

Programa Superilla Barcelona

Sessió amb entitats de comerciants de la Dreta de l'Eixample

Dia: 2 de novembre de 2021	Hora: 12:30h	Lloc: Centre Òptic Cottet
----------------------------	--------------	---------------------------

ASSISTENTS

Entitats: - Associació d'Empresaris i Professionals de la Rambla de Catalunya - Som EixAmple	Ajuntament: - Jordi Matas, conseller tècnic del Districte - Àlicia Puig, assessora Segona Tinença d'Alcaldia - Isabel Pallejà Milà, consellera de Comerç del Districte - Dani Alsina, cap de la oficina tècnica Superilles - Rosa López, coordinadora estratègia Superilles - Manel Devesa, tècnic de l'Oficina de Promoció Econòmica de l'Eixample - Xavi Valls, tècnic de participació Superilles - Marta Melo, tècnica de participació Superilles
Nombre total de persones assistents: 14	

ORDRE DEL DIA

- Presentació del programa Superilla Barcelona i de l'avantprojecte de l'àmbit Consell de Cent amb Rambla Catalunya.
- Torn obert de preguntes i propostes

TEMES TRACTATS I ACORDS DE LA SESSIÓ

TEMES TRACTATS:

- Presentació del programa Superilla Barcelona
- La dificultat de la mobilitat del vehicle privat
- Els efectes de la pacificació sobre el teixit comercial
- Problemàtiques possibles: el manteniment de tota la infraestructura, la concreció de la càrrega i descàrrega, la perillositat de la convivència de diferents vehicles i els problemes de neteja i civisme
- Les accions del procés participatiu

RESUM D'ACORDS:

- Compartir la presentació amb les entitats assistents a la reunió
- Presentar els resultats dels estudis que hi ha en marxa, un cop finalitzats
- Mantenir informades a les entitats de l'evolució del projecte Superilles

DESENVOLUPAMENT DE LA SESSIÓ

Jordi Matas, conseller del Districte, dóna la benvinguda i fa un agraïment per l'assistència. Contextualitza la sessió ressaltant la importància de la participació del teixit comercial en la definició de com encaixa el model Superilla Barcelona al territori. Explica que s'ha realitzat una acció participativa amb una visita comerç per comerç dels eixos verds per recollir com viuen la transformació els comerciants.

Dani Alsina, responsable de l'Oficina Tècnica Superilles, exposa els objectius de les Superilles: posar al centre les persones, més activitat social i fomentar el comerç de proximitat. Descriu el model de carrer, que serà amb plataforma única on els vianants tinguin prioritat i els vehicles només hi circulin si han d'anar allà, però no per travessar el barri. Són carrers accessibles, ja que s'està treballant amb l'Institut de Persones amb Discapacitat i, pel què fa a la circulació, les places no es poden travessar, no tenen continuïtat. Es genera una nova infraestructura ambiental amb un subsòl vegetal de manera que les arrels poden oxigenar i expandir-se millor i l'aigua de la pluja filtra en un màxim de dos dies i se'n recupera un 30%, també es posen plaques solars. Hi ha una explosió del verd, amb un augment dels arbres a les places i als carrers, plantats cap al mig de la calçada. Es posa mobiliari urbà nou per fomentar els usos socials, com taules i zones de joc. Hi ha més llums i més baixetes.

Posa especial èmfasis en la reactivació econòmica del comerç de proximitat i aprofundeix en el funcionament de la càrrega i descàrrega per garantir la distribució urbana de mercaderies i, finalment, ensenya els mapes i render de l'avantprojecte de l'àmbit de Consell de Cent – Rambla Catalunya.

Jordi Matas comenta que la cruïlla Consell de Cent amb Rambla Catalunya és de doble direcció i té una casuística molt particular, per això, s'hi està treballant de forma molt específica i es contempla que els vehicles que venen de Rambla Catalunya puguin entrar directament.

Torn obert de preguntes i propostes

L'Associació d'Empresaris i Professionals de la Rambla de Catalunya manifesta que de l'estudi dels comerciants de St. Antoni presenta uns resultats que no són d'èxit respecte el model Superilles: la meitat dels comerciants afirmen que les vendes han disminuït, el 80% que els espais de càrrega i descàrrega són insuficients i el 70% que mobilitat del barri no és adequada. A més, els parterres no estan cuidats i la neteja no és la òptima. Com a associació els preocupa molt el tema de la mobilitat del vehicle privat ja que es dificulta molt l'accés al barri. A l'Eixample hi ha molts professionals, si els seus clients els hi costa entrar, es buscaran altres espais i això perjudica als comerciants. A la Rambla Catalunya es nodreixen de gent que ve de fora i creuen que el transport públic no funciona bé i acaba molt d'hora.

Pregunten si s'ha fet un estudi real de la mobilitat d'aquesta gent que ve de fora.

Rosa López explica que hi ha dos estudis en marxa que, tot i estar inacabats, ja aporten alguns resultats. Un sobre el perfil de persona que va a comprar en transport privat, i un altre sobre l'impacte de la transformació urbana en el comerç, incloent serveis i despatxos.

