

**MONOGRÁFICOS**  
APARCAMIENTOS EN EL TEJIDO URBANO

www.catalunyaconstruye.com

# catalunya construye

a destacar



#### EL FUTURO

El nuevo modelo de garajes tiende a la calidad de servicios y a la consideración de criterios ecológicos



#### LA MESA REDONDA

La política a favor de una sociedad más sostenible no debe estar reñida con el impulso de nuevas plazas de parking



Coches aparcados en plazas de pago del Área Verde, en la confluencia de la calle de Bruc con la Gran Vía, en Barcelona.

## Alianza a favor de una movilidad eficiente

El fomento del transporte público y los nuevos espacios de estacionamiento dibujan un modelo esperanzador

**M** JULIÁN SALAZAR  
Área Monográficos

En las grandes ciudades actuales convergen un gran número de actividades y necesidades diferentes que exigen trasladarse de un lugar a otro. Trabajar, residir, estudiar, pasear, comprar... infinidad de acciones en un espacio finito. La potenciación del transporte público, el uso racional del vehículo propio y los nuevos espacios de estacionamiento configuran un modelo esperanzador de movilidad diseñado para que el ciudadano pueda moverse sin miedo a si puede o no aparcar.

Afrontar una movilidad creciente y diversa, sin hipotecar la calidad de vida, el medioambiente y la fluidez del tránsito implica cambiar modelos. Aunque existe un

cambio sociológico sobre el uso del vehículo propio, sigue siendo una realidad con la que hay que convivir y, por lo tanto, es necesario buscar nuevas fórmulas que se adapten a los nuevos usos y tipologías de vehículos. Los párkingos ya lo están haciendo. Las nuevas construcciones de aparcamientos se basan en criterios de sostenibilidad medioambiental y ofrecen nuevos servicios adaptados a las futuras necesidades, como la instalación de puntos de recarga destinados a los coches eléctricos.

Aunque para conseguir un buen modelo de movilidad se requiere de inversión en transporte público, no hay que olvidar el vehículo privado. La solución es la convivencia basada en una política de equilibrios, ya que ningún elemento o sistema de la ciudad excluye totalmente a su

→ **BARCELONA CUENTA CON 416.112 PLAZAS PRIVADAS, ADEMÁS DE 147.250 PÚBLICAS**

opuesto. Por el contrario, la ciudad, en su complejidad, es una suma porcentual de dualidades en equilibrio.

#### FALSOS DOGMAS

Hasta hace poco se creía que una ciudad sin coches era posible; ahora los expertos lo desmienten. Reconocen que existen falsas creencias como que un aparcamiento comporta tráfico. El tráfico es anterior al aparcamiento, si se hace un parking en un lugar donde no hay actividad, no irá nadie. También aseguran que una política de aparcamientos no es una política a favor del vehículo privado, sino que son complementarias. Por otro lado, creer que se ha de proveer a los núcleos urbanos de aparcamientos de disuasión lejos del centro de la ciudad o a las afueras de la misma para desplazarse

al centro con transporte público es otro error. El aparcamiento de disuasión no tiene que estar en la ciudad de destino, sino en la de origen, ligada a las estaciones de trenes o de autobuses, es decir, este aparcamiento debe ser intermodal, pero en la ciudad de la que se parte.

Pero la construcción de párkingos también está viviendo la crisis y desde el Gremi de Garatges de Catalunya dicen que la bajada del sector está entre un 8% y un 10%. Se construyen menos párkingos, pero los que se hacen son de mejor calidad, más ecológicos y con mayores servicios, además de tener aspectos emocionales para el usuario, como limpieza, iluminación, videovigilancia o eliminación de columnas. En concreto en Barcelona, el año pasado se contaban 416.112 plazas de vecinos y 147.250 en garajes públicos. ☉

**III<sup>P</sup> SEMINÁRIO IBÉRICO**

**ANEPE** **A SESGA**

**III Seminario Ibérico. A Cidade Possível Albufeirão. 20 a 22 octubre 2010**

[www.iparkseminar.com](http://www.iparkseminar.com)



