



CURRICULUM VITAE DE JOAN BTA. FONOLLOSA I GUARDIET



Joan Baptista Fonollosa i Guardiet (Barcelona, 1948)

Formació i activitat professional

Pèrit Industrial (UPC, 1970) i Enginyer Industrial (UPC, 1976).

Jubilat des del 2013

Ha estat professor en les àrees de Mètodes Quantitatius i Models Matemàtics d'Organització, i Direcció de Producció i Operacions, al Departament d'Organització d'Empreses de la Universitat Politècnica de Catalunya, (1977-2013), al Departament d'Economia d'Empresa de la Universitat Autònoma de Barcelona (1993-2013) i ha estat professor-consultor de la Universitat Oberta de Catalunya (1998-2003).

Ha impartit nombrosos cursos i seminaris en diferents escoles de negocis, organitzacions empresarials, etc. i ha publicat diversos llibres de text per a les Universitats sobre Mètodes Quantitatius, Anàlisi de Decisió, Gestió d'Unitats d'Informació i Direcció de Producció i Operacions.

En paral·lel amb l'activitat docent ha desenvolupat una àmplia carrera professional havent ocupat diversos càrrecs de responsabilitat en diferents empreses (fins al 1982) i posteriorment com a consultor empresarial, sempre en les àrees de la seva activitat acadèmica i d'organització en general.

Activitat política

Activista per la independència de Catalunya de llarga trajectòria, les activitats més recents on ha participat són:

- ✓ Querellants per la República (querellantsxrepublica.cat):
Iniciativa del poble, formada per un equip de 40 professionals del dret i d'altres àmbits, creat amb la finalitat de defensar els nostres drets com a ciutadans, i defensar-nos de les injustícies que patim com a poble. L'acció més significativa ha estat la promoció (abril – juny 2018) i presentació d'una querella col·lectiva de prop de 3.400 signants contra el jutge Pablo Llarena, actualment en tràmit al TS.
- ✓ Constituïm (constituim.cat):
Grup de treball de 17 persones que durant 15 mesos (gener 2015 – maig 2016), va elaborar una proposta de Constitució per a la República de Catalunya, a partir de tres projectes previs (un d'ells liderat pel mateix Joan Fonollosa) i de més de 3.500 aportacions fetes per la ciutadania a través d'Internet. El projecte va ser presentat a la presidenta del Parlament Carme Forcadell l'11 de maig de 2016, i a partir d'aquesta data s'emprèn una segona fase (El Debat de les Idees, maig 2016 – novembre 2017) on en més de 200 actes es presenta i debat el contingut del text amb de la ciutadania, i també amb experts i catedràtics d'arreu; no només a Catalunya sinó també a nivell internacional: Parlament Europeu, Suïssa, França, Espanya, Anglaterra o els Estats Units entre d'altres llocs. Totes les opinions, aportacions i canvis que s'han proposat en aquesta fase s'han recollit en un dossier que al seu moment es farà arribar de nou al Parlament de Catalunya.

Anteriorment, entre altres moltes activitats sempre amb la independència com a finalitat, es pot citar la seva militància a ERC (1983-89) i CDC (1992-2008) on ha arribat a ocupar càrrecs tant del Consell Nacional com del Comitè Executiu Nacional en ambdues formacions.

Altres dades

Escriu regularment articles a l'Unilateral (unilateral.cat)

Ha publicat el llibre “Espanya explicada als catalans” (2013) i ha rebut la Menció UPC en el Premi UPC de Ciència Ficció de l'any 2007 per la novel·la “Tricord”.

Entre gener i febrer del 2012 va participar en el programa de TV3 El Gran Dictat (21 programes consecutius, al seu moment rècord de programes guanyats)

Contacte

Podeu seguir-me a twitter (@jbfonollosa), facebook (jbfonollosa) o al meu blog jbfonollosa.wordpress.com.

També em podeu escriure al correu jbfonollosa@gmail.com



PER QUÈ EM PRESENTO?

He decidit presentar la meva candidatura a les eleccions primàries de Barcelona.

Per què?

