



## SESSIÓ DE SEGUIMENT DE LA SUPERILLA SANT ANTONI

<b>Dia:</b> dimarts 26 d'abril del 2022	<b>Hora:</b> 18 h	<b>Lloc:</b> Calàbria 66
---	-------------------	--------------------------

### Assisteixen:

<b>Entitats:</b> <ul style="list-style-type: none"><li>- Espai Gent Gran</li><li>- Eixample Respira</li><li>- Associació de Veïns i Veïnes (3)</li><li>- Espai Calàbria 66</li><li>- Veïnat a títol individual</li></ul>	<b>Ajuntament:</b> <ul style="list-style-type: none"><li>- Rosa López, coordinadora estratègia Superilles</li><li>- Marta Melo, tècnica de participació Superilles</li><li>- Xavi Valls, tècnic participació Superilles</li><li>- Eduard Corbella, conseller de Sant Antoni</li><li>- Jordi Matas, conseller tècnic de l'Eixample</li><li>- Joan Tomàs, mobilitat Superilles</li><li>- Anna Montoriol Serra, Coordinadora del Servei de Gestió de Conflictes</li><li>- Bernat Gomez, Servei de Gestió de Conflictes</li><li>- Guardia Urbana</li></ul>
<b>Nombre total de persones assistents: 18 persones aprox.</b>	

### Ordre del dia:

<ol style="list-style-type: none"><li>1. Pla Cuidem Barcelona al Barri de Sant Antoni</li><li>2. Prediagnosi de la Superilla Sant Antoni per part del Servei de Gestió de Conflictes d'àmbit social a l'espai públic.</li><li>3. Prova pilot a Sant Antoni de l'àrea DUM als Eixos Verds</li></ol>
--

### Acords de la sessió:

<ul style="list-style-type: none"><li>- Fer arribar al El Servei de Gestió del conflicte la diagnosi de l'AVV respecte el funcionament de la Superilla</li><li>- Posar èmfasis perquè tots els i les agents de la Guardia Urbana coneguin la problemàtica i la normativa de la mobilitat de tots els vehicles a la Superilla.</li><li>- Realitzar una nova sessió per donar resultats de la prova pilot a l'àrea DUM de Sant Antoni</li></ul>
---

### Desenvolupament de la sessió:

<p>S'inicia la sessió i Jordi Matas i Eduard Corbella donen la benvinguda a les persones assistents i anuncien els temes de la sessió: la campanya Cuidem Barcelona sobre neteja i manteniment, el treball de diagnosi a l'espai públic que està realitzant l'equip del SGC i la posada en marxa de la nova gestió de les places de càrrega i descàrrega a l'entorn del mercat.</p>
---



### 1. Pla Cuidem Barcelona al Barri de Sant Antoni

Pel què fa al primer tema, s'explica el Pla Cuidem Barcelona, vinculat a la nova contracta de neteja i manteniment que farà que la ciutat estigui més neta, més ben cuidada i sigui més sostenible. Es detallen les millores que suposa la nova contractació: un augment de les accions de neteja, la coordinació entre els diferents serveis i el canvi en la recollida selectiva de residus, etc També s'explica el full de ruta d'aquest pla, i com s'integra la participació ciutadana a través d'una diagnosi i un procés de construcció compartit amb presentacions als Consells de Barri, passejades i sessions participatives.

Des de l'Espai Gent Gran es manifesta que **és difícil que es pugui arreglar la neteja** perquè passa gent contínuament entre el mercat i les botigues. A més, al setembre **cauen les fulles, i això comporta perill de caigudes**.

Des de Eixample Respira **es pregunta si hi ha canvi en els horaris dels serveis de neteja ja que el soroll molesta al veïnat**, com per exemple la recollida de mobles que comença tard i acaba a les 3 de la matinada.

Jordi Matas respon que no li consta que es canviï l'horari. Explica que la recollida de mobles es fa al vespre perquè la gent tingui temps de treure'ls i que segur que no incompleixen la normativa de soroll.

### 2. Prediagnosi de la Superilla Sant Antoni per part del Servei de Gestió de Conflictes d'àmbit social a l'espai públic (SGC)

Pel què fa al segon tema, el SGC explica que està realitzant una diagnosi social per veure els usos i dinàmiques de la superilla. És una diagnosi que durarà uns sis mesos i que es troba en la primera fase. Expliquen la metodologia que segueixen per recollir les dades i quin és l'àmbit d'estudi on hi ha dues zones urbanitzades de forma diferent: una estructural (Mercat de Sant Antoni) i l'altre de forma tàctica (des del c. Manso fins a l'avinguda Paral·lel) i les dinàmiques i usos diferents que es donen en aquests dos espais.

