



TREBALL DE FI DE GRAU
ANÀLISI DE LA POLÍTICA URBANÍSTICA
SUPERILLA BARCELONA

Sostenibilitat a les Ciutats

Nom: Joana Munujos i Vendrell

NIU: 1598622

Data: Maig 2024

Tutor: Ricard Gomà i Carmona

Grau: Sociologia

Universitat: UAB

AGRAÏMENTS

M'agradaria donar les gràcies al meu tutor Ricard Gomà per la seva dedicació i per guiar-me al llarg de tot el procés. També vull agrair la participació i assessoria de Xavier Matilla i Mercè Llopis, la qual m'ha permès profunditzar en l'anàlisi del treball.

ÍNDEX

INTRODUCCIÓ	3
CIUTAT I SOSTENIBILITAT	4
LA CIUTAT I IMPLICACIONS PER A LA TRANSICIÓ ECOLÒGICA	4
GOVERNANÇA URBANA.....	6
<i>Governança.....</i>	6
<i>Governança urbana del desenvolupament sostenible</i>	7
SOSTENIBILITAT URBANA I TRANSICIÓ ECOLÒGICA.....	8
<i>Sostenibilitat i ciutats sostenibles</i>	8
<i>Principis de la sostenibilitat urbana i economia circular</i>	9
ESTUDI DE CAS: SUPERILLA BARCELONA	11
DEFINICIÓ DE LA POLÍTICA	12
<i>Urbanisme eco feminista i nova urbanitat.....</i>	12
<i>Els orígens de Superilla Barcelona</i>	12
<i>Els eixos verds i les places.....</i>	14
MAPA D'ACTORS	15
QÜESTIONS I PROBLEMÀTIQUES A LES QUALS DONA RESPOSTA ...	16
<i>Transició ecològica</i>	17
<i>Model de carrer del s.XXI: Dret a l'espai públic</i>	18
<i>Cuida en xarxa i proximitat.....</i>	19
CONCLUSIONS	21
BIBLIOGRAFIA	24
ANNEXOS.....	27
TRANSCRIPCIÓ DE L'ENTREVISTA A XAVIER MATILLA.....	27

INTRODUCCIÓ

Les ciutats avui dia són un gran contribuent de l'emergència climàtica pel seu consum energètic, l'ús de recursos no renovables, la sobrepoblació i el model d'economia lineal capitalista. Per tant, tot i que l'emergència climàtica és un repte de la sostenibilitat global, no pot ser resolta sense un focus important en la sostenibilitat urbana.

Hi ha moltes opinions respecte el què és una ciutat sostenible. De totes maneres, els factors comuns que aborden les polítiques públiques per a fer d'una ciutat, una de sostenible, tenen a veure amb problemàtiques de dimensió social, econòmica, política, mediambiental i urbana que afecten el benestar de la seva població i la perseverança de la ciutat i el seu funcionament.

L'objectiu principal del projecte és identificar les problemàtiques urbanes, socials, polítiques, econòmiques i mediambientals que impulsen la implementació de la política pública Superilla Barcelona, a mans de l'Ajuntament de Barcelona. Es duu a terme mitjançant la recerca relacionada amb la ciutat, l'espai públic i la sostenibilitat, la importància d'aquests conceptes i la interacció entre ells. A partir d'aquests s'aprofundeix en la política Superilla i l'evolució i objectius d'aquesta a la ciutat de Barcelona.

La pregunta de recerca és la següent: *A quines qüestions i problemàtiques dona resposta la implementació de la política pública Superilles Barcelona?* I els principals objectius són:

- Situar el model de ciutat sostenible en el context actual: a partir de la definició de conceptes i la relació entre aquests
- Reconèixer la influència de la crisi climàtica en la creació i desenvolupament de la ciutat
- Emfasitzar en la importància del disseny de la ciutat per a combatre la crisi climàtica
- Donar veu al paper de l'espai públic i la incidència de l'ús d'aquest en el benestar de la ciutadania
- Analitzar els objectius i desenvolupament de Superilles Barcelona
- Relacionar les problemàtiques a les quals s'enfronta la ciutat del segle XXI amb les solucions de Superilles Barcelona

CIUTAT I SOSTENIBILITAT

LA CIUTAT I IMPLICACIONS PER A LA TRANSICIÓ ECOLÒGICA

Al llarg dels anys, les ciutats han demostrat ser el centre econòmic, social, cultural i polític de la nostra societat (Nijkamp & Perrels, 2018). Evans et al., descriu la ciutat com el cor de la nostra civilització, la principal font de riquesa i emprenedoria. És un lloc d'arquitectura inspiradora i el centre de l'educació, la cultura i la política, el lloc on es formen i transformen les idees, conceptes i visions polítiques (2013). Les ciutats tenen un rol important com a nexa d'un país, tant per la seva xarxa econòmica i política com per la seva localització.

