



SESSIÓ DE DEBAT DE SUPERILLA LA SAGRERA SUD – NAVAS SUD

Dia: dimarts 15 de febrer del 2022	Hora: 18 h	Lloc: Espai 30
---	-------------------	-----------------------

Assisteixen:

Entitats: <ul style="list-style-type: none">- Associació de Veïns i Veïnes La Sagrera- AMPA Escola Bressol Icària- Federació d'Associacions Socioculturals Espai 30- Sagrera Activa Associació de Comerciants (SAAC)- Eix Comercial Sant Andreu- Alfred Puig- Representants de comerços grans (Mercadona, Condis, Sorli Discau i Caprabo)	Ajuntament: <ul style="list-style-type: none">- Antonio M. Ribes, gerència- Carlos Salles, Guàrdia Urbana EATO- Helena Serrasolsas, districte Sant Andreu- Mònica Cano, tècnica de barri La Sagrera- Rosa López, coordinadora estratègia Superilles- Jordi Calbetó, assistència tècnica de l'Oficina Tècnica Superilla BCN- Carles Domínguez, assistència tècnica de l'Oficina Tècnica Superilla BCN- Marta Melo, tècnica de participació Superilles
Nombre total de persones assistents: 30 persones aprox.	

Ordre del dia:

<ol style="list-style-type: none">1. Recordatori de la proposta presentada a la darrera sessió del GI la Sagrera2. Explicació d'aspectes de mobilitat i comerç3. Debat amb el Grup Impulsor i els comerços convidats a la sessió
--

Acords de la sessió:

<ul style="list-style-type: none">- Realitzar una nova sessió específica de comerç
--

Desenvolupament de la sessió:

<p>S'inicia la sessió fent un recordatori de la proposta d'aplicació del model Superilla a l'àmbit d'actuació de la Sagrera Sud – Navas Sud.</p> <p>A continuació, es passa a explicar aspectes de mobilitat i comerç de forma detallada. Aquestes explicacions estan</p>



formulades a partir de les preguntes més habituals realitzades pels comerciants durant l'aplicació del model Superilla en altres zones de la ciutat. Així doncs les explicacions se centren, en primer lloc en qüestions sobre mobilitat:

- El model Superilles reorganitza el funcionament dels carrers en funció del seu tipus (en Vies Bàsiques, en Vies Locals i en Vies Veïnals / Eixos verds on la prioritat és pel vianant.
- Com se circula per l'eix verd
- El fenomen de la desinducció i l'evaporació del trànsit
- La convivència de la bicicleta amb el vianant i els vehicles motoritzats
- L'aparcament residencial, on el fet que hi hagi superàvit podria provocar que el barri es convertís en una bossa d'aparcament de l'estació, a menys que es "defensi" pacificant-ne els seus carrers.
- L'aparcament de Places de Mobilitat Reduïda (PMR) que s'hauran de recol·locar a menys de 100 metres d'on són ara.

En segon lloc, pel què fa a qüestions específiques sobre les conseqüències de les Superilles en els comerços, es desenvolupen les següents qüestions:

- Com augmenta la visibilitat comercial
- Dades de diferents estudis que apunten a conseqüències positives del model Superilles
- Com es realitza la càrrega i descàrrega de mercaderies i com augmenta la capacitat d'aquestes places dins de l'àmbit

Pel què fa al procés participatiu s'explica que quan s'acabin les sessions temàtiques es prioritzaran les actuacions, per tal de veure l'ordre en què s'han de desenvolupar els projectes, de cara a la propera fase .

A partir d'aquí s'obre un torn obert de paraules:

Des de l'AMPA EBM Icària plantegen que **no s'entén molt bé l'objectiu de la sessió, hi ha hagut una part molt repetitiva**, respecte les sessions anteriors. Pel què fa a **l'estudi sobre activitat econòmica, consideren que és fluix**, està poc treballat i té una perspectiva esbiaixada pel què fa a comerços de restauració. També comenten que **voldrien veure reflectit els desplaçaments que generen els equipaments escolars i culturals**.

