

Entendre-hi + amb la ciència

# ¿Es poden exportar les superilles de Barcelona?

Les superilles atrauen l'atenció internacional sobre l'urbanisme de Barcelona, com potser no passava des de les olimpíades de 1992. Més enllà de les ressenyes a *The New York Times* o *The Guardian*, hi ha una incipient ciència de les superilles: un degoteig d'articles acadèmics que fan servir aquest projecte com un experiment per estudiar. El més recent, publicat a *Nature Sustainability*, explora com d'exportable és el model a una vintena d'altres ciutats del món.

«És un experiment a gran escala de compromís climàtic: això fascina i se'n parla a molts tallers internacionals», explica Isabelle Anguelovski, investigadora de l'Institut de Ciències i Tecnologies Ambientals (ICTA-UAB). «És un model que captura la imaginació perquè permet visualitzar com seran les ciutats en el futur», afegeix Mark Nieuwenhuijsen, investigador de l'Institut de Salut Global de Barcelona (ISGlobal). Tots dos han publicat estudis sobre les superilles. El *kiezblock* de Berlín s'inspira expressament en les superilles, i el projecte *TuneOurBlock*, finançat per la Unió Europea, n'explora el potencial a sis ciutats.

## Potencial d'exportació

L'autor de l'últim estudi, Sven Eggiman, és un investigador del Laboratori de Sistemes Energètics Urbans de Dübendorf, sense connexió amb Barcelona. «Vaig topar amb les superilles en la meua investigació acadèmica», explica. Eggiman fa servir un algoritme per analitzar la xarxa de carrers de 18 ciutats i identificar com es podrien partir en blocs de tres per tres edificis. A la meitat de les ciutats, les superilles es podrien aplicar en més del 20% dels carrers. Al rècord hi arriba Ciutat de Mèxic, amb més del 40%. En superilles amb altres formes, els percentatges augmenten.

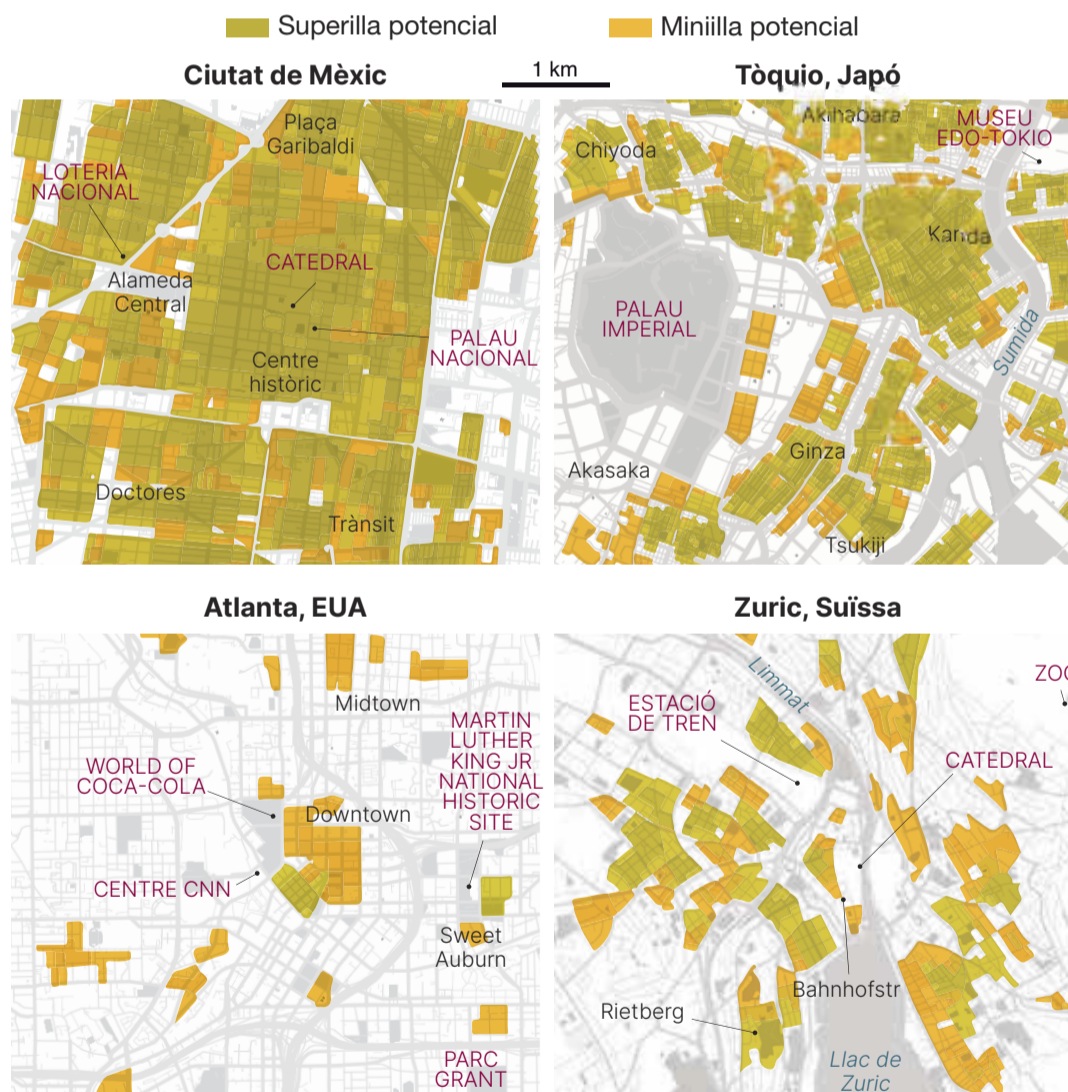
«Transferir literalment el model de Barcelona no és fàcil, però una lleugera adaptació té molt potencial: jo animaria les ciutats a considerar-la», comenta Eggiman. «S'ha de buscar una xarxa que alliberi la màxima part d'espai públic, reduint el més baix percentatge de trànsit. Aquesta xarxa s'acomodarà a la morfologia