- 1.- Perquè Catalunya està vivint uns moments transcendents, històrics, dels que només n'hi ha un cada dues o tres generacions.
- 2.- Perquè estic convençut que, si ho fem bé, Catalunya té un gran futur per oferir no tan sols als nostres fills i néts, sinó també a Europa i al món sencer.
- 3.- Perquè en aquest camí engrescador tots tenim l'obligació d'oferir el millor de nosaltres, al servei de Catalunya i de tota la Humanitat.
- 4.- Perquè crec que en el punt concret que ens trobem, tot el sistema polític de Catalunya necessita una sacsejada.
- 5.- Perquè penso que les primàries són una excel·lent eina per a aquesta sacsejada, pel bé de Catalunya, en el meu cas des de Barcelona.
- 6.- Perquè crec que tinc coses a oferir, al servei de Barcelona i de Catalunya.
- i 7.- Perquè amb totes aquestes raons, si no ho hagués intentat, no podria mirar als ulls dels meus néts.



12 PROPOSTES PER A LA CIUTAT

Programa electoral proposat per Joan Fonollosa

1.- Barcelona, capital de Catalunya

Barcelona és la capital indiscutible i indiscutida de Catalunya i s'ha de projectar com a tal, i més en els moments històrics i tan transcendents que vivim. Barcelona ha d'exercir com a cap i casal que és i liderar el municipalisme independentista, exigir en nom dels seus ciutadans i també dels de tot Catalunya que es faci efectiva la República de forma immediata i posar tot el seu potencial —que és molt— per aconseguir-ho.

Propostes

- ✓ Barcelona ha de ser membre de l'AMI.
- ✓ Elaborar i portar a la pràctica les accions oportunes en cada moment d'acord amb els exiliats, la majoria independentista del Parlament, la Generalitat i les organitzacions cíviques per tal d'aconseguir fer efectiva la República el més aviat possible.
- ✓ Encoratjar, si cal, aquells que dubtin o defalleixin, arribant a assumir accions de substitució si fos necessari, tal com la ciutat ha fet històricament moltes vegades.

2.- Un Ajuntament proper

Un Ajuntament es defineix com la Institució política més propera a ciutadà, però en el cas de Barcelona, a dia d'avui, això no vol dir que sigui gaire propera: més aviat caldria dir que és la menys allunyada, i cal una gran millora en aquest aspecte. Qualsevol que hagi tingut tractes amb qualsevol altre Ajuntament de Catalunya sap que la diferència és abismal. I és que un Ajuntament de més d'un milió i mig d'habitants, simplement, no té sentit. Un Ajuntament ha de ser proper i això vol dir relativament petit, amb un alcalde i uns regidors que siguin, efectivament, veïns dels seus electors.

Barcelona està dividida en deu districtes i aquests en una setantena de barris, que són poc més que un dibuix en el mapa, però sense cap efectivitat real. Aquests barris haurien de ser els veritables Ajuntaments de la ciutat; la seva unió de tipus confederal produiria els Districtes i la unió d'aquests l'òrgan de govern de la Ciutat, el qual, per ser realment efectiu, probablement hauria d'ampliar el seu abast i confondre's amb l'Àrea Metropolitana. L'òrgan resultant podria ser el successor històric del venerable Consell de Cent.

Propostes

- ✓ Cada barri ha de constituir-se en Ajuntament, amb el seu Alcalde i uns Regidors de barri escollits amb circumscripcions relativament reduïdes.

- ✓ Els Districtes serien agrupacions de barris, i la Ciutat l'agrupació dels Districtes (i potser incloure també els altres Municipis de l'AMB, tot sempre sota el principi confederal, de baix cap a dalt.

NOTA: Per limitacions legals, aquesta proposta és inviable mentre Catalunya no disposi d'una República efectiva, construïda sobre bases autènticament democràtiques, que enllacin amb la tradició jurídica i política anterior al 1714; però això no impedeix que es comencin a debatre les propostes i es posin les primeres bases per a la seva realització quan sigui l'hora.

3.- Turisme

Barcelona és una destinació turística de primera categoria a nivell mundial i ho ha de seguir essent. Esdeveniments com el MWC o monuments amb la capacitat d'atracció de la Sagrada Família són actius de la ciutat que no es poden malmetre de cap manera. El turisme —inclosos els creuers— és una font d'ingressos i de prestigi de primera magnitud per a Barcelona i de retruc per a Catalunya.