A mesura que la ciutat començà a agafar forma en el què és avui dia Europa, les institucions i estructures polítiques que li donaven vida i ordre també van anar-se consolidant. Aquestes dues dimensions sempre han evolucionat de la mà. És impossible separar la forma geogràfica i l'estructura social d'una ciutat del seu govern. La *bona* o *mala* gestió urbana governamental i la prosperitat i estabilitat de la ciutat estan profundament relacionades (Evans et al., 2013).

Pel què fa a la gestió urbana, és important posar èmfasi a una estructura urbana favorable per a estimular activitats a l'espai públic de la ciutat (Nijkamp & Perrels, 2018). La gestió urbana governamental prendrà mesures en funció de les necessitats concretes de la ciutat, des de prohibir els cotxes en carrers concrets per a revitalitzar la vida d'un barri, a reduir els carrils de circulació viària per a fomentar altres vies de transport.

Vetllar pel benestar social i urbà ve de lluny, però situar la sostenibilitat sobre la taula per part dels governs ha costat uns anys més. La preocupació per a la sobrepoblació urbana i la seva contaminació situa la corrent anglesa de ciutat jardí a meitats del segle XIX i, ens ha seguit fins a dia d'avui. Les ciutats ocupen un 2% de la superfície terrestre, consumint el 60-80% de l'energia global. La població urbana global ha passat dels 220 milions de persones als 2,8 bilions durant el segle XX. Les previsions avancen que cap al 2050 la població urbana global serà el 70%

de la població mundial (Sodiq et al., 2019). Tot i la seva poca extensió global, les ciutats són la principal font de contaminació mundial. Consumeixen els materials no renovables i requereixen de grans extensions territorials per a produir el menjar, energia, aigua i recursos naturals necessaris per a seguir funcionant, deixant una petjada ecològica considerable. A més, com a centres de població, les ciutats mostren una forta desigualtat entre la població rica i benestant, i la població pobre i en risc d'exclusió social (Evans et al., 2013).

Els resultats de regulacions i polítiques urbanes podrien tenir un impacte en la Terra sencera. De totes maneres, no existeix una única solució per a crear una ciutat sostenible, ja que entre les ciutats trobem diferències pel què fa al clima, la geografia i la llei. Per a convertir les ciutats en sostenibles es necessita la implementació de posicions laborals i oportunitats econòmiques, a més d'un habitatge digne, segur i accessible, comunitats resilients i economies fortes (Küfeoğlu, 2022). Els reptes de la sostenibilitat global no poden ser resolts sense un focus important en la sostenibilitat urbana. Vers la importància de les ciutats dins la transició ecològica, la UNGA (Assemblea General de les Nacions Unides) va afegir l'any 2015 l'Objectiu de Desenvolupament Sostenible *ciutats i comunitats sostenibles* a l'Agenda 2030 per al Desenvolupament Sostenible (Küfeoğlu, 2022). La importància de les *ciutats i comunitats sostenibles* recau en la qualitat de vida d'aquestes ciutats, des de diversos sectors. L'Eurostat (oficina estadística de la Unió Europea) (2023) proporciona dades estadístiques sobre el progrés de la UE (Unió Europea) i situa les ciutats europees en el grau de qualitat de vida des de l'anàlisi de factors com la mobilitat sostenible, la contaminació de l'aire, la contaminació acústica, el crim i vandalisme, i els espais verds.

Els cotxes continuen sent la forma dominant de mobilitat de la població a la UE, afectant així el progrés cap a la mobilitat sostenible. La pandèmia global de la Covid-19, l'any 2020, va tenir un fort impacte en el declivi de l'ús de transport públic.

Una de les principals preocupacions a les ciutats és l'exposició a la contaminació de l'aire, ja que consta d'un gran nombre de fonts d'emissions (a causa de la concentració d'activitats econòmiques), i una gran part de la població sent exposada a aquests contaminants (a causa de la densitat de població en ciutats).

En relació a la contaminació acústica, l'Eurostat ens proporciona dades de l'any 2020, en què les queixes per soroll a les ciutats eren més del doble que en zones rurals.