Destaquen els aspectes positius de la superilla, com que hi ha més vida de barri, més espais de trobada i relació comunitària i detallen les principals problemàtiques d'impacte, qüestions que fan referència a dinàmiques incíviques com incompliment dels horaris i espais per a la càrrega i descàrrega, el consum d'alcohol i d'altres substàncies, el sensellarisme o la degradació del mobiliari urbà. L'estudi generarà propostes per a la convivència i la seguretat.

Des de l'AVV es felicita al Servei de Gestió de Conflictes per la diagnosi i **es pregunta perquè no s'ha inclòs el c. Borrell entre el c. Florida Blanca i la Gran Via**, també s'ha quedat fora de la prova pilot de l'horari de càrrega i descàrrega i també és superilla.

També **pregunten si per la diagnosi se'ls ha fet arribar la diagnosi que van fer l'any passat com a AVV**, ja que al Consell de Barri del 28 juny on s'havien de treballar no es va aprofundir en les diferents temàtiques plantejades.

El Servei de Gestió del conflicte responen que ho parlaran amb el Districte.

Des de l'Espai Calàbria 66 **es pregunta si només es classifiquen les conductes entre cíviques i incíviques**, per exemple, pel què fa als i les joves que ballen al fossat només s'ha referit al soroll. Aquesta classificació identifica allò comunitari amb allò normatiu i es perd riquesa en l'anàlisi.

Des del Servei de Gestió de Conflictes es respon que es basen en la ordenança pel civisme de la ciutat. Tot i que les joves realitzen un ús privatiu de l'espai públic i generen soroll, ho fan en un espai on no tenen impacte. Aquests matisos quedaran recollits en la part de les propostes de la diagnosi.

Jordi Mates posa com a exemple una altra pràctica que té matisos: les taules de pícnic que generen vida



comunitària i després brutícia.

Una intervenció posa de manifest **l'abús de les terrasses de restauració que impedeixen l'ús de l'espai públic** (com per exemple la dificultat de pas al c. Parlament) i fan molt de soroll, però no s'analitzen i queden en una altra dimensió.

El Servei de Gestió de Conflictes explica que es controla si els comerços compleixen la normativa.

Rosa López posa de manifest les coses positives que passen a una superilla en relació al que passa a un carrer normal, on l'únic ús de l'espai és per al pas i no per a l'estada o la trobada social.

### 3. Prova pilot a Sant Antoni de l'àrea DUM als Eixos Verds

Pel què fa al tercer tema de la sessió, s'explica la prova pilot a la Superilla de Sant Antoni respecte la DUM (Distribució Urbana de Mercaderies). En primer lloc, resalta que és una activitat essencial pel sosteniment de la vida urbana ja que dona suport a la majoria d'activitats i serveis que tenen lloc a la ciutat, tot i això s'han de minimitzar les externalitats negatives que suposa, per exemple, l'estacionament irregular o la generació d'espais buits que permeten l'augment de velocitat dels vehicles. S'explica quin era el funcionament a la superilla abans de la prova pilot, i en què consisteix la prova pilot que s'està realitzant actualment: permet realitzar la carrega i descàrrega davant mateix dels comerços en horari de 9:30h a 16h, dona resposta a la màxima demanda de la DUM i allibera la superilla quan hi ha més ús de persones.

Des de l'Espai Gent Gran es pregunta **què passa si no hi ha espai per realitzar la càrrega i descàrrega en el moment que arriba el vehicle a l'àrea DUM.**

Joan Tomàs respon que al tronc hi ha 8 cotxes (igual quantitat d'espai que als xamfrans) i Xavi Valls puntualitza que hi ha més capacitat del que hi havia fins ara. S'està estudiant si és suficient o no i per això és una prova pilot.

Joan Tomàs explica que s'ha realitzat una campanya de comunicació que pretén arribar als usuaris de l'àrea DUM perquè sàpiguen què es pot fer i què no i donar alternatives. Ara es fan seguiments i s'està potenciant la senyalització. Els objectius de la prova pilot és tenir conclusions sobre el funcionament i fer propostes de millora, si cal. La idea és que quan s'acabi el pilot i es tingui analitzat com funciona el nou horari fixat s'establirà i ampliarà a la resta de les superilles de la ciutat.

Rosa López pregunta quan s'acaba la prova pilot

Joan Tomàs explica que no té data de fi prevista ja que es va adaptant per anar evolucionant fins a tenir un model que funciona.