Ara bé, això no vol dir una massificació incontrolada. No volem augmentar el nombre de visitants i prou: volem el màxim nombre possible de visitants, però de qualitat. Això vol dir que s'ha de minimitzar el turisme de baixa qualitat i en especial l'anomenat "turisme de borratxera", que cal eradicar de soca-rel. Aquestes modalitats de turisme malmeten la ciutat, espatllen la seva imatge, fomenten l'incivisme i en definitiva perjudiquen els ciutadans; i a sobre deixen pocs ingressos. Calen, per tant, polítiques que afavoreixin el turisme de qualitat, culte i/o amb alt poder adquisitiu i alhora desencoratjar el turisme de baixa qualitat.

D'altra banda, Barcelona ha d'exercir també en aquest terreny la seva condició de capital de Catalunya i per tant s'ha de fomentar —lògicament en coordinació amb la Generalitat i altres Ajuntaments— que els visitants no es limitin a la ciutat sinó que també vagin als moltíssims espais d'interès turístic de Catalunya. Això, a més, ajudaria a disminuir la pressió social i demogràfica que representa una presència física excessiva de turistes a la ciutat.

Propostes

- ✓ Fomentar la presència de fires, congressos i altres esdeveniments d'aquest tipus a la ciutat.
- ✓ Fomentar el turisme de tipus cultural
- ✓ Per disminuir el turisme de baixa qualitat, l'allotjament a Barcelona ha de ser de qualitat, si cal amb impostos o taxes municipals ad hoc, que es poden rebaixar o fins i tot suprimir, quan estigui garantida per altres vies que els visitants compleixin la condició de qualitat.
- ✓ Evidentment, això comporta un allotjament car, i per tant el servei ha d'estar a l'alçada. Cal fomentar la contractació de professionals d'alt nivell, degudament remunerats d'acord amb la seva capacitat professional
- ✓ Lluitar sense quarter contra els allotjaments il·legals o irregulars, molt especialment els que ofereixin preus baixos per atraure turisme no desitjat.
- ✓ Polítiques tendents a incrementar la seguretat i la netedat de la ciutat.
- ✓ Coordinació amb la Generalitat i altres Ajuntaments de Catalunya per disseminar els visitants arreu del territori.

4.- Transport públic

TMB disposa d'una xarxa d'autobusos raonablement completa, però que té bastants deficiències pel que fa al servei, que es poden resumir en tres punts: connectivitat, puntualitat i informació.

D'altra banda, la xarxa de metro, tot i que sempre és millorable, és prou correcta en especial tenint en compte els projectes de la L9 i la línia de FGC que ha de connectar la Pl. Espanya amb Gràcia. Tanmateix, no sembla que hi hagi gaire coordinació entre un i altre mode de transport, fins i tot entre serveis (metro i bus) de la mateixa companyia.

La línia d'Alta Velocitat travessa la ciutat de cap a cap i està clarament infrautilitzada; a més hi ha dues estacions ja construïdes i fora d'ús: l'intercanviador al Prat de Llobregat i una estació al Cinc d'Oros, que ja està feta i només caldria condicionar les andanes i fer-ne els accessos. Seria interessant estudiar la possibilitat d'aprofitar-la per a una línia de metro ràpid que podria tenir de manera immediata quatre parades: Sagrera, Cinc d'Oros, Sants i Prat de Llobregat

Propostes

Connectivitat:

- ✓ Cal facilitar la connexió entre diferents línies d'autobús, en especial després de la implantació del nou sistema de línies "H" i "V", que pràcticament implica la necessitat d'un transbord en cada desplaçament.
- ✓ Si un autobús passa per davant d'una parada, hi te parada.
- ✓ Les parades s'han de situar de manera que els transbords es puguin fer travessant un sol (o millor cap) pas de vianants.
- ✓ Unificar parades d'autobús separades per menys de 100 metres per a línies diferents però amb part del recorregut compartit, que obliguen el ciutadà a qui aniria bé qualsevol línia a triar parada, amb el risc de que arribi abans un autobús de l'altra parada.
- ✓ Igualment, reconsiderar la situació de les parades d'autobús tenint en compte la proximitat de boques de metro, per tal de facilitar-ne els transbordaments.
- ✓ Fer els possibles per acabar el més aviat possible la Línia 9 i el perllongament de FGC de P. Espanya a Gràcia, passant pel Clínic i Francesc Macià.
- ✓ Estudiar la possibilitat d'usar la línia d'Alta Velocitat, actualment infrautilitzada, per una línia de metro ràpid (Sagrera, Cinc d'Oros, Sants, Prat de Llobregat), acabant l'estació (ja existent) al Cinc d'Oros.