# Párkings con criterios de sostenibilidad

La empresa catalana VOPI-4 construye garajes pensando en las exigencias del futuro y el ahorro de energía

## La firma apuesta por incorporar puntos de recarga para vehículos eléctricos

**M** J.S.  
Área Monográficos

Las características y usos de los vehículos cambian y, a su vez, deben hacerlo los aparcamientos. Las nuevas formas de movilidad y la conciencia por el medioambiente exigen cambios de modelo a la hora de concebir los espacios que ocupan y transitan los vehículos de hoy y del mañana. Por ello, empresas como VOPI-4, que cuenta con más de 20 años de experiencia en la construcción y rehabilitación de aparcamientos tanto públicos como privados, concibe sus nuevos proyectos pensando en el futuro.

La construcción de los nuevos aparcamientos se rige por criterios de sostenibilidad y ahorro energético. La aplicación de las nuevas tecnologías permite a VOPI-4 incorporar sistemas de iluminación con lámparas de leds, que consumen un 70% menos que las de tubo fluorescente convencional. Además, este nuevo sistema genera menos residuos, ya que su vida útil es de 50.000 horas, la emisión de la luz

es más efectiva y produce menos elementos contaminantes, como, por ejemplo, el mercurio de los tubos fluorescentes convencionales.

Avanzándose a las necesidades del futuro, la segunda novedad de los nuevos aparcamientos construidos por la empresa catalana son la incorporación de puntos de recarga de vehículos eléctricos. La empresa es consciente de que, próximamente, este vehículo irrumpirá con fuerza en el panorama ciudadano y para ello hay que estar preparado.

La preocupación de VOPI-4 por la calidad y la preservación del medioambiente no es una característica de ahora, ya que en su momento fue pionera con la obtención de los sellos ISO 9000 y ISO 14000 y este año ha vuelto a repetir mérito con la obtención de la calificación EMAS, un sello que solo dos empresas constructoras en Catalunya disponen y que reconoce la excelencia en gestión medioambiental. Para VOPI-4, garantizar la calidad es más que una voluntad, es todo un compromiso y para cumplirlo ejerce un riguroso control de los materiales, de la ejecución del proyecto, de la obra y de los acabados.

### NUEVOS RETOS

VOPI-4 empezará a construir los próximos días un aparcamiento en Premià de Mar, en la plaza de los Països Catalans, con una capacidad de 379 plazas. Este apar-

camiento será construido y explotado en régimen de concesión administrativa junto con la zona azul de la población. Será un aparcamiento moderno, con mucha amplitud y muy diáfano, donde se aplicarán las últimas novedades en materia de sostenibilidad y ahorro energético.

Durante el año 2010, VOPI-4 ha inaugurado otros aparcamientos. Uno de ellos en Badalona, concretamente en la plaza de los Països Catalans, con capacidad para 365 vehículos y que fue construido bajo el nivel freático en un plazo de 15 meses. El segundo de los proyectos inaugurado este año fue en el Parc de la Torre Lluç de Gavà, con capacidad para 275 vehículos y con un tiempo de construcción que no superó los 12 meses.

Pero la empresa catalana es consciente de las cambiantes condiciones del sector y de la aportación que puede hacer en otros países con la aplicación de sus proyectos. De esta manera, se adelanta al presente y mira hacia el futuro. Así, en el 2003 se aventuró en el mercado exterior y creó la filial VOPI-H que trabaja tanto en la promoción como en la construcción en Hungría, ofreciendo un servicio integral a sus clientes. Además, contribuye en la difusión del conocimiento sobre las nuevas tecnologías y la buena gestión en cuanto a criterios ecológicos y de sostenibilidad. Así, la empresa catalana a través de personal experto, aplica su saber tanto en la empresa privada como en la pública. ☉



Interior de un aparcamiento construido por VOPI-4 en Badalona.