El primer estudi mostra que la majoria de gent que ve de fora a comprar a l'Eixample és per realitzar una compra no quotidiana. La majoria dels viatges de fora recorren una distància entre els 500m i els 10km, per tant, viuen en municipis de l'entorn on arriba metro i tramvia, i això vol dir que tenen una alternativa ràpida, que podrien fàcilment deixar el cotxe. Pel què fa els desplaçaments per compres quotidianes la majoria són de l'Eixample i d'altres barris i aquesta gent té almenys tres alternatives: el transport públic, ja que és el districte millor servit de tot Barcelona; la bicicleta, ja que el 92% dels carrers de l'Eixample seran possibles en bicicleta (per carrils bici ràpids, lents i ciclables) i anar caminant a través dels eixos verds, el canvi modal és molt fàcil.

La reducció de l'aparcament en superfície no és un problema perquè ja és baixíssim. Els cotxes de fora ja estan acostumats a anar al pàrquing. A Eixample només el 8% dels cotxes censats dels veïns de Barcelona que poden

aparcar en superfície.

Pel què fa al comerç hi ha molts estudis que diuen que un millor entorn està lligat amb l'èxit comercial (zones d'estar, de joc, plantes), per això els centres comercials van agafar aquest model. En el segon estudi que s'està realitzant s'afirma que l'entorn és un factor important, al marge d'altres factors que tenen a veure amb el negoci i un entorn més amable afavoreix el comerç.

Des de l'Associació d'Empresaris i Professionals de la Rambla de Catalunya estan d'acord en què un millor entorn afavoreix el comerç, el tema és com es fa aquest equilibri amb el transport. La gent gran no va en bicicleta, no agafen transport públic. Es pregunten dues qüestions: com es fa l'encaix amb la gent que hi viu i els comerciants que hi treballen (els cotxes podran entrar? es canviarà el sentit de circulació d'alguns carrers?) i què se n'ha tret de Sant Antoni que es millorarà aquí.

Pel què fa la primera, Rosa López, explica que ha augmentat la gent gran al carrer, un carrer accessible facilita la presència de la gent gran, la gent baixa molt més, hi ha molts més bancs. El cotxe podrà arribar, carregar i descarregar, fent parades curtes i com que la majoria seran per trasllats quotidians, la gent s'acabarà aprenent quin és el millor recorregut. La idea és disminuir els 300.000 cotxes que creuen l'Eixample cada dia.

Pel què fa la segona, Jordi Matas explica que el SAP aporta la dada objectiva que Sant Antoni és la zona més resilient. Comenta que les zones pacificades agafen pes amb el temps (com Portal de l'Àngel, Rambla Catalunya o les ampliacions voreres de Passeig de Gràcia que han beneficiat el comerç). Manel Devesa, tècnic de Promoció Econòmica, comenta que una altre entitat comercial de Sant Antoni diu que el volum de visites i l'ús del carrer ha augmentat i els comerços s'han recuperat més ràpidament. És cert que hi ha problemes puntuals de disseny i concepció i en aquest avantprojecte hi ha una evolució a partir de l'experiència de Sant Antoni: el tractament de la càrrega i descàrrega, el mobiliari urbà, el tractament i manteniment del verd...

Isabel Pallegà, consellera, considera que Sant Antoni té una idiosincràsia concreta i no es pot comparar amb Consell de Cent i els eixos verds. No es donen els mateixos supòsits, l'escenari és diferent. Pregunta si els estudis tenen dades d'abans o després de la pandèmia, ja que molta gent que venia de fora de Bcn no s'ha normalitzat i s'ha de tenir en compte.

Rosa López explica que els estudis estan en marxa i per tant, recullen les dades postpandèmia. Comenta que a Sant Antoni el comerç existent és de proximitat i quotidià amb poc efecte turisme, a Poblenou, en canvi, ha augmentat un 30% la presència comercial, a Horta tampoc no s'ha vist un retrocés, cada zona reacciona diferent però o es manté o augmenta, en cap cas disminueix. Les substitucions són per altres factors com jubilacions o comerços obsolets. Jordi Matas està d'acord en què Consell de Cent no és homogeni, la mateixa transformació a diferents trams tindrà afectacions diferents, per això es realitzen sessions participatives per a cada tram.

L'Associació d'Empresaris i Professionals de la Rambla Catalunya s'interessa per les obres i pregunta si hi ha calendari.

Dani Alsina explica que es preveu que les obres comencin el juny del 2022 i durin uns 9 mesos. Hi haurà diferents constructores que cadascuna farà 3 o 4 illes de cases, així doncs, no estaran 9 mesos davant d'un comerç.

Des de l'entitat Som Eixample es posa de manifest el seu recolzament al projecte, els comerciants de la seva associació estan contents perquè creuen que el projecte beneficiarà al comerç. De totes maneres tenen la incògnita de què passarà amb els comerços que no estan a eixos verds, creuen que és possible que augmenti el trànsit a Gran Via i Aragó.