Pel què fa als espais verds, està demostrat que potencien el benestar i la salut de la població en zones urbanes, sobretot a la infància, la tercera edat i la població amb rendes més baixes, la qual tindrà més dificultats per a accedir a la natura. Les dades mostren que només dos terços de la població urbana de la UE pot accedir a espais urbans verds a peu.

Els anteriors factors exposats per l'Eurostat mostren, entre d'altres, la importància de les ciutats i la seva gestió governamental per a fomentar la sostenibilitat i la qualitat de vida de la població, en aquest cas, europea.

GOVERNANÇA URBANA

Governança

La bona governança és una precondition per aconseguir el desenvolupament sostenible, sobretot a nivell local. S'entén l'acció de *governar* com la interacció entre el govern i la governança. El govern és aquella esfera d'activitat de l'autoritat local, l'organització interna del govern local i, el procés polític, financer i legal. La governança, d'altra banda, és definida com l'esfera de debat públic, associacions (*partnership*), diàleg i conflicte amb la participació dels ciutadans locals, les organitzacions i el govern local (Evans et al., 2013).

Hi ha moltes definicions de governança, però gairebé totes tenen els següents elements comuns: és un escenari de múltiples actors per a afrontar problemes col·lectius; tant les normes formals com informals són importants; el focus està en les xarxes cooperatives i l'estructura d'aquestes, enlloc de l'estructura del mercat; hi ha una gran importància dels processos d'interacció social; és un procés inherentment polític, així que no pot ser responsabilitat únicament de les elits (Bovaird & Loeffler, 2004). El govern segueix sent un actor en el procés d'implementar polítiques però no té perquè ser l'actor central, sinó que s'hi afegeix la ciutadania i agències públiques, entre d'altres.

Governança urbana del desenvolupament sostenible

Les polítiques públiques a nivell nacional i regional de diversos països han experimentat un canvi de la incidència directa a la indirecta, com poden ser les polítiques d'innovació (Nijkamp & Perrels, 2018).

La sostenibilitat urbana és un problema dinàmic i complex, ja que hi ha diversos factors crítics que influeixen en la qualitat de l'ambient urbà, com l'ús del sòl, el sistema de transport i la distribució i organització espacial d'una ciutat (Nijkamp & Perrels, 2018).

Un problema complex i dinàmic només pot ser abordat des de la governança, en aquest cas, urbana. Entenem la governança urbana com la participació d'actors de la societat civil i les organitzacions no governamentals a la governança de la ciutat, la qual és clau per a assolir el SDG 11, l'objectiu de desenvolupament sostenible sobre ciutats i comunitats sostenibles (Nature, 2024). Avui dia, els òrgans de govern urbans (ajuntaments) tenen més poder de decisió que anteriorment. L'article publicat a *Nature*, "Cities matter to the world's future" explica com les organitzacions de la societat civil cada vegada s'involucren més en donar forma i influenciar les polítiques i proveir serveis a les comunitats (2024).

L'any 1992 es va aprovar a la Cimera de la Terra, a Rio de Janeiro, un pla d'acció global per al desenvolupament sostenible anomenat Agenda 21. Les autoritats locals es basen en l'Agenda 21 per a implementar l'Agenda Local 21, en què aquestes entren en diàleg amb la ciutadania, les organitzacions locals i les empreses privades. Aquest procés de diàleg i consulta, tan propi del model de governança pretén conscienciar sobre la sostenibilitat a nivell local (Evans et al., 2013).

L'any 2015 s'oficialitza l'Agenda 2030: el full de ruta global que aposta per al desenvolupament sostenible per l'any 2030, on l'AGNU (Assemblea General de les Nacions Unides) implementa l'Objectiu de Desenvolupament Sostenible 11 (ODS 11), ciutats i comunitats sostenibles, entre d'altres. L'ODS 11 proposa fer les ciutats i assentaments humans inclusius, segurs, resilents i sostenibles. Les dades globals de les Nacions Unides mostren alguns dels factors que l'ODS 11 aborda: només un de cada dos habitants urbans tenen accés al transport públic; 1,1 bilions d'habitants urbans viuen en barraques; tres de cada quatre ciutats tenen menys del 20% de la seva àrea dedicada a espais públics i carrers (UN, 2023).

