



Unos vecinos circulan con un patinete eléctrico por la zona peatonal de Rambla de Catalunya. /M. MINOCRI

Barcelona multará a los conductores de patinetes eléctricos que lleven a niños

CLARA BLANCHAR, Barcelona

Las novedades sobre la circulación de los patinetes eléctricos que introduce el real decreto del Gobierno que entró en vigor a comienzos de este año no solo restringen la circulación de estos vehículos, que no podrán ir por aceras o zonas peatonales. En

Barcelona, que ya tenía regulada la circulación de los llamados vehículos de movilidad personal (VMP), traerá otras novedades: la que tiene una afectación más inmediata es que la Guardia Urbana comenzará a multar la semana que viene a quienes lleven a niños en patinetes eléctricos.

De hecho, la ordenanza municipal de Barcelona ya especifica que los patinetes son vehículos de movilidad "personal", pero la irrupción de una norma de rango superior intensificará que se vele por su cumplimiento. "La imagen de un padre o una madre llevando al niño a la escuela en patinete puede ser muy entrañable y simpática pero está prohibido y será sancionado y controlado", advirtió ayer el teniente de alcalde de Seguridad del consistorio, Albert Batlle.

La segunda novedad es que el Ayuntamiento quiere obligar a los usuarios de patinetes eléctricos a llevar casco y seguro. La decisión no está tomada formalmente y se consultará ante el sector en el marco del Pacto por la Movilidad, pero la concejal de Movilidad, Rosa Alarcón, lo dio por hecho y afirmó que podría ser una realidad dentro de un año.

Alarcón también precisó que a día de hoy no se plantean obligar a llevar casco a los ciclistas, una cuestión muy delicada y a que las entidades de los pedales siempre han rechazado con dos argumentos: desincentivaría el uso de la bici ahora que tiene cierto peso; y las grandes ciudades donde las dos ruedas tienen mucho protagonismo (Copenhague, el gran referente europeo), no obligan. "Si pensamos en casco y seguro para los patinetes es por la siniestralidad y su responsabilidad. El debate en las bici-

cletas es mucho más fuerte", convino evitando dar su opinión personal al respecto.

Tanto Alarcón como el teniente de alcalde de Seguridad, Albert Batlle, y el Intendente Mayor de la Guardia Urbana, Pedro Velázquez, defendieron obligar a que los usuarios de patinetes lleven casco por la elevada siniestralidad que registran. El

La recarga del coche eléctrico, de pago

Los usuarios de vehículos eléctricos tendrán que pagar para recargar en el medio millar de puntos de recarga que la empresa pública municipal B:SM tiene en Barcelona a partir del lunes 18. Habrá distintas tarifas para particulares, flotas o motos, y también si el punto de recarga está en un aparcamiento de B:SM o en la calle. Para los particulares se ha previsto un abono anual de 50 euros (25 el primer año). "En su día se hizo para incentivar el uso del vehículo eléctrico. Ahora ya tenemos 500 puntos de recarga públicos y la energía tiene un coste. Pasada la fase de incentivo, el coste es ajustado", defendió Alarcón.

año pasado, mientras la siniestralidad global descendió (en parte por la caída de movilidad durante las semanas más duras de confinamiento), los accidentes con patinetes implicados se multiplicaron por cuatro.

La Guardia Urbana iniciará el próximo lunes una campaña específica de información y sanción a los usuarios de patinetes, en la que se velará por corregir su mal uso (no pueden conducirlos menores de 16 años), evitar que circulen por zonas peatonales y que sean utilizados por dos personas. "Ya no se trata de la fase de pedagogía, sino de aplicar correcciones, porque queremos una movilidad más sostenible desde el punto de vista ambiental pero también de la siniestralidad", defendió Batlle.

"Hemos de ser inflexibles", puntualizó desde la policía local Velázquez después de comentar los datos de siniestralidad. No serán agentes específicos, sino que el millar que cada día hay en la calle tendrán entre las tareas asignadas vigilar el cumplimiento de la nueva norma.