Jordi Mates explica que la metodologia de la prova pilot implica la monitorització del funcionament de la DUM de tot l'entorn. L'estratègia és poder fer el seguiment de l'incompliment: controladors d'àrea de 8 a 20h i a les nits i els caps de setmana, primer es començarà amb una fase d'avís de que s'acaba la tolerància i després es començarà a sancionar els més flagrants.

**Des de la Guardia Urbana s'explica quines problemàtiques tenen registrades pel què fa a l'incompliment del funcionament de l'àrea DUM a la Superilla Sant Antoni.** Explica que els usuaris perceben una contradicció de la senyalització que s'assembla molt ja que una senyal és fins dissabte i l'altre fins divendres. S'han sancionat vehicles particulars estacionats a l'àrea DUM i també furgonetes que estacionen més enllà dels 30 minuts reglamentaris o que no fan servir l'aplicació per realitzar la càrrega i descàrrega.



L'AVV comenta que estan molt d'acord amb **la senyalització confusa a les superilles. Expliquen que Sant Antoni està cansat de ser zona de proves de Barcelona. Qüestionen que la prova pilot serveixi com a punt de referència per analitzar la situació** perquè no funciona bé, en canvi, si es realitzés al c. Borrell sí que serviria.

Jordi Matas explica que Sant Antoni va ser dels primers llocs on s'implementà el model Superilles i per tant, s'han d'ajustar més coses. Quan la ciutat explora noves formes de mobilitat hi ha d'haver llibertat per provar coses.

**L'AVV fa referència al funcionament de l'àrea DUM, que convida a passar vehicles de gran tonatge pel barri. El problema més gran és que circulen i consideren que no hi hauria d'haver aquest trànsit dins la superilla. Pel què fa la doble banda de l'àrea DUM, consideren que és un perill per les bicicletes i pel vianant que vol anar pel centre ja que hi ha poca visibilitat pel vianant.**

Des de l'Eixample Respira es posa de manifest **els problemes de soroll a la nit que pot generar el fet de moure operacions de dia a la nit.** S'explica que a tota la ciutat hi ha molt incivisme pel què fa a l'ús de les zones DUM perquè hi ha permissivitat. També hi ha incivisme pel què fa a les motos a les voreres. Considera que fer pilots no funciona perquè els problemes es desplacen a una altra zona de la ciutat i que **l'aplicació de la normativa hauria de ser tan estricta com a les zones verda i blava**, que funciona bé perquè hi ha aplicació estricta de la normativa a tota la ciutat.

Sobre la càrrega i descàrrega nocturna Joan Tomàs explica que només es dóna permís especial al transport que ocupa molt d'espai i s'intenta que es realitzi en pàrquings soterrats. Especifica que la càrrega i descàrrega nocturna són permisos complicats perquè han de demostrar que no fan soroll. Normalment són supermercats. Jordi Matas puntualitza que no s'està pensant en regular la càrrega i descàrrega a la nit, sinó que són casos concrets que s'han d'autoritzar.

Eixample Respira considera que segons quines situacions es permeten **es fomenta que aquests establiments s'instal·lin a la zona.** El repartiment d'última milla també implica la permissivitat de doble fila.

Jordi Matas respon que per això hi ha altres instruments com el Pla d'Usos del conjunt de l'Eixample que regula la distància a la qual han d'estar els comerços del mateix tipus com l'alimentació o restauració i que a Sant Antoni no s'accepten més grans superfícies. També explica que hi ha el compromís de districte d'acompanyar la fi de la tolerància fora de l'horari permès. S'ha de veure si hi ha més indisciplina de la que es pot controlar i tampoc se sap la capacitat d'aprenentatge dels que aparquen malament –en funció de si venen més sovint o no-.

Des de l'AVV **es proposa fer un cul de sac en el pas del c. Tamarit cap al c. Borrell.**

Rosa López respon que s'ha de deixar el pas lliure per serveis, emergències i veïat.

L'AVV explica que als caps de setmana, davant del mercat hi ha els camions i no es veu el que hi ha després. **Durant la setmana la càrrega i descàrrega es fa a qualsevol espai i hora, considera que si ara es flexibilitza encara augmentarà més. Però sobretot el cap de setmana, tota la superilla es converteix en una zona d'aparcament gratuït.** No es veuen agents d'àrea ni agents cívics.

També comenta que **han tingut experiències de la Guàrdia Urbana que l'han parat dient que estàs circulant en contra direcció en bicicleta.** Així, és important que es visualitzi a partir de senyalització clara que la bicicleta pot anar en doble direcció i que la informació d'aquest funcionament arribi a tot arreu.

Des de la Guàrdia Urbana es posarà èmfasis perquè tots els i les agents coneguin la problemàtica i la normativa.