Puntualitat:

- ✓ Cal fer un esforç per assegurar que els cotxes passen per cada lloc a l'hora prevista, evitant el fenomen del *pairing*.
- ✓ Un cotxe es pot retardar per causa del trànsit o del que sigui, però és inacceptable que vagi avançat.
- ✓ El centre de control, que disposa de tota la informació de la situació de cada cotxe en cada moment, ha de vigilar les desviacions i prendre les mesures correctores que calgui per resoldre-les el més aviat possible.

Informació:

- ✓ Totes les parades d'autobús haurien de tenir una pantalla on s'informés del temps d'espera per a cada línia.

- ✓ Aquesta informació ha de ser molt fiable, no basada en l'horari teòric sinó en la situació real, tant dels cotxes com del transit. No és acceptable, per exemple, que doni un temps d'espera (se suposa que teòric) per a una línia que ha estat desviada i no passa per la parada.
- ✓ Cal generalitzar el concepte de àrea d'intercanvi. Totes les parades haurien de tenir un mapa amb les parades de la zona, en el que constin totes les línies i no solament les del sistema H/V/D

5.- Barcelona, ciutat de les motos

Barcelona és una de les ciutats del món amb una densitat de motos més gran. I és normal que així sigui: una ciutat densament poblada, molt activa, amb un terreny menys pla del que sembla i que té un clima suau, amb pocs dies de pluja, converteix aquest vehicle en la solució ideal per a la mobilitat urbana (tret que hi hagués uns sistemes de transport públic extraordinàriament eficients (v.#4, Transport públic).

Per tant, cal tenir en compte aquest fet i posar-hi les eines necessàries per tal de facilitar la utilització de la moto per damunt del cotxe, cosa que més o menys ja s'està fent.

Tanmateix, l'evolució tecnològica fa preveure que a uns 10 anys vista la majoria de les motos actuals hauran estat substituïdes bé per motos elèctriques, bé per bicicletes o patinets elèctrics (v. #6, bicicletes i altres vehicles lleugers) Per tant cal facilitar això, ampliant els espais destinats a bicicletes i patinets elèctrics, punts de recàrrega al carrer, a ser possible gratuïts, etc.

Propostes

- ✓ Continuar a aprofundint en les mesures per facilitar l'ús de les motos, en especial les elèctriques, amb zones específiques d'aparcament, preferència en els semàfors, etc.
- ✓ Adopció de mesures específiques per a bicicletes i patinets elèctrics (v. #6, bicicletes i altres vehicles lleugers)

6.- Bicicletes i altres vehicles lleugers

Des de fa molts anys, hem acordat que l'espai públic estigui dividit en dues zones: una per a vianants (la vorera, per simplificar) i una per a cotxes (la calçada). Uns i altres tenen l'ús exclusiu de cada zona i només poden travessar l'altra zona en llocs i sota condicions molt concretes (passos de vianants i guals). La raó d'aquesta divisió és clara: la diferència de velocitats d'uns i altres fa que la barreja sigui un greu perill per a tots.

Darrerament, però, han sorgit una sèrie de vehicles (bicicletes i patinets —elèctrics o no— *skaters*, patinadors, *Seagways*, etc.) la velocitat dels quals els fa inapropiats tant per a una com per l'altra zona: massa ràpids per a la vorera, massa lents per a la calçada. Vagin per on vagin són un perill per als altres i per a ells mateixos.

Aquesta és la raó per la qual s'han anat habilitant els anomenats carrils bici, destinats a aquesta mena de vehicles lleugers; però ha estat una política més aviat erràtica, sense un pla general i més destinada al lluïment del polític de torn que a una voluntat de solució real d'un problema que, en el fons, no es reconeix que existeix.

D'altra banda, l'evolució tecnològica fa preveure que aquesta mena de vehicles (especialment bicicletes i patinets elèctrics) creixeran de manera exponencial en els propers anys, la qual cosa reclama una solució global i amb visió de futur. Això vol dir posar-nos d'acord que l'espai públic ja no estarà més dividit en dues zones, sinó en tres: vianants, vehicles lleugers i vehicles tradicionals.

