

“Els grans propietaris d’habitatges han de posar-los al mercat”

Barnadas admet que Olot té un barri vell molt deteriorat però que això és una oportunitat per poder habilitar nous habitatges

Considera també que no només falta una variant a la ciutat, sinó que cal canviar els hàbits de mobilitat

Anna Barnadas és cap de l’oposició a l’Ajuntament d’Olot. És regidora d’ERC des del 2015 i el 2021 va ser nomenada també secretària de Medi Ambient i Sostenibilitat de la Generalitat, dos càrrecs que actualment compagina.

Com es fa oposició en un Ajuntament quan l’equip de govern té majoria absoluta? Els que governen governen còmodes. L’altra qüestió és com podem fixar alguns dels temes grans que nosaltres portàvem en el programa d’oposició, perquè això no ens ho permet, ens dona molt poques possibilitats d’entrar agenda nostra en l’agenda de govern. En el mandat anterior governava el mateix grup, però en no estar en majoria absoluta hi havia l’oportunitat d’entrar algun tema més. Aquest mandat ha estat complicat per això i també per la covid, que ha fet que alguns plens no fossin presencials, fossin telemàtics i sense públic... i la política municipal ha quedat molt diluïda entre una cosa i l’altra. Quins són els principals problemes que afecten la ciutat? Hi ha dos reptes que la ciutat hauria d’afrontar ja. L’un és l’habitatge. Olot és una ciutat on es viu bé, però molta gent té molts problemes per trobar un habitatge com a primera necessitat i també quan ve a treballar. Aquest és també un problema que ens han manifestat des de molts sectors empresarials de la comarca. Per tant, si haguéssim de posar l’ull sobre una temàtica, seria resoldre el problema de l’habitatge. L’altre tema? L’altra temàtica seria fer la transició energètica. És una problemàtica que la ciutat encara no ha abordat, sobre com deixarem la dependència dels combustibles fòssils per passar a l’electrificació. I, associat amb la transició energètica, la transició ecològica i la mobilitat. Les empreses locals tenen capacitat d’absorbir mà d’obra, molta d’estrangera, que sovint s’enquibeix en pisos amb condicions precàries al nucli antic. Com s’equilibra això? Olot té una gran quantitat d’habitatge buit en un barri vell molt deteriorat, però que té l’oportunitat de poder fer ressorgir nous habitatges sense haver de créixer com a ciutat. També és cert que n’hi ha que ja estan ocupats i no tenen les condicions necessàries d’habitabilitat. Hem de vetllar perquè tothom tingui un habitatge digne, però, si busquem quins són els habitatges disponibles de lloguer, gairebé no en trobarem. Quina solució proposa? Per mobilitzar aquests habitatges nosaltres hem instat l’equip de govern per tal que es detecti quin és aquest contingent i que el pagament de l’IBI per aquests habitatges sigui el màxim possible, no amb la voluntat de fiscalitzar ni de fer que la gent tributi més, sinó per tal que la gent que té habitatges buits els mobilitzi. O sigui, que tenir un habitatge buit a Olot no sigui un avantatge sinó un inconvenient i, per tant, els grans propietaris d’habitatges han de posar-los al mercat. És cert que hi ha molts edificis al barri vell que requereixen una rehabilitació i això vol dir una inversió, però, igual que es troben línies d’inversió per a determinats projectes, també se’n poden trobar per a rehabilitar aquests habitatges. Qui en són els propietaris? Hi ha grups inversors que, transformats en bancs, tenen gran volum d’habitatges. També hi ha altra gent que històricament ha format part del veïnatge del nucli antic i que ara ja no hi viu, però que en conserva la propietat. Hem d’instar aquests propietaris perquè no tinguin por de posar els seus pisos a lloguer. La lloable vitalitat de les empreses origina un trànsit exagerat de vehicles i camions, però Olot no té una variant amb condicions. Què cal fer? La mobilitat és un gran repte per a la ciutat. Des de la secretaria d’Acció Climàtica acabem de validar la declaració d’impacte ambiental del vial, del que serà aquesta variant d’Olot, que més o menys aviat serà una realitat. Però no només ens falta una variant a Olot, sinó que cal canviar

