribada d'Amazon al Prat n'és un altre exemple.

Els responsables municipals tenen clar que és el moment d'aportar valor afegit a l'activitat econòmica en el sentit més ampli, i volen fugir de l'especialització del sòl industrial. La qualificació urbanística dels terrenys al Pla General Metropolità (PGM) s'interpreta de manera flexible i sota el mateix

epígraf permet acollir activitats industrials tradicionals i nous nínxols d'emprenedors dinàmics de petites i mitjanes empreses com el que promou el Consorci.

El document amb què treballa l'Ajuntament no s'oblida de l'aspecte mediambiental. Les àrees de preservació natural estan igual de ben delimitades que les econòmiques. Si l'anterior pla Delta va desviar el curs del Llobregat en el seu tram final, ara es vol respectar el que queda i, fins i tot, potenciar-ho amb projectes com un passeig a peu de Montjuïc que connectaria

El nou pla Delta preserva totes les zones de protecció ambiental i només actua en el terreny econòmic

la Zona Franca i el barri de la Marina del Prat Vermell amb el Poble Sec i la zona de les Drassanes mitjançant una actuació simple que esborra completament els plans del govern de Xavier Trias de construir habitatges al Morrot.

Un altre repte important és la mobilitat. L'espai està pensat actualment per anar-hi únicament amb cotxe, i és l'opció per la qual opten la majoria dels treballadors. L'arribada de la línia 9 de metro al polígon de l'Hospitalet, el nord de la Zona Franca i el Prat ha estat un pas, però la vasta extensió pròxima al port continua totalment desatès. De moment només tenen data d'inauguració prevista per a aquest estiu les dues parades que donen servei al barri de la Marina, que queden molt lluny del polígon. Els plans de l'Ajuntament, elaborats amb el 2025 com a horitzó, confien que aleshores els trens circularan per tot el ramal de la línia 10 de metro.●