Propostes

- ✓ Definir oficialment la categoria de vehicles lleugers: bicicletes i patinets (elèctrics o no), patinadors, *skaters*, *Seagways*, etc. En cas de dubte, la regla és la velocitat de creuer que poden assolir (aprox. 20-30 km/h)
- ✓ Dissenyar una xarxa d'espais reservats a la circulació de vehicles lleugers, que a mig termini cobreixi tota la ciutat, i d'amplitud més aviat generosa atès que previsiblement en pocs anys aquests vehicles poden ser una part molt important de la circulació.
- ✓ Establir l'obligació d'aquests vehicles que només poder circular per les zones que els són específicament destinades.
- ✓ Allà on aquesta zona no existeixi, han d'anar per la vorera com a vianants: caminant amb la bicicleta o patinet agafat de la mà, la planxa sota el braç, etc. Els patins en línia, per les seves característiques es poden portar posats, però no poden superar la velocitat d'un caminant normal (5 km/h).
- ✓ Per descomptat, les normes de circulació valen també per als vehicles lleugers, i els han de ser exigides amb el mateix rigor que als vehicles de motor tradicionals.

7.- La Diagonal

Ildefons Cerdà va tenir l'oportunitat de dissenyar de cap i de nou una ciutat, i la va aprofitar dissenyant una xarxa ortogonal de carrers, regular i amb uns amplis xamfrans, que és un orgull de la ciutat i el motiu pel que ha passat a la història com el pare de l'urbanisme modern.

I un cop fet això, li va fer un "estrip" de dalt a baix que trenca la xarxa i genera una infinitat de problemes, cosa que li fa perdre bona part de la seva utilitat potencial: illes escapçades, algunes fins al punt d'haver-se convertit en una minúscula plaça triangular on a penes hi caben una font i un parell de bancs. Us heu adonat que la majoria dels embussos de l'Eixample comencen al voltant de la Diagonal? La Diagonal no s'hauria d'haver fet.

Però la Diagonal existeix i no es pot fer marxa enrere. Per tant, el millor que es pot fer és convertir-la en un gran parc urbà (més aviat una successió de petits parcs, ja que estaria tallat per tots els carrers de l'Eixample), traient-ne el trànsit rodat del centre. Una solució que ja s'ha fet a petita escala amb l'Avinguda Gaudí i amb l'Avinguda Mistral.

Propostes

- ✓ Eliminar el trànsit rodat del centre de la Diagonal, des de Francesc Macià fins a Glòries, deixant només les calçades laterals per als veïns, abastiment de botigues i vehicles d'emergències.
- ✓ Convertir la superfície guanyada al trànsit en un gran parc urbà, amb arbres, zones de joc infantil, etc.

- ✓ Redissenyar el sistema semafòric de l'Eixample aprofitant que tots els carrers, tant verticals com horitzontals travessen la Diagonal sense problemes per tal d'optimitzar la circulació del conjunt.
- ✓ Redissenyar les línies d'autobús que actualment passen per la Diagonal fent-los passar per altres carrers de l'Eixample

8.- El tramvia

Per encarar seriosament aquest problema, cal començar tenint en compte un fet bàsic i rarament esmentat: la situació actual és el resultat de tants nyaps, errors i disbarats que no hi ha solució bona. Es faci el que es faci, només serà la menys dolenta de les solucions.

En la situació actual, amb dues línies que acaben en punts separats i excèntrics, el tramvia perd bona part de la seva capacitat de ser un mitjà de transport públic útil i eficient. La solució òptima —exclusivament des del punt de vista d'eficàcia del transport públic— seria una connexió en superfície per la Diagonal, però això convertiria l'”estrip” que representa la Diagonal (v. #7 la Diagonal) en una autèntica barrera que dividiria la ciutat en dos de manera pràcticament definitiva. Fer-lo passar per altres carrers de l'Eixample té els mateixos inconvenients i cap dels avantatges de la connexió en línia recta. Probablement, la solució menys dolenta seria fer-lo passar soterrat per la Diagonal però això a part de ser una solució caríssima està per veure fins a quin punt és tècnicament possible, atesa la xarxa de túnels de metro i tren, clavegueres, conduccions etc. que hi ha al subsòl de la ciutat.