*Entre el 20% i el 40% de vuit ciutats del món es podrien organitzar en superilles a l'estil de Barcelona, segons un estudi suís. El treball forma part d'una incipient ciència de les superilles. L'urbanisme de Barcelona torna a tenir la influència que va aconseguir amb els Jocs Olímpics.*

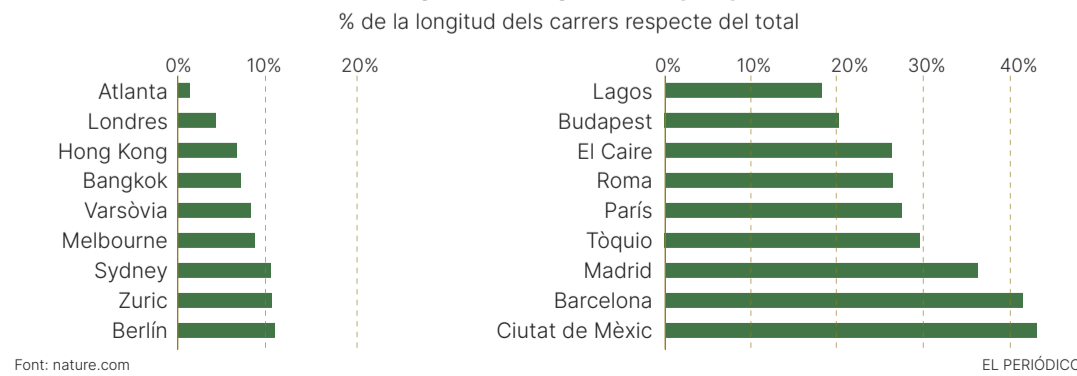


MICHELE CATANZARO

## COM ES PODRIEN PARTIR EN SUPERILLES DIVERSES CIUTATS DEL MÓN



## CARRERS QUE ES PODEN AGREGAR A UNA SUPERILLA A L'ESTIL DE LES DE BARCELONA



de cada ciutat», afirma Salvador Rueda, creador de la idea de superilla. Entre les variables que hi podrien influir hi ha la presència d'una bona xarxa de transport públic i el nivell de motorització, segons Luca Staricco, investigador del Politècnic de Torí que ha analitzat la superilla del Poblenou. La seva ciutat ho té complicat, perquè hi ha molts cotxes per habitant.

## Models alternatius

L'atractiu de les superilles rau en un esforç compartit per moltes ciutats: arraconar el cotxe a favor de l'espai públic, la salut i el clima. Altres models a l'alça són la ciutat dels 15 minuts (París), que desincentiva l'ús del cotxe acostant els serveis; la ciutat lliure de cotxes (Hamburg, Oslo), que tanca nuclis urbans sencers al vehicle privat; la ciutat dels 30 km/hora (Països Baixos), que estén aquest límit de velocitat a tots els carrers. Aquests models difereixen en alguns aspectes. «A la ciutat dels 15 minuts no hi ha una gestió binària dels cotxes. Sortim de la prohibició i induïm funcionalitats que permeten disminuir el seu pes», explica Carlos Moreno, creador d'aquest model. Segons Rueda, la xarxa de les superilles és el sistema més eficient per reduir el trànsit mantenint la funcionalitat de la ciutat. A la ciutat dels 15 minuts, el primer és garantir la proximitat de serveis essencials per a una bona qualitat de vida —observa Moreno— mentre que a les superilles primer es divideix la ciutat en blocs i després s'aborden els serveis. Rueda afirma que la proximitat ja està inventada a la ciutat mediterrània. El model de les superilles té molt presents els aspectes climàtics i ecològics, menys definits en els altres. Les superilles generen unes diferències entre els pisos interiors i els que s'encaren als carrers amb trànsit. Xavier Matilla, arquitecte en cap de l'ajuntament, reconeix que el trànsit ha tingut un augment al voltant de la superilla de Sant Antoni, però assegura que és molt petit i es compensa amb serveis de millora del perímetre. ■



Compartim les preguntes sobre el món on vivim que la ciència pot respondre. Escaneja el codi QR per escriure'ns.