## las tribunas



**Ramón LLOPART** ARQUITECTO Y VICEPRESIDENTE DE LA ASOCIACIÓN ESPAÑOLA DE APARCAMIENTOS Y GARAJES (ASESGA)

# APARCAMIENTOS A MEDIDA

No hace tantos años, cuando proyectábamos un aparcamiento, perseguíamos obtener un óptimo aprovechamiento del espacio. Al presentar el proyecto, nuestros clientes miraban sin disimulo la ratio obtenida, puesto que se enfatizaba la rentabilidad física del espacio frente a la química que este fuera capaz de transmitir.

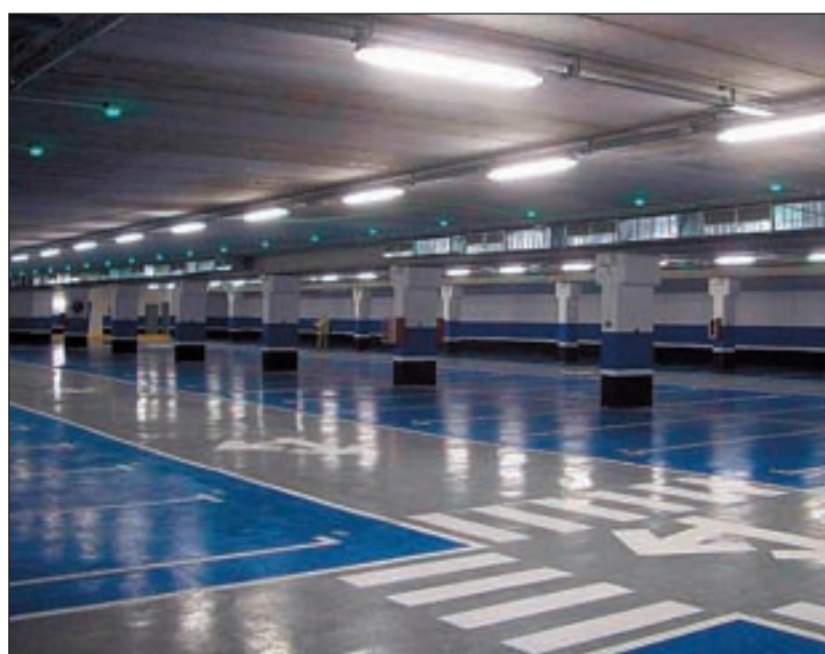
Ahora, casi terminada la primera década del tercer milenio, los automóviles son cada día más distintos; más grandes unos y más pequeños otros. Además, la futura implantación de los vehículos eléctricos conllevará un aumento del amplio abanico existente. La diversidad morfológica y funcional hará que, en el futuro, aparcamientos y garajes implanten servicios, tanto presenciales como telemáticos, que ahora no podemos siquiera imaginar: alquiler de flotas de vehículos eléctricos, contratación de seguros o *car sharing* harán que se llegue a facturar solamente por servicios, ofreciendo a cambio aparcamiento gratuito.

En el 2011, con el vehículo eléctrico viviremos un momento importante, pero no un momento único sino evolutivo, puesto que va a ser la génesis de un nuevo pensamiento universal. El Ministerio de Industria, Turismo y Comercio presentó en abril el plan estratégico integral para el impulso del vehículo eléctrico, redactado con el concurso de las empresas eléctricas,

de infraestructuras, de automóviles y diversos organismos, como Asegsa. Desde entonces, muchos se postulan como ideales estaciones para la recarga de vehículos eléctricos: centros comerciales, gasolineras, cabinas telefónicas... Pero nadie, como los aparcamientos y garajes, que suman a su función primigenia de acogida y custodia, la exigencia de carga en largos periodos y en horas valle.

La configuración de los edificios de aparcamiento será consecuencia de las cambiantes dimensiones de los automóviles y de la transformación de usos en los aparcamientos, que comportarán exigencias ahora desconocidas. La motos ocuparán un porcentaje significativo de plazas, las bicicletas dejarán de ser algo extraño dentro de un aparcamiento y los vehículos eléctricos se empezarán a ver. Ante ello, cabe únicamente la absoluta racionalización y la libertad de usos que solamente se obtiene con estructuras prefabricadas de naves de 15,5 metros libres de pilares, que permiten cualquier transformación de usos, en pocas horas y con unos cuantos botes de pintura.