Rosa López explica que en cada sessió s'intenten fer resums assumibles per un ciutadà mitjà, ja que la informació que s'explica és complexa. Pel què fa al comerç, l'objectiu de la sessió és respondre temes generals, s'ha fet en base a l'experiència d'altres sessions. Finalment, pel què fa als desplaçaments que generen altres equipaments que no són el comerç, aquest és el tema objecte de la sessió específica d'habitabilitat i espai públic.

Des de l'entitat comercial SAAC posen en dubte alguns aspectes sobre **la càrrega i descàrrega**, ja que consideren que en aquest territori **la que es realitza al vespre, de 20:30 a 22h és molt important**. Pel què fa a **les places d'aparcament, tampoc veuen clar els números que es presenten**, ja que no hi ha grans superfícies i els supermercats són de proximitat. **Es demana una rebaixa en el cost de l'aparcament pel veïnat del barri**, ja que paguen un impost de circulació.

Pel què fa al tipus de **comerç, n'hi ha que és especialitzat i atreu població de fora del barri**.

Finalment, **proposa que s'estudiïn les conseqüències del tall de l'Av.Meridiana**, que es realitza cada vespre des de fa més de 1.000 dies i el trànsit es distribueix pel barri.

Rosa López recull la proposta que hi hagi una franja de càrrega i descàrrega de 20:30 a 22h ja que és una realitat. Pel què fa a l'aparcament, aquest no es pot resoldre en superfície, ja que no hi ha suficient espai a la ciutat, a la llarga s'ha d'anar traient progressivament. S'ha de tenir en compte que els carrers de l'àmbit són bosses d'aparcament que generen trànsit d'agitació (cotxes que busquen aparcament) i per tant, són cotxes que han d'anar soterrats o desapareixent.



Respecte el comerç que ve de fora és un percentatge petit, per tant podran venir igualment, aparcant en pàrquings. Respecte els talls a l'Av. Meridiana es consultaran dades per entendre com es redistribueix el trànsit en aquestes ocasions.

També s'explica que Superilles no té competència per determinar si pot haver reducció de l'impost de circulació, ja que és objecte d'un altre Departament, però es traslladarà internament.

Des de l'Espai 30 **es pregunta si s'ha estudiat com repercuteixen aquests canvis al patrimoni de les famílies i els negocis en funció de si pertanyen o no a un eix verd.** Per exemple, els pisos o negocis que estiguin en un eix verd es revaloritzaran i, per tant, es generaran diferències entre els que pertanyen i els que no.

Rosa López planteja que l'escenari és desigual de base, que no tothom viu amb les mateixes condicions. Així doncs, les actuacions que es fan consoliden una situació que ja existeix. L'extensió del programa Superilles implica una millora de la ciutat, així doncs, implicarà que molta gent tindrà un eix verd a prop de casa.

S'ha de tenir en compte que estem en un sistema capitalista per tant la oferta i demanda del mercat fa que qualsevol millora en qualsevol equipament tingui efectes econòmics en l'entorn, però en un barri on no es fa res, també hi ha un efecte.

També pregunten **si el Grup Impulsor està obert a incorporar més persones.**

Marta Melo contesta que sí, el Grup Impulsor continua obert, però que es demana que l'assistència de les persones que en formen part sigui regular, ja que la informació és complexa i es va creant un espiral de coneixement a mesura que avança el procés participatiu. De totes maneres, explica, quan s'hagi consensuat una proposta amb el Grup Impulsor, s'obrirà el procés i hi haurà sessions participatives obertes a tot el barri.

Alfred Puig expressa la seva **preocupació respecte el transport públic.** Tenen un bus de barri que fa una circumval·lació en sentit horari, això vol dir que per anar es fan quatre parades i per tornar més de vint. A les parades, **abans hi havia dos planells un de urbà i un altre interurbà, però ara ha desaparegut el segon,** de manera que el públic no està informat d'aquesta xarxa.