Els deu objectius de l'ODS 11 són: habitatge segur i accessible; sistema de transport accessible i sostenible; urbanització inclusiva i sostenible; protecció de l'herència cultural i natural global; reducció dels efectes adversos dels desastres naturals; reducció dels impactes mediambientals de les ciutats; accés a espais públics i verds, segurs i inclusius; pla de desenvolupament nacional i regional; implementació de polítiques per a la inclusió, eficiència de recursos i reducció de riscos desastrosos; suport en construcció sostenible i resiliència als països en vies de desenvolupament (Küfeoğlu, 2022).

SOSTENIBILITAT URBANA I TRANSICIÓ ECOLÒGICA

Sostenibilitat i ciutats sostenibles

Nijkamp i Perrels defineixen la sostenibilitat, a nivell general, com la continuïtat en situacions canviants (2018). Bibri i Krogstie d'altra banda, donen una definició més detallada de la sostenibilitat: representa una perspectiva a llarg termini basada en l'adaptació al transcurs de la natura i la provisió de condicions per a portar-ho a la pràctica amb l'objectiu d'arribar a una societat sostenible (2017). Es pot concebre la sostenibilitat com aquell estat en què la societat no menysprea els sistemes natural i social.

Pel què fa al desenvolupament sostenible, s'entén com al procés de canvi en què l'explotació de recursos, les inversions, l'orientació del desenvolupament tecnològic i els canvis institucionals s'executen tenint en compte les necessitats presents però també futures; és un procés evolutiu adaptatiu (Nijkamp & Perrels, 2018).

La sostenibilitat en un ambient urbà fa referència al potencial que té una ciutat per a assolir un nivell de qualitat socioeconòmica, demogràfica i tecnològica, el qual contribueix a llarg termini als fonaments del sistema urbà (Nijkamp & Perrels, 2018).

L'objectiu clau de la ciència de la sostenibilitat és coordinar la integració necessària de diferents disciplines per a assolir l'acció global col·lectiva. Per això és necessari que la perspectiva sigui inclusiva per tal de mobilitzar els diversos actors, factors i recursos (Bibri & Krogstie, 2017).

Una ciutat sostenible és aquell entorn urbà dissenyat amb l'objectiu de contribuir a una millor qualitat i protecció del medi ambient i l'equitat social i benestar a llarg termini, mitjançant l'adopció d'estratègies de desenvolupament sostenible (Bibri & Krogstie, 2017). Les ciutats sostenibles busquen maximitzar l'eficiència de l'energia i els recursos materials, crear sistemes de residu-zero, donar suport a les energies renovables, reduir la contaminació, disminuir les necessitats dels transports, preservar els ecosistemes i promoure la sostenibilitat i qualitat de vida a les comunitats (2017).

Per a dur a terme el desenvolupament sostenible urbà, s'executen polítiques públiques a nivell local, regional, nacional o global. La realitat actual urbana i de governança presenta però, alguns obstacles per a assolir aquestes polítiques, com l'ambigüitat del concepte ciutat sostenible, els baixos pressupostos, les externalitats dels transports, o l'elevat nombre de sectors en els què incidir des de les polítiques (Nijkamp & Perrels, 2018).

Principis de la sostenibilitat urbana i economia circular

L'article *Towards modern sustainable cities* (Sodiq et al., 2019) identifica nou principis de la sostenibilitat en relació als nuclis urbans.

En primer lloc, l'*educació sostenible* defensa que és necessari un canvi de mentalitat en les persones vers la sostenibilitat, així que, a mesura que les comunitats desenvolupen objectius sostenibles, els sistemes educatius locals haurien de modificar el pla d'estudis per a reforçar aquests objectius. L'èmfasi està en promoure el pensament crític entre els estudiants i actors involucrats per a assegurar les necessitats de les generacions actuals i la consciència sobre sostenibilitat de les generacions futures. És necessari posar en dubte assumpcions com: el domini de l'ésser humà i la seva independència respecte la natura, els recursos naturals il·limitats, l'adaptació del planeta Terra als impactes humans, la supremacia de la tecnologia i els béns materials, i la desvinculació de les comunitats i sistemes de suport. És important destacar la importància de les universitats i comunitats d'estudiants a les ciutats europees com a agents actius de la seva transformació.

El segon principi és l'*energia renovable*, ja que es considera un dels mecanismes més segurs i fàcils per a assolir els objectius de la sostenibilitat. L'incentiu per a l'ús d'aquesta energia és la seguretat i l'estalvi econòmic, més que la consciència sobre la sostenibilitat, per això s'encoratja potenciar aquests incentius per a garantir més ús d'energia renovable.

