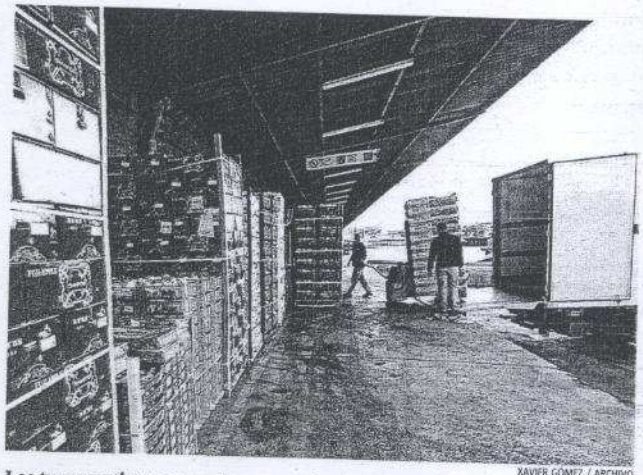
SUCESOS

Transportistas de Mercabarna denuncian robos en sus camiones de reparto

Los empresarios afectados han interpuesto más de 80 denuncias y cifran las pérdidas económicas a causa de los robos en 80.000 euros

ANTÒNIA JUSTÍCIA
Barcelona



XAVIER GÓMEZ / ARCHIVO

Los transportistas cargando mercancías en Mercabarna

Visten como si fueran repartidores. Con batas blancas y a veces verdes, dependiendo de la empresa a la que quieren desvalijar. Aprovechan para robar cuando el conductor ha estacionado e inicia el reparto de los pedidos del día. El descuido es aprovechado para hurtar todo el contenido de las furgonetas. Todo a plena luz del día. Algunas veces incluso son selectos y van a por los productos más caros que, se sospecha, acaban en un mercado ilegal. Este es el modo de operar de un grupo de individuos que desde el año pasado vienen saqueando los camiones de producto fresco, principalmente pescado y carne, que procedentes de Mercabarna abastecen restaurantes y tiendas de Barcelona.

La Asociación de Concesionarios de Mercabarna (Assocome) calcula que se han llevado a cabo un centenar de robos y se han interpuesto más de 80 denuncias por parte de empresas que han sido víctimas de sustracciones por el mismo método. No sólo se llevan a cabo en pleno día, sino también en algunas de las calles más importantes de Barcelona como paseo de Gràcia, Rambla de Catalunya, Pau Claris o la calle Enric Granados. "Son zonas donde es difícil aparcar y el repartidor, una vez ha encontrado un lugar, aprovecha con una carretilla para llegar al máximo número de clientes, por lo que puede tardar en regresar a la furgoneta", explica Frederic Olivella, propietario de una de las empresas que ha sido objeto de robos. "No creemos que sean bandas organizadas, pero sí que conocen los hábitos de los conductores", relata Joan Llonch, presidente de la Assocome. Actúan en grupos de tres o cinco, imitando en su vestimenta a los repartidores y, en el momento en el que el chofer se aleja, revientan la puerta trasera de la furgoneta y descargan el género, que se lo llevan en otro vehículo.

Los robos se producen a plena luz del día en las zonas de carga y descarga del centro

"Son pequeños robos pero llevados a cabo de una forma muy continuada", explica Llonch, quien asegura que con la crisis han notado un incremento notable de ellos. Las pérdidas económicas se estiman en unos 80.000 euros, aunque para algunos el problema no es solo una cuestión económica. "Es un perjuicio para el negocio porque un robo supone que a un determinado número de clientes no les va a llegar el género aquel día y las consecuencias son para la empresa", relata Olivella.

Por tratarse de un producto perecedero, que en 24 o 48 horas se tiene que consumir, los empresarios sospechan que sus productos, una vez robados, se revenden a bajo precio. Un tema que han puesto en conocimiento directo del alcalde de Barcelona, Jordi Hereu, a quien el pasado mes de febrero le remitieron una carta explicándole el problema que sufre el sector.