En situacions com aquesta el més normal en democràcia seria resoldre-ho mitjançant un referèndum; però ha de ser un referèndum ben fet, convocat per resoldre el problema i no amb altres finalitats, on es debatin seriosament les diferents opcions, disposant d'informes tècnics, econòmics i del tipus que calgui, elaborats per persones i organitzacions solvents, que tinguin una capacitat tècnica indiscutible, en un debat obert i desapassionat.

Propostes

- ✓ A curt termini, deixar-lo com està i encetar el debat previ al referèndum —en les condicions esmentades— per resoldre el dilema tenint en compte que en cap cas la solució serà “la bona” sinó només “la menys dolenta”.

NOTA: Per limitacions legals, polítiques i pressupostàries segurament el referèndum no es pugui celebrar fins que Catalunya disposi d'una República efectiva. Tanmateix sí que es pot ja començar el debat.

9.- El problema del taxi

Per afrontar degudament aquest problema el primer que cal fer és reconèixer que el negoci del taxi, tal com està concebut avui, és un sector en vies d'extinció a llarg termini i la lluita contra les noves formes de transport que li fan competència (VTC, economia cooperativa, etc.) és lluitar contra el futur, és a dir una batalla perduda.

D'altra banda, tal com està plantejat el sector actualment, és ple d'ineficiències i situacions absurdes. Si el taxi és un servei públic no té sentit que les llicències s'hagin “patrimonialitzat”: una llicència ha de ser, per definició, una concessió temporal i no s'ha de poder vendre, de manera semblant a com succeeix amb les companyies

d'autobusos de línia. Anàlogament, els preus taxats han de ser-ho en funció de la capacitat de prestar el servei, subvencionant-lo si cal i no, com passa ara, que el taxista s'hagi de guanyar la vida exclusivament amb la recaptació com si fos un servei exclusivament privat. Tampoc no té sentit que un cotxe, el mitjà de producció essencial, no pugui circular en dies determinats i encara menys que tingui un sol conductor, conceptes pensats per a temps passats on cada taxista era el propietari del seu taxi i la seva llicència.

Revertir tot això vol dir que les llicències actuals han de ser absorbides en un termini raonable, la qual cosa topa frontalment amb el fet que hi ha moltes persones que s'han endeutat per comprar una llicència, que és la dificultat principal per resoldre el problema. Tampoc no s'hauria de poder conduir un taxi sense haver passat abans un examen que garanteixi un coneixement suficient de la ciutat.

Propostes

- ✓ Emprendre un estudi per replantejar completament el sector, que s'ha de basar en un règim de concessió temporal, subjecte a un capacitació suficient dels conductors i amb tarifes reglades i subvencionades, si cal. Naturalment en aquest estudi hi han de poder intervenir totes les parts i tenir en compte els interessos de tothom.
- ✓ En la mateixa línia, un pla de supressió progressiva de ls actuals llicències, sigui recomprant-les el propi Ajuntament, sigui amb un pla d'amortització a un termini raonable (set anys, per exemple?)

10.- Habitatge

El dret a l'habitatge és fonamental, i l'Ajuntament, en tant que Institució més propera al ciutadà n'ha de tenir cura envers els seus ciutadans.

Tanmateix, és un fet que a la ciutat hi ha molt poca oferta disponible, tant per manca de terrenys edificables com per la demanda generada pel turisme que, presumiblement, no minvarà, ans al contrari.

Hi ha dos problemes cabdals en aquest sentit: l'especulació i els drets de la propietat privada. En un context de mercat lliure, i en una situació amb molta més demanda que oferta, és il·lusori pensar que les administracions públiques poden fer que els preus baixin. La hipotètica capacitat de les administracions de fixar o regular els preus dels lloguers, a part que difícilment pot ser una competència només municipal, no és viable —probablement ni tan sols es pugui plantejar— mentre Catalunya no sigui una República independent.

Només baixaran els preus, tant de compra com de lloguer si l'oferta i la demanda s'equilibren, la qual cosa es pot fer de dues maneres: augmentant l'oferta i disminuint la demanda.

Propostes

- ✓ Aprofitar totes les oportunitats per augmentar l'habitatge social a la ciutat, que ha de ser un objectiu essencial de l'Ajuntament.
- ✓ Control estricte i sancions exemplars als casos de *mobbing* immobiliari.