Rosa López, explica que ara ja s'ha realitzat el 50% de la reducció de carrils i argumenta que l'única solució per tenir transit fluid és "escanyant". Hi ha moments durs, de canvi, hi ha una mesos o un any en què la gent es queixa, hi han embussos, però a la llarga es relaxa. Per exemple, a Ciutat Vella, ningú va en cotxe.

L'Associació d'Empresaris i Professionals de la Rambla Catalunya comenta que entenen el canvi de ciutat i volen respirar millor i que la gent estigui tranquil·la. El que demanen és que la transició sigui ràpida, amb seguretat i la millor comunicació possible al comerç. Amb mentalitat 360, ja que hi ha molta gent que ve de fora a treballar, comprar....

En general, els preocupa el manteniment de tota la infraestructura, per exemple, a Portal de l'Angel les furgonetes de transport trenquen els granits i els escocells de Consell de Cent i Borrell estan molt malament.

Dani Alsina explica que no només hi haurà més manteniment del verd, sinó que hi haurà millors condicions del subsòl que permetrà arbres més frondosos. El verd serà més naturalitzat i menys enjardinat, no es planten flors sinó planta mediterrània que amb una bona circulació de l'aigua es manté millor. Rosa López concreta que els escocells anomenats són autogestionats i no tenen reg.

També preocupa la circulació de vehicles i la càrrega i descàrrega per les mercaderies, ja que això pot generar un sobrevolum en una concentració d'hores.

Rosa López aporta dades sobre aquest tema (que s'han extret de la App): la hora punta d'ocupació de les CiD és de 10 a 11h del matí i a la tarda baixa en picat. També s'han fet comptatges amb treball de camp i s'ha determinat que hi ha un 26% de càrrega i descàrrega que és il·legal i aquesta també ha estat comptada a l'hora de dissenyar els mecanismes que han de permetre la distribució urbana de mercaderies. Així doncs, al matí, dins del tronc del carrer es permet aquesta activitat i queda una mica per sobre del que és la oferta actual, en hora punta és suficient i en hora baixa sobra, així doncs, no cal tenir hores permeses a la tarda. Tot i que això encara està en discussió. Les places de càrrega i descàrrega que queden fora dels eixos verds són de 12h, així s'alliberarien els eixos.

Quan tinguem els estudis tancats farem una presentació específica. Dani Alsina comenta que, de fet, s'estan millorant les condicions, ja que es podrà parar davant i ara han de parar a la cantonada (al matí). A la tarda estarà a les cantonades però es contempla que es pugui parar i agafar un carro a la mateixa vorera. Tot això pel què fa a la càrrega i descàrrega professional ja que les parades estan permeses durant tot el dia, per baixar persones, un paquet, etc.

L'Associació d'Empresaris i Professionals de la Rambla Catalunya pregunta sobre la possibilitat de peatonalització d'aquest carrer ja que és un eix ja molt pacificat. Dani Alsina contesta que no està sobre la taula ara i fins un horitzó a l'any 2030 però la idea seria treure els cotxes aparcats.

També s'insisteix que s'ha de tenir molt en compte la mobilitat. El carril bici de Aragó hi ha molta convivència de diferents vehicles i això genera més accidents. Els contenidors que tapen la vista, hi ha un conglomerat de coses que fan la convivència complicada i perillosa. Rosa López explica que l'objectiu final és que tota la ciutat circuli a un màxim de 30 km/hora i Dani Alsina exposa que amb la nova contractació de neteja els contenidors baixen l'alçada, estaran als eixos i s'intentarà que siguin dissimulats. S'optimitzaran els recorreguts dels camions i s'agruparan les zones de reciclatge, ja si estan junts es recicla molt més que si estan separats (costa el mateix fer-ho bé que malament).

Un altre aspecte a tenir en compte és que la pacificació genera més problemes de neteja i civisme (Consell de Cent ha estat la "party street" durant aquests mesos). L'Associació SOM EixAmples considera que el mobiliari no pot ser mòbil per temes de civisme.

Rosa López està d'acord en què si vivim més al carrer s'embruta més, però l'extensió equilibrada del model Superilla és el que ha de fer que no hi hagi grans concentracions de persones generant problemes d'incivisme.

SOM EixAmples consideren que s'han d'assumir aquestes transformacions i canviar el xip, ja que la millora del medi ambient i la sostenibilitat són la prioritat actual del món.

Finalment, Xavi Valls explica quines accions participatives s'han fet: en les últimes sessions es va ensenyar els projectes i es van recollir opinions per tal d'integrar-les en aquests. En l'àmbit comercial està en marxa la detecció i adaptació a necessitats especials de determinats comerços.

Jordi Matas ressalta la importància del manteniment d'aquests espais de contacte entre Ajuntament i entitats i que la informació sigui bidireccional, sobretot durant les obres poden haver-hi temes en què s'ha de mantenir un contacte com més fluid millor.

Sense més intervencions es dona per tancada la sessió.