Curiosamente, los aparcamientos llamados, hasta hoy, *inteligentes* o bien robotizados, no han hecho honor a esta cualidad, al contrario, hay ejemplos casi inverosímiles. Los aparcamientos que llamamos convencionales, o bien físicos, se han ganado, por mérito propio, protago-



Interior del aparcamiento Casernes, situado en Vilanova i la Geltrú.

## Los nuevos usos y dimensiones de los coches cambiarán el modelo actual

nizar el futuro del aparcamiento.

En los últimos 25 años las medidas de las plazas han crecido de los míticos 2,20 x 4,50 metros a los actuales 2,50 x 5,00 metros, es decir, 1 cm de ancho por año o un 10 % tanto de ancho como de largo. Pero, en este mismo lapso de tiempo, los coches han crecido más o menos lo mismo y, por lo tanto, en este campo

poco hemos avanzado. No obstante, tenemos la sensación de que, en los últimos 25 años, los aparcamientos han avanzado algo más de un palmo y son más luminosos, seguros, cómodos, y en definitiva, amables. Estos cambios en la percepción se han obtenido no en virtud de la configuración física, sino por la empatía de la química que transmiten. Asimismo, hemos reconvertido el inicial *handicap* de los edificios subterráneos, la ausencia de luz natural, en una oportunidad a la que sacamos partido mediante la luz artificial y los elementos que favorecen su propagación, difusión y reflexión, que tienen un papel primordial en la lectura del edificio subterráneo.

Con la inteligencia aplicada a la tecnología, las telecomunicaciones, los sistemas informáticos, de control, de guiado y videovigilancia, inundan de mensajes nuestra percepción sensorial. Estos mensajes actúan sobre el conjunto de las sensaciones y de los sentimientos que pertenecen al mundo de la inteligencia emocional, divulgada por Daniel Goleman en 1996, que nos permite conocer el mundo de lo sensorial, de la percepción y de las emociones como capacidades fundamentales del ser humano. Con él, aprendimos que los hechos no tienen solo identidad objetiva, lo que cuenta es como se perciben y que las cosas no son lo que son, sino lo que nos parecen. ☉



# Las opiniones de los expertos

## El papel de los garajes como complemento del transporte público

### la actividad

Barcelona, un modelo a seguir en todo el mundo



Desmontando tópicos. Así empezó la mesa redonda organizada por EL PERIÓDICO DE CATALUNYA con el objetivo de analizar la situación actual de los aparcamientos y la movilidad en las ciudades. Y es que los dos temas no son antagónicos. Es más, se complementan. Una política a favor del transporte público no debe estar reñida con una política a favor de los aparcamientos. Los participantes del debate apuestan por garajes limpios, iluminados, amplios, amables e inteligentes tanto en infraestructura como en su aspecto emocional. Características, todas ellas, que han hecho de la ciudad de Barcelona un modelo a seguir para otras ciudades de Europa y del resto del mundo.

El sector del parking hace tiempo que no es un negocio secundario vinculado a otra actividad. El estacionamiento es hoy una actividad económica en sí misma que factura más de 1.000 millones de euros en España al año. En un contexto como el actual, donde la crisis afecta cualquier aspecto de la sociedad, se debe empezar a pensar en el parking del futuro, que tenderá más hacia la prestación de servicios que hacia el alquiler de espacio. Alcanzar una alta fidelización, lograr una buena adaptabilidad del espacio y asegurar un uso eficiente del coche en las calles se antojan como puntos clave para garantizar una buena movilidad en la ciudad y un funcionamiento óptimo del aparcamiento.