L'*eficiència energètica* és el tercer principi i té a veure amb les emissions industrials sobretot, les quals contribueixen un 37% a les emissions globals de gasos amb efecte hivernacle. És necessari un canvi d'actitud, i potenciar la concepció de "viure amb menys", per a consumir menys energia, a més de substituir el consum de combustibles fòssils per energies renovables.

El quart principi fa referència als *edificis sostenibles* i posa el focus en els materials de construcció. L'ús d'infraestructures urbanes sostenibles es pot trobar amb reptes com la conscienciació de la població sobre la sostenibilitat, l'augment de risc de fallades a la infraestructura urbana, l'augment de consum de recursos energètics, d'aigua i de materials de construcció.

El cinquè principi sostenible consisteix en el *transport sostenible*. Per una banda, està augmentant el nombre de cotxes privats en propietat per habitant a les ciutats, fet que destaca la importància d'un canvi d'actitud per a l'ús de cotxe, mentre les millores tecnològiques se centren en gestionar els efectes negatius per cotxe. D'altra banda, és important millorar els vehicles de transport a nivell general i l'eficiència dels combustibles per a usar opcions menys contaminants. Les principals estratègies enfocades al transport sostenible han contribuït al creixement econòmic, oferta laboral i més mobilitat, però també han generat contaminació de l'aigua i aire, ocupació de territori, i deterioració d'àrees urbanes i suburbanes més antigues, entre d'altres. La qualitat de vida de les persones es defineix per la dimensió de benestar físic, mental, social i econòmic i el sistema de transport sostenible d'una ciutat ha de cobrir aquest benestar.

La *gestió de residus de menjar* és el sisè principi de sostenibilitat. La majoria de residus són generats en la fase de consum, a més dels residus del sector agricultor. Els residus de menjar són un recurs no renovable. Al cap i a la fi, la millor pràctica és evitar el desaprofitament de menjar o que aquest es converteixi en residu en primer lloc.

El setè principi és *adreçar el creixement poblacional*. Les estratègies generals per a fer front al creixement poblacional es basen en la reducció del consum i ús de recursos naturals, ja que la sobre població amenaça la disponibilitat de recursos naturals si no està ben gestionada.

El vuitè principi té a veure amb la *gestió de recursos naturals* i és una necessitat que sorgeix arrel del creixement poblacional. Per a controlar el consum de recursos es té en compte la relació entre la petjada ecològica que suposa el consum d'aquests i la capacitat biològica, o habilitat d'un ecosistema de generar recursos naturals.

Per últim, Sodiq et al., també parlen de la *seguretat de l'aigua*. Les ciutats estan canviant, i per a seguir funcionant de forma sostenible es necessita un estudi interdisciplinari per al sistema de gestió d'aigua. El sistema tradicional de canonades no es pot adaptar als canvis constants de la ciutat i és per això que es proposa un sistema descentralitzat i distribuït a diferents punts de la ciutat.

Per a implementar aquests principis a les ciutats i que aquestes siguin sostenibles es proposa el model d'economia circular. Aquest sistema rebutja el cicle de producció i consum dels recursos com a quelcom lineal, ja que és insostenible, i aposta per als cicles tancats d'energia i material, els quals posen l'èmfasi en la capacitat de les ciutats d'imitar el cicle de producció de recursos de la natura, mitjançant la reutilització i la recuperació (Sodiq et al., 2019).

L'estudi de les ciutats i la seva sostenibilitat es fa sovint des de l'ecologia urbana, la qual analitza la relació d'aquestes ciutats amb el medi ambient i ecosistema que habiten. Els principals pilars de l'ecologia urbana es basen en: minimitzar el consum d'espai públic en zones urbanes; reduir la separació geogràfica entre l'habitatge, l'espai laboral i el de serveis per a minimitzar la mobilitat; reduir el transport urbà privat; fomentar l'ús de nova informació tecnològica; fomentar el reciclatge; i minimitzar l'ús d'energia urbana (Nijkamp & Perrels, 2018).

ESTUDI DE CAS: SUPERILLA BARCELONA

A partir de l'anàlisi de documents i fonts de caràcter primari i l'entrevista a l'anterior arquitecte en cap de l'Ajuntament de Barcelona, Xavi Matilla, es duu a terme un estudi de cas de la vigent política pública urbana Superilles Barcelona, implementada per l'Ajuntament de Barcelona. L'estudi de cas respon a la pregunta:

A quines qüestions i problemàtiques dona resposta la implementació de la política pública Superilles Barcelona?