També pregunta pel servei de recollida d'escombraries, ja que el fet que hi hagi contenidors a dreta i esquerra fa que els camions hagin de passar dues vegades.

Rosa López explica que aquests temes no es tracten directament des de Superilles però es faran arribar aquestes consideracions als departaments responsables.

Des d'una entitat dedicada a la fotografia que forma part de l'Espai 30 es pregunta **com se soluciona el tema aparcaments per les diferents activitats culturals que es generen ja que el públic no és només de l'àmbit.** Considera que falten espais d'aparcament públic per tenir en compte aquest flux que arriba.

Rosa López explica que la Sagrera serà un barri molt ben connectat a nivell de transport públic, sinó també es poden disposar de pàrquings de pagament.

La tècnica de comerç de l'àmbit apunta que seria interessant recollir les demandes i preocupacions de les persones que assisteixen per primera vegada a aquestes sessions i que són representants d'entitats de comerç i de superfícies grans com Mercadona o Caprabo.

Des de l'Eix Comercial de Sant Andreu es posa de manifest que s'esperaven una sessió més centrada en el comerç. Manifesten que el comerç és el motor econòmic d'un barri, que dona vida, seguretat i llocs de treball. Els hi agradaria **conèixer experiències de comerços d'altres zones on s'han implementat les Superilles,** com Poblenou o



Sant Antoni, saber com els hi ha anat. També voldrien **conèixer les diferències entre aplicar el model Superilles a un barri o un altre de la ciutat**, què ha de ser diferent a la Superilla de la Sagrera. I finalment, interessa saber com serà el tema del transport (ja que cada establiment ha de tenir un servei específic de transport) i de les escombraries. **Es demana que es realitzi una altra sessió centrada més en el comerç que no pas en la mobilitat.**

Les persones representants del Mercadona pregunten **en quines zones es podrà pactar una càrrega i descàrrega nocturna i demanen concretar més com s'haurà de fer.**

Consideren que el fet que l'Ajuntament demani al seu tipus d'establiment una dotació d'aparcament mínimes és una contradicció amb el model que volen implantar, de que la gent vingui a peu. De totes maneres, es consideren una botiga de barri gran i comparteixen gran part de la visió del comerç de proximitat.

Des del SAAC plantegen que també els preocupa **com arribarà l'estació de l'AVE i quines conseqüències hi haurà** pel què fa a l'afluència de gent o a la pèrdua de seguretat pel què fa a nivells de delinqüència i prostitució.

Rosa López explica que es tenen dades generals sobre l'impacte de les superilles en el teixit comercial d'altres barris on ja s'ha implantat el model Superilles. S'han presentat i que es poden detallar més en una propera sessió, però són dades generals, no particulars de l'àmbit. Es pot intentar posar en contacte entitats de comerciants perquè parlin entre elles. Una cosa que podrien fer és anar a Sants el cap de setmana, on es realitzen tancaments d'alguns carrers i els comerços n'estan satisfets.

De les preguntes que s'han realitzat, n'hi ha moltes que es responen a nivell de projecte, com per exemple la neteja o on es realitzarà la càrrega i descàrrega en concret. Ara s'està fent un Pla d'Acció que és un full de ruta, que dibuixa com aplicar el model Superilles en aquest àmbit en concret. Després vindrà la fase de projectes i cada projecte tindrà el seu procés de participació de detall. És en aquest punt on es poden definir concrecions que ara es demanen.

Aquest Pla d'Acció consensuat serveix perquè es puguin programar projectes en una segona fase. Per això el final del procés participatiu consisteix en prioritzar les diferents actuacions, és a dir traçar el full de ruta que pugui aplicar en la línia de la pacificació de l'àmbit. S'ha de tenir present que les afectacions seran progressives perquè igualment el pressupost no arriba per fer-ho tot de cop.

Ja fora de l'horari de la sessió, un participant demana estudiar perquè el c. Bofarull o c. Biscaia que estan pacificats des de fa molt de temps. Són carrers que no generen vida ciutadana, estan morts, i és un clar exemple de on no s'hauria d'arribar.