# Optimizar aparcamientos para mejorar las ciudades

Profesionales del sector definen cómo serán los parkings del futuro y garantizan una buena movilidad gracias al uso eficiente del coche privado

**M** VÍCTOR CORREAL  
Área Monográficos

La gestión de los aparcamientos se ha ido realizando desde el área metropolitana hacia el exterior. Las primeras palabras que se escuchan en la sede del Gremi de Garatges de Catalunya las pronuncia Ramon Llopart, vicepresidente de la Asociación Española de Aparcamientos y Garajes (Asesga) y gerente de la empresa Alfa-3: **“Ahora ya estamos trabajando en la tercera corona, porque los aparcamientos que se construyeron en Barcelona o en Terrassa ya están hechos”**. Una nueva gestión que es, a la vez, un cambio estructural importante. **“Más importante aún que el tiempo de crisis en el que vivimos”**. La vicepresidenta del Gremi de Garatges, María Luisa Godia, muestra los números exactos de lo que ha representado la crisis en el sector. **“Nos sale entre un ocho y un diez por ciento de bajada”**. Por lo demás, el sector del parking generalmente es un negocio donde siempre trabajan los mismos empleados, donde trabajan las mismas familias y que se va **“modernizando día a día para dar más calidad al usuario”**.

**“¿Un ocho o un diez por ciento? –se sorprende Josep Bergadà, gerente de Hornimpres– pues no está mal. Yo, que estoy en negocios industriales, debo decir que la caída de precios ha sido brutal”**. En el sector inmobiliario, obviamente, todo está muy parado. También en la construcción de aparcamientos. Ber-

gadà incide en la situación actual que describía Llopart: **“El trabajo donde nos estamos focalizando es en esta segunda y tercera corona metropolitana. Ciudades pequeñas de unos 25.000 habitantes que quieren recuperar sus cascos antiguos, sus zonas comerciales y sacar los coches de estos lugares mediante la utilización de aparcamientos horarios”**. Un trabajo que solo se puede realizar mediante acuerdos con ayuntamientos, a la inversa de como se hacía antes. **“Como no hay una alta rentabilidad, es el ayuntamiento quien cede facilidades para que se le construya el aparcamiento”**, explica.

Àngel López, director de Movilidad del Ayuntamiento de Barcelona, asegura que las infraestructuras de parking aparecen cuando son más rentables, pero también aparecen cuando la ciudad establece esta necesidad. **“Barcelona, desde los años 70, observó que para mantener una situación equilibrada del vehículo privado en las calles, requería apostar por los aparcamientos subterráneos”**. López se congratula de la buena dotación del estacionamiento fuera de calzada que existe en la ciudad, con más plazas de aparcamiento subterráneo que coches censados: **“Si que es verdad que hay lugares donde el déficit de estacionamiento es importante, sobretudo cuando en los barrios de estos distritos se siguen políticas de reservar el espacio de las calles para un uso más eficiente que el de tener coches aparcados”**. El director de Movilidad prevé un cambio en la concepción del apar-

### RETOS PARA LOS PRÓXIMOS AÑOS

→ El parking del futuro deberá avanzar hacia la prestación de servicios más que hacia el alquiler de espacio

→ Las experiencias de aparcamientos robotizados en toda España han tenido el fracaso como resultado

→ Los garajes, en su proceso de renovación de activos, representan el sector que más se han modernizado en los últimos años

camiento. **“Seguramente, el parking del futuro deberá ir hacia la prestación de servicios más que hacia el alquiler de espacio”**.

**“Barcelona fue pionera en el tema de los garajes”**, apunta Josep Maria Torres, presidente del Gremi de Garatges, el anfitrión del debate. **“Cabe recordar que en el parking rotatorio o parking horario fuimos los primeros de Europa. Esta ciudad siempre ha tenido inquietud acerca de este negocio”**. Torres pone como ejemplo garajes como el de la plaza de Catalunya de Barcelona, de 4.000 y 5.000 plazas de aparcamiento y con más de 35 años a sus espaldas. Una infraestructura avanzada a su época, aunque **“en ese momento no era un negocio muy boyante”**. **“Ahora vamos pasando la crisis como podemos. Hay garajes en el centro de Barcelona que están sufriendo mucho”**, comenta Torres. Aunque a pesar de estas circunstancias, existe **“una cierta estabilidad”**.