Des de l'AVV es proposa que el tram de dalt del c. Borrell quan arribi a la Gran Via hi hagi un carril bici senyalitzat amb catifa vermella, que es pinti l'itinerari de manera que es tingui una zona amb dos eixos verds interconnectats ja que la Gran Via funciona com una barrera arquitectònica i no connectar dues superilles és una oportunitat perduda de pacificació de l'entorn. Des de l'Eixample Respira estan d'acord amb aquesta proposta ja que aquest pas és important pel bici bus, per tota la gent que es mou en bici en família des de Sant Antoni fins a l'Eixample.

Des de l'Espai Gent Gran es pregunta si està regulat el soroll de les motos.

Joan Tomàs contesta que està regulat i de tant en tant la Guàrdia Urbana fa campanyes per fomentar el compliment de la normativa.

Finalment l'AVV posa èmfasis en la importància de que funcioni bé la superilla en el dia a dia, ja que la defensa d'aquest espai des del veïnat és clau davant els moviments d'opinió que defensen el retorn del cotxe.

Jordi Matas explica que els Eixos Verds són de prioritat de vianant però hi pot haver trànsit d'origen i destí que ha d'anar a una velocitat que pot conviure amb el vianant. Menys de 2000 cotxes per dia és una quantitat que permet que els altres usos ciutadans que volem promoure puguin aflorar. Per guanyar espai de via pública per la gent hem d'aprendre a conviure.

Des de l'Espai Gent Gran es reclama que no s'oblidi el c. Viladomat, ja que no es poden perjudicar als cotxes, que no se supprimeixen per art de màgia. El cotxe no desapareixerà. Es pregunta si es faran parades fixes de taxi i com es regularà el repartiment a domicili ja que són aspectes que s'han d'estudiar a fons.

Jordi Matas explica que la ciutat es proposa reduir el número de viatges que es realitzen en transport privat. També s'ha de veure com es pot ordenar el repartiment a domicili, que, des de la pandèmia ha emergit amb molta força, i la ciutat triga a ordenar-los en l'espai.

Des de l'AVV es posa èmfasis en el carrer Marquès de Campo Sagrado que ha quedat fora de la superilla i per on hi passen tres línies de bus fan la volta en aquest carrer. Hi ha un petit supermercat que ve un tràiler d'Itàlia de gran tonatge que no apaguen els motors perquè són productes refrigerats. Es proposa que aquests tràilers parin en centres logístics i que la càrrega i descàrrega es realitzi de última milla.

Una veïna del c. Ferran Sunyer posa èmfasis en què no s'ha de perdre la perspectiva, que hi ha normatives europees que obliguen a baixar la contaminació. Hi ha una manca de consciència de la gent sobre aquest fet. La superilla va més enllà de posar bonic el barri. S'hauria de promoure més campanyes perquè la gent entengui perquè ha de canviar Barcelona.

Des de l'AVV es comenta que si Sant Antoni ha de ser banc de proves, els beneficis també es podrien aplicar aquí, com per exemple els canvis de sentit, les "ziga zagues" amb mobiliari urbà, els panots, la senyalètica... Pel què fa als conflictes amb la bici, es proposa tancar la superilla només per veïnat, serveis i emergències.

Jordi Matas respon que és molt difícil regular qui és veí. El fet de considerar que és veí només el que té pàrquing a la zona és complicadíssim i molt restrictiu. El que es busca és un model extrapolable a tota la ciutat. Eduard Corbella recorda que el model no és peatonal sinó pacificat. Aquest model es va dissenyar de manera consensuada amb el barri. Ara s'hauria d'acotar el debat en aspectes concrets de funcionament i deixar per al futur el plantejament de qüestions de model, que es poden plantejar d'aquí un temps.



L'AVV manifesta que pensava que era el moment de demanar això. Considera que és una qüestió de voluntat política: posar control fotogràfic, pilones, etc. i almenys revisar la senyalització. **Remarca que les peticions de l'AVV són el canvi de sentit del c. Borrell entre el carrer Florida Blanca i Gran Via i que la superilla sigui només pel veïnat, servei i emergències.**

Jordi Matas explica que la discussió és com estendre el model a la resta de la ciutat. S'ha de tenir en compte encara no ha fet cap eix horitzontal. Ara està augmentant el nivell de sensibilització al canvi climàtic i la salut i s'ha d'aprofitar estendre el projecte. Es necessita temps perquè s'assenti el model.

Es compromet a generar més espais de participació per continuar debatent. Es realitzarà una sessió específica de seguiment amb resultats de la prova pilot i del conjunt de la superilla.

Sense més intervencions, es dóna per finalitzada la sessió.