Según el presidente de Assocome, el compromiso pasa por una próxima reunión con la Guardia Urbana para tratar de encontrar una solución, "aunque somos conscientes de que es de difícil arreglo", reconoce Llonch. Algunas empresas ya han incrementado sus medidas de seguridad que pasan por sistemas más potentes en las puertas traseras para evitar que puedan abrirlas o poner a dos personas en cada furgoneta, de manera que mientras una reparte, la otra vigila.●

Fernández Díaz inicia la precampaña y se presenta como el "cambio sensato"

BARCELONA Redacción

El PP ha empezado a calentar motores de cara a las elecciones municipales que se celebrarán el año que viene. El presidente del grupo municipal del PP, Alberto Fernández Díaz, se postuló ayer ante 350 personas "como el cambio sensato para Barcelona". El líder popular se presentó como alternativa "a un alcalde ausente y sin liderazgo y un Xavier Trias que cada vez más radicaliza su discurso nacionalista". Aseguró además que su grupo pactará con Barcelona porque su objetivo "no es una concejalía o la alcaldía, sino las personas, la lucha contra la crisis y la delincuencia, y atender con dignidad a los que más necesitan".

Fernández Díaz también anunció su voluntad de transformar la Diagonal para que sea más humana, aunque apostó por estudiar otro tipo de soluciones diferentes de las que ha propuesto el Ayuntamiento. En su opinión, el tranvía sólo puede pasar por la Diagonal de manera soterrada. Por eso apostó por esta solución o, en todo caso, unir las líneas del Llobregat y de Glòries a través de otro trazado. El edil popular aseguró que "Barcelona está en manos del chantaje de Hereu y del fundamentalismo de ICV que obliga en ambas opciones a escoger el trazado del tranvía por la Diagonal". Fernández Díaz también propuso actuar con "mano dura" para evitar que Barcelona sea conocida como la "capital mundial del hurto". También defendió un discurso sobre inmigración "claro y sin complejos y sin miedo a que nos digna racistas porque no lo somos".●

ARCHIVO

Fernández Díaz

Enric Sierra

Incógnitas en la Diagonal

Un millón y medio de barceloneses están convocados en mayo para votar en referéndum sobre una de las tres opciones que propone el Ayuntamiento para el futuro de la Diagonal. Se trata de elegir entre aplicar el modelo paseo de Gràcia, con las aceras bien anchas y los coches al centro; implantar el modelo Rambla, con un paseo central para peatones y los vehículos circulando a lado y lado; o bien votar que no gusta ninguna de los dos. Esta última alternativa no significa necesariamente que se quiera dejar la Diagonal tal como está, opción que va ganando en la mayoría de sondeos oficiosos que se han hecho hasta el momento. Sus defensores opinan que es mejor no tocar nada porque el horno económico no está para bollos poco o nada prioritarios.

Antes del referéndum habrá que aclarar cómo procederá el gobierno municipal en función de algunos resultados posibles. Por ejemplo, ¿se establecerá un mínimo de participación que avale el proceso? En el periodo de elaboración de las alternativas que ha durado tres meses y que ha costado dos millones de euros, han participado unas 30.000 personas. Esto es un 2% de la población llamada a votar. ¿Es suficiente que este bajísimo porcentaje decida el futuro de la vía más importante de la ciudad?

Por otra parte, se puede dar el caso de que venza la alternativa de no mover ni un ladrillo pero que la suma de las otras dos opciones de reforma conforme una mayoría. Con este resultado, el Ayuntamiento podría interpretar que los barceloneses querrían una reforma de la Diagonal, aunque estarían divididos sobre cómo realizarla. ¿Qué hará el Consistorio en este caso? ¿Tendrá la tentación de impulsar igualmente una reforma (la mayoritaria) o respetará la opción ganadora de dejar las cosas como están? Seguramente, este planteamiento no se producirá porque es poco probable que una mayoría de gente se movilice para votar a favor de que no se haga nada.

La alternativa que sitúa el tranvía en el centro de la avenida dejaría al usuario en medio de la calzada

Por tanto, parece más razonable que gane una de las dos alternativas de reforma. La preferida por el gobierno municipal es la opción A, la que plantea aplicar el modelo paseo de Gràcia, con las aceras superanchas y los coches y el tranvía por el centro. Esta fórmula gusta más porque evita el traslado de los árboles, pero contiene un grave error. Si se fijan, esta alternativa plantea que el tranvía circule por los carriles centrales entre los autobuses y el tráfico privado, de forma que los usuarios de este transporte público deberán acceder al tranvía a través de unas estrechas plataformas que estarán situadas en medio de la calzada. Esto es un evidente peligro porque los usuarios se verán obligados a jugarse la vida para llegar a estos andenes. Pero que nadie se alarme. Como este proyecto no se hará hasta la próxima legislatura, habrá tiempo de retoques y hasta de devolverlo al cajón.