#### TRANSPORTE PÚBLICO CONTRA PÁRKING

Cuando en Barcelona, como en otras ciudades, se empiezan a realizar aparcamientos subterráneos para hacer frente a la escasez de viviendas con garaje propio, se produce la circunstancia que el aparcamiento, como concepto, pasa a ser una cuestión social. El aparcamiento pasa, de ser propiedad de un edificio a estar a disposición de la ciudad. **“En este sentido, ha habido durante muchos años gente que pensaba que los aparcamientos iban contra el transporte público o viceversa”**, lamenta el vice-



Participantes en la mesa redonda organizada por EL PERIÓDICO DE CATALUNYA

presidente de Asesga, Ramon Llopart, que niega tal razonamiento: **“No. Aparcamientos y transporte público son plenamente complementarios. Es más, si una de las dos ramas falla, la otra se tambalea”**. Llopart lo ejemplifica: **“Si en un barrio no hay suficiente aparcamiento y el ciudadano que vive en ese barrio ha tenido que dejar su coche por la noche mal estacionado, a la mañana siguiente deberá llevarse su automóvil a trabajar. No es libre para apostar por ir en autobús”**.

Àngel López le da la razón. **“Efectivamente, el mejor complemento del transporte público es un buen uso del vehículo privado”**. Se necesitan mutuamente. **“Ni todo se puede realizar en vehículo privado ni todo se puede hacer en transporte público. Y el vehículo privado precisa aparcamiento”**. Para López, el ciudadano ya no solo se plantea tener un aparcamiento de propiedad, con aparcamientos de abono, de rotación, por horas... Ahora ya empieza a





**Josep BERGADÀ**

GERENTE DE HORMIPRESA

“Los párkings deben ser una infraestructura muy limpia, muy sólida y de larga duración”



**Josep Maria TORRES**

PRESIDENTE DEL GREMI DE GARATGES

“Un mayor espacio en las plazas las hace más cómodas y ayuda a fidelizar a los clientes”



**María Luisa GODIA**

VICEPRESIDENTA DEL GREMI DE GARATGES

“En los últimos años se ha ganado mucho en calidad, fruto del trabajo duro de los garajistas”



**Ramón LLOPART**

VICEPRESIDENTE DE ASESGA Y GERENTE DE LA EMPRESA ALFA-3

“El transporte público es complementario con una buena política de aparcamientos”



**Àngel LÓPEZ**

DIRECTOR DE MOVILIDAD DEL AYUNTAMIENTO DE BARCELONA

“El modelo de ‘mi coche y mi aparcamiento’ dejará paso a un transporte más colectivo y eficiente”



LEO FACCIÓ

por EL PERIÓDICO en la sede del Gremi de Garatges. De izquierda a derecha, Ramon Llopert, María Luisa Godia, Josep Maria Torres, Àngel López y Josep Bergadà.

bio hay lugares donde puede que no se necesite construir más aparcamiento, como en el Passeig de Gràcia.

**EL PÁRKING DEL FUTURO**

“Los aparcamientos robotizados en nuestro país han sido un fracaso”. Así de rotundo se manifiesta Ramon Llopert cuando se le plantea el uso de las nuevas tecnologías: “Ahora ya no trabajamos en estos estacionamientos inteligentes, sino en aparcamientos que sean inteligentes emocionalmente”. Llopert se refiere a unos aparcamientos que ganen en aspectos emocionales para el usuario, como limpieza, iluminación, videovigilancia o eliminación de columnas. “Es mucho más amable aparcarse en estas condiciones”, recalca.

Josep Bergadà, gerente de Hormipresa, admite que siempre se ha dividido el estacionamiento en dos grandes tipologías: el amable y el agresivo. “El amable es el que te proporciona inteligencia emocional, donde no te sientes como en un túnel oscuro, sino que ves gente, ves amplitud. El otro, donde constantemente tienes problemas, es el agresivo”. Para la vicepresidenta del Gremi de Garatges, en los últimos años se ha ganado mucho en calidad fruto del trabajo duro de los garajistas: “Se han tenido que amoldar a muchas leyes nuevas y esto ha representado mucha inversión. Desde el gremio se incide en que el garajista tenga un aparcamiento limpio y ordenado”.