La adaptación de la normativa barcelonesa para los VMP a la estatal no afecta al importe de las sanciones, que oscilan entre 100 euros por una falta leve y 500 por una grave. Durante el año pasado, la Guardia Urbana multó en casi 8.500 ocasiones a particulares que conducían patinetes eléctricos, un 30% más que el año anterior.

La nueva edificación en Barcelona cae un 40% en un año

Los arquitectos explican la reducción por la pandemia y las normativas

JOSEP CATÀ, Barcelona

Si al sector de la construcción ya le estaba costando recuperar una ínfima parte de la debacle de la anterior crisis económica, la pandemia le ha vuelto a golpear. Los datos del Colegio Oficial de Arquitectos de Cataluña (COAC) muestran que la pandemia y el parón de la actividad que ha conllevado han hecho caer los datos de edificación. En el conjunto de Cataluña, en el año 2020 se otorgaron visados (licencias para tirar adelante los proyectos) para 3,91 millones de metros cuadrados, tanto de obra nueva como de rehabilitación. Esta cifra es un 17% menor que el año anterior, y devuelve al sector a los niveles que tenía en el año 2017. Se rompe así la tendencia al alza que el sector tenía en los últimos siete años. La caída se debe principalmente al comportamiento que ha tenido el sector en Barcelona ciudad, donde los visados para proyectos de obra nueva han caído un 40%.

El COAC achaca esta reducción a la pandemia, aunque admite que también se están notando los efectos de la normativa que el Ayuntamiento de Bar-

celona de la actividad se debe no solo a la pandemia, sino al hecho de que el sector inmobiliario de Barcelona ha preferido destinar sus inversiones al mercado de oficinas en lugar de al de vivienda. "Es muy posible que en esa decisión haya tenido que ver la normativa del 30%", admite Puig. La superficie visada en proyectos de oficinas creció el año pasado un 33%, y buena parte de este incremento se debe a oficinas en la ciudad de Barcelona.

Pese al impacto de la normativa, el COAC explica que el grueso de la caída de la actividad se debe a la pandemia, que en los meses más duros del confinamiento incluso obligó a parar las obras, lo que ralentizó los visados, aunque a finales de 2020 se detectó una remontada en la actividad.

Del total de la superficie visada en Cataluña, 2,86 millones de metros cuadrados corresponden a obra nueva (que en conjunto, cayó un 18,6%) y el resto, 999.000 metros cuadrados, son de rehabilitación (un 11,6% menos). Según el uso, el 65% de los metros cuadrados visados corresponde a



Un proyecto de viviendas en la Zona Franca, en obras. /M.M.

celona aprobó en septiembre de 2018. El consistorio, en busca de una fórmula para tener más vivienda asequible en oferta, aprobó entonces una normativa que obliga a reservar un 30% del techo construido a vivienda de protección oficial. El sector inmobiliario criticó entonces con dureza la decisión del Gobierno de Ada Colau, y avisó de que la normativa tendría un impacto sobre la construcción.

La tendencia a la baja ya empezó a finales de 2019, pero se ha acelerado al cierre de este último año. No obstante, en los datos de visados, los efectos de la normativa no se pueden distinguir del impacto de la pandemia. Assumpció Puig, la decana del COAC, explica que una parte de la reducción

vivienda. El descenso en la construcción o rehabilitación de viviendas en Cataluña fue del 21,7%. En términos de número de viviendas, en 2020 las viviendas de obra nueva visada fueron solo 11.919, un 24,8% menos que el año anterior. De estas, solo 683 están destinados a pisos de protección oficial.

El COAC sigue muy preocupado por la evolución de la rehabilitación, que no se recupera, lo que deja un parque de edificios poco sostenible, poco eficiente energéticamente y más deteriorado. Puig planteó la propuesta de reducir el IVA de los proyectos de rehabilitación, del 21% al 4%, o programas de deducciones fiscales para incentivar este tipo de proyectos.