els hàbits de mobilitat. Tenim un polígon industrial molt proper al nucli de la ciutat que hauria de ser accessible amb mobilitat personal, o sigui, amb bicicletes o patinets, atès que hi ha molta gent jove que treballa en aquests polígons. I hem de comptar amb la mobilitat a polígons amb busos, amb vehicle compartit... I tot aquest canvi de mobilitat depèn d'un pla de mobilitat a la Garrotxa. Està preparada la ciutat per absorbir un trànsit acceptable de bicicletes, patinets...? Tal com està ara, gens. Voler travessar tota la ciutat en bicicleta és actualment un risc per a les persones. Però, amb molt poca feina, com han fet a Vic, en un any seria possible. Un cop fet aquest esforç, sí que Olot és practicable. Tenim barris, com ara Bonavista i Montolivet, que són a força altura, però des d'ERC havíem proposat fer una línia d'ajuts a la gent que es comprés una bicicleta elèctrica, per solucionar la mobilitat d'aquests nuclis. Ara mateix, no, però és possible que Olot sigui una ciutat pedalable. Em consta que li preocupa molt la transició energètica... Hi ha molts municipis, més grans i més petits que el nostre, que ja estan creant autoconsum compartit, comunitats energètiques... Aquí a Olot hi ha una iniciativa veïnal però no hi ha cap iniciativa municipal. Tenim molts sostres de propietat municipal que podrien enquibir plaques solars i l'energia produïda per aquestes plaques podria ser compartida pels veïns més propers a aquestes instal·lacions. Equipaments grans com els pavellons esportius, per exemple, permeten aquest autoconsum compartit. Olot va fer un pas endavant quan va fer la xarxa de fred i calor que dona servei a instal·lacions importants com ara el Mercat i la Caritat, però a partir d'aquí es va aturar. I no ens podem aturar, perquè el país corre en aquest sentit i hem de començar a mirar on instal·larem les nostres unitats de producció de renovables. Però no tot és el barri vell... Olot té una gran riquesa en els seus barris i tenim barris amb moltíssima entitat. Parlem del barri vell com si fos l'únic, i certament és potser el més important perquè és un dels més deteriorats, però també hi ha altres barris de la ciutat que estan creixent en nombre d'habitants i per tant han de tenir els seus serveis i les seves possibilitats de mobilitat cap al centre. Quina funció hi té el TPO? Una altra qüestió és la del TPO, de com estructurarem un transport públic olotí eficaç, amb unes bones freqüències. Les capacitats no estan en dubte, perquè els combois van buits, però és necessari que augmentin les freqüències, perquè quan anem de l'Hospital a Bonavista, per exemple, no hàgim d'esperar una hora i mitja fins que passi un autobús. Si tenim uns barris ben connectats amb el centre i amb els polígons de treball, la gent es redistribuirà en aquests barris. I l'Ajuntament ha d'estar amatent a posar habitatge a disposició, i no només al barri vell. Com es manifesta tot això en l'àmbit de l'ensenyament? Nosaltres apostàvem per canviar la zonificació, perquè creïem que era la manera de provocar una millor distribució de l'alumnat, però també perquè no se'ns tanquessin algunes línies en algunes escoles. Evidentment, volem un ensenyament públic de qualitat i també confiem en les concertades de la ciutat, que ofereixen una bona educació, però pensem que era molt necessari aquest canvi de zonificació a la ciutat perquè totes les escoles tinguin un flux d'alumnes que permeti mantenir totes les línies. No ens agrada gens que s'hagin de tancar línies en algunes escoles... el Malagrida en podria ser una, o que hi hagi alumnes que visquin a Sant Roc i hagin d'anar a l'institut Garrotxa o al Montsacopa. Apostem per un repartiment equitatiu dels alumnes. Quines infraestructures cal abordar sense dilació? Hi ha una infraestructura clau, que és la variant d'Olot. Ara mateix és necessària perquè hi ha una colla de veïns que ho estan passant realment malament, que pateixen un trànsit de camions que no és normal en una via urbana. A part d'això, segurament tenim una ciutat ben dotada en infraestructures, però sempre hem dit que probablement faria falta una residència d'estudiants, sobretot si volem potenciar estudis de cicle formatiu de grau superior, que atrauen un alumnat de més de 18 anys, i poder revifar el teixit de la ciutat, que va envellint. I per combatre l'envelliment? No tant com infraestructura però sí com a estructura de ciutat, hauríem de poder revitalitzar l'oci. L'oci és una estructura clau. Ara mateix podríem dir que, de nit, la ciutat és gairebé morta. No podem esperar quatre anys més ni ens podem conformar, perquè el que fan els nostres joves és agafar el cotxe i anar-se'n. Si no volem que la ciutat s'envelleixi a marxes forçades, ens cal atendre els joves. I pels grans? I si diem que la ciutat s'envelleix, haurem d'atendre la generació de la tercera edat. Tant en l'àmbit de serveis, d'oci, educatius... per a la gent gran. És una dinàmica europea que, d'aquí a 10 o 15 anys, la població haurà envellit. Per tant, també ha de ser una ciutat preparada per atendre un contingent de gent gran que cada vegada té més salut. No estem parlant de residències geriàtriques, sinó d'una edat amb moltes inquietuds culturals i educatives.

Publicat a:

-El Punt Avui. Girona 10-09-2022, Pàgina 14
-El Punt Avui. Nacional 10-09-2022, Pàgina 14

Font del document:

[http://www.elpuntavui.cat/politica/article/17-politica/2189851-els-grans-propietaris-d-habitatges-han-de-posar-los-al-merc
at.html](http://www.elpuntavui.cat/politica/article/17-politica/2189851-els-grans-propietaris-d-habitatges-han-de-posar-los-al-merc-at.html)