Torres afirma que desde la implantación de cámaras de seguridad las compañías de seguridad les han bajado la prima. “Eso quiere decir que hemos reducido considerablemente la conflictividad. Siempre queda claro si se ha producido algún percance dentro del garaje o no”. Y asegura que un mayor espacio de las plazas las hace más cómodas y “crean fidelización en los clientes”. Llopert va todavía más lejos: “Los garajes, en su renovación de activos, son los que más han hecho en los últimos años. En tema de cámaras, vigilancia, control, barreras, seguridad e incendios, su evolución ha sido extraordinaria”.

Hay maneras de utilizar la tecnología de forma eficiente en la construcción de aparcamientos, reduciendo costes y tiempo. Bergadà las expone: “Se trata de hacer el aparcamiento con prefabricados de hormigón, con una fabricación previa que se realiza en talleres. El parking se construye a piezas, que luego se trasladan al lugar”. Esta rapidez marca el futuro de los aparcamientos, que deben ser una infraestructura muy limpia, muy sólida y de larga duración. López ahonda en su adaptabilidad en el futuro. “Los coches se modificarán, pero el espacio seguirá”, concluye. ☉

**el modelo**

TRANSBORDO CON BUS O METRO PARA ACCEDER A LAS GRANDES URBES

**Plazas de enlace o ‘park and ride’**

ESTE TIPO DE estacionamientos para automóviles, cuyo objetivo es alentar a los conductores a aparcar su vehículo privado y acceder al centro de las ciudades mediante el trasbordo en transporte público, fue uno de los temas que se trató en la mesa redonda de EL PERIÓDICO.

Unos aparcamientos que los contenturios no dudaron en situar lejos de la gran ciudad. Para Ramon Llopert, “la gente ha localizado sus aparcamientos de enlace a unos 60 o 80 kilómetros de su ciudad. El aparcamiento está en origen, no en

destino”. Formalmente, hay pocos aparcamientos de enlace bien gestionados, pero realmente existen muchos. Según el director de Movilidad, Àngel López, se ha fracasado en la manera de gestionarlos. “La vinculación del precio de ese aparcamiento, evidentemente tan barato para que sea interesante su conexión al transporte público, hace que no existan gestores interesados en esa infraestructura, que tiene una estancia muy larga y en cambio, lo que se puede cobrar es muy poco”.

López distingue los estaciona-

mientos de enlace de los aparcamientos de disuasión, que por sus características o su situación evitan que los coches entren de pleno en la ciudad. “Son aparcamientos con una situación más cómoda y más barata donde después, a partir de allí, se puede coger el transporte público, pero que no están concebidos como un enlace”. Los llamados *park and ride* deben estar más alejados de las gran ciudad, cerca de los ejes ferroviarios, con condiciones de gestión cómodas, seguras y vinculadas a la tarjeta de transporte.

plantearse la necesidad de tener el coche. “Entramos así en unas relaciones todavía más interesantes, donde no nos es necesario tener un coche para utilizarlo, ni tener una plaza para aparcarlo”. El modelo de “mi coche y mi aparcamiento” va a dejar paso a un transporte más colectivo y eficiente.

**MOTOR DE LA ECONOMÍA**

“Yo añadiría una cosa”, puntualiza Josep Maria Torres. “Un buen transporte público es aquel que no prohíbe, sino que permite que una persona pueda dejar su coche libremente”. Torres defiende no solo el derecho a utilizar el coche, sino también la obligación de utilizarlo. “El coche no es únicamente el motor de la economía, sino que está al servicio de la economía”.

En este sentido, Àngel López añade una consideración. “Si se tiene coche, se debe tener aparcamiento”. Hay muchas zonas de Barcelona donde se requieren párkings de residentes, en cam-





# SPG

## **Prevenió de referència per a tot tipus d'empreses i autònoms**

- Especialitats tècniques en seguretat en el treball, higiene industrial, ergonomia i psicociologia.
- Especialitat en Vigilància de la Salut (Medicina del Treball).

**SPG**  
Servei  
**Prevenió Gaudí**

BARCELONA · TARRAGONA · GIRONA · LLEIDA · MADRID