- ✓ Mesures legislatives per tal que els pisos buits amb finalitat purament especulativa es posin al mercat: impostos especials, arribant a l'expropiació en casos extrems, i alhora mesures per facilitar el lloguer o venda a particulars.
- ✓ Negociació amb bancs i fons propietaris de grans carteres de pisos per tal que reverteixin a la ciutat.
- ✓ Control dels pisos turístics, en especial els que atreguin turisme indesitjat (v. #3 Turisme)

11.- Immigració

Una primera constatació elemental: un immigrant no és un delinqüent.

Un immigrant és una persona que necessita, com tothom, cobrir cada dia les seves necessitats bàsiques i si no té una manera legal i honrada de fer-ho, fatalment acabarà recorrent a altres mètodes. Per tant, cal posar els mitjans necessaris perquè això no passi.

Una segona constatació: Barcelona és una ciutat d'acollida.

Ara bé, actualment, la capacitat d'acollida és limitada, tant per raons pressupostàries com fins i tot legals; mentre Catalunya no sigui una República sobirana la nostra capacitat en aquest sentit serà molt més minsa.

Cal ressaltar que el govern espanyol té el (mal) costum de dirigir a Catalunya, i singularment a Barcelona, molts dels immigrants que hi arriben de manera més o menys irregular. No és acceptable, per exemple, que només en el passat mes de juliol arribessin més menors no acompanyats que en tot l'any 2015, triplicant la xifra del mateix mes de l'any passat: en aquestes condicions és impossible disposar dels mitjans necessaris per fer un acolliment com cal.

S'ha d'afegir que molts d'ells estan de pas, doncs Barcelona és per ells un esglaió per acostar-se a d'altres ciutats europees.

D'altra banda, una política de "papers per a tothom" és inviable, no només perquè no és sostenible a mig termini, sinó per l'efecte crida que genera que agreuja encara més el problema.

Tot plegat, si no es tracta el problema amb la cura adequada, podria acabar generant problemes que, avui com avui encara són lluny d'esclatar, com ja ho han fet en altres llocs d'Europa. I cal evitar de totes, totes, que això passi a casa nostra.

Propostes

- ✓ Destinar un pressupost raonable a fer la millor acollida possible a un nombre de persones que estiguem en condicions d'acollir correctament
- ✓ Als que ho vulguin, facilitar-los que puguin seguir viatge cap a Europa.

12.- Ocupació comercial de l'espai públic arran de la façana

Des de fa anys, a Barcelona s'estan duent a terme diferents polítiques per facilitar la mobilitat a peu, en especial de les persones grans, amb discapacitats, etc. No cal dir que s'ha de continuar en aquesta línia, però hi ha un aspecte que s'ha deixat molt descuidat i avui ja comença a ser un autèntic problema, especialment per a les persones grans.

Van ser els hotels, ja fa temps, els que van començar amb el costum de situar, als costats de la porta d'entrada, un parell de testos amb plantes, que amb el temps s'han convertit en grans jardineres. Paral·lelament, el costum s'ha anat generalitzant i avui dia nombrosos comerços i establiments de tota mena col·loquen tot tipus de cartells, plantes, tauletes, màquines de joc infantil, etc. a un o els dos costats de les portes, ocupant la vorera i obligant els vianants a separar-se de la façana..

Pot semblar un tema menor, però es tracta d'una ocupació il·legal de l'espai públic amb finalitats privades, que a més perjudica un costum molt estès a la nostra ciutat: quan plou, les persones a qui la pluja ha agafat sense protecció (o fins i tot encara que en duguin) van arran de les façanes mirant de protegir-se sota dels balcons; quan es troben amb una d'aquestes situacions, es veuen amb l'obligació de separar-se'n amb la consegüent mullena. Menys greu, però igualment perjudicial, és la situació que es dona a les hores centrals del dia a l'estiu, quan el ciutadà es veu obligat a separar-se de la façana perdent així la protecció de la seva ombra.

L'Ajuntament ha de protegir els seus ciutadans també en situacions de poca importància (aparent) com aquestes.

Propostes

- ✓ Obligació de deixar el pas lliure de tot obstacle per als vianants en una distància mínima d'un metre a comptar des de la façana de l'edifici.
- ✓ Prohibició de situar qualsevol estri al voltant de la porta de l'establiment que dificulti o impedeixi el pas de vianants.