DEFINICIÓ DE LA POLÍTICA

Urbanisme eco feminista i nova urbanitat

“Barcelona és el resultat d’un anhel” (Sanz 2023), fa referència al constant procés de transformació i adaptació de la ciutat, sobretot als impactes del canvi climàtic. Les lluites populars per a reivindicar el dret a l’espai públic i l’habitatge davant la gentrificació i l’especulació, teixeixen comunitats, xarxes i espais de resistència crucials per a recuperar la ciutat. Superilla Barcelona és una política que defensa el dret a la ciutat, situant la vida i les cures al centre. Aquesta estratègia d’urbanisme eco feminista reconeix les relacions de dependència com al fonament indispensable sobre el qual construir un futur habitable.

El nou model urbà vol posar fi al procés capitalista d’homogeneïtzació dels barris, donant protagonisme a les persones i el verd, a més d’acabar amb el predomini dels combustibles fòssils (Sanz 2023). El 10% de la població barcelonina es desplaça en vehicle privat, i ocupa una superior superfície a la resta. Superilla Barcelona pretén reduir la contaminació atmosfèrica i acústica, centrant-se en el projecte Cerdà, el qual té la capacitat d’evolucionar constantment i adaptar-se als nous reptes de la ciutat contemporània (Matilla 2023).

El desenvolupament del programa es basa en la col·laboració i participació, a partir de la creació de l’Oficina Tècnica Superilla, que ha permès coordinar els projectes (Matilla 2023).

Els orígens de Superilla Barcelona

Els primers anys d’ajuntament democràtics, l’acció municipal en espai públic se centrava en problemes infraestructurals dels serveis i necessitats bàsiques, prioritzant l’accessibilitat i seguretat, aspectes en què Barcelona n’és capdavantera (Llopis 2023).

Després de la Cimera de Rio de Janeiro (1992), Barcelona va concretar l'Agenda 21 en el Compromís ciutadà per la sostenibilitat 2002-2012, un document que definia principis, objectius i línies d'acció per avançar vers una ciutat millor. BCNecologia plantejà el paradigma de la Superilla, el qual posava èmfasi en (Ajuntament de Barcelona et al. 2023):

- La salut: força motriu de l'Eixample de Cerdà, qui vinculava la densitat amb la mortalitat i visualitzava una gran presència de verd. Amb el temps els reptes canvien i els eixos que preserven la salut a les ciutats s'adapten a les circumstàncies.
- La circulació viària: canviar el privilegi del vehicle privat a Barcelona per a guanyar salut i benestar: espai públic per càpita, nivells de soroll, sinistres, emissions de gasos amb efecte hivernacle (GEH). Agafa forma en el Pla de Mobilitat Urbana (PMU) 2019-24 on els eixos d'actuació són la mobilitat segura, saludable, sostenible, equitativa i intel·ligent.
- La transició ecològica: a Barcelona la principal font d'emissions de GEH és el transport (26,7%), els serveis (21,4%) i el consum de les llars (20,7%). Les conseqüències són: calor, sequera, risc d'inundacions, retrocés de les platges, més pobresa, pitjor salut, pitjor qualitat de l'aire, pèrdua de biodiversitat, risc d'incendi, etc.

“La idea Superilla ve de llarg, és a dir, fins i tot als anys 50 era una qüestió que té l'Eixample de Barcelona, en termes de jerarquia viària” (Entrevista a Xavi Matilla, 2024). Tot i ser sobre la taula durant diverses alcaldies, es passa bastant per alt i no se'n fa gaire cas.

“És el govern Trias qui inclou l'estratègia Superilles dins el pla de mobilitat urbana 2011 o 2012, fonamentat totalment amb la lògica de l'estratègia Superilles, però tampoc implementen un àmbit concret (...) és l'any 2016, ja amb el govern Colau que s'implementa diguéssim com el primer àmbit de Superilla de caràcter integral i, per tant, amb transformació de la mobilitat de l'espai públic del Poblenou” (2024).

L'any 2018 es fa el mateix a Sant Antoni i, en veure que el model està funcionant es proposa fer un canvi d'escala i de ritme. La nova fase, definida per Xavi Matilla,

es defineix a dues escales: “un àmbit d’eixos verds per a tota la ciutat i un altre específic per a l’àmbit de l'Eixample, on apareixen aquests 21 carrers i 21 places que són els eixos verds de l'Eixample” (2024).

Els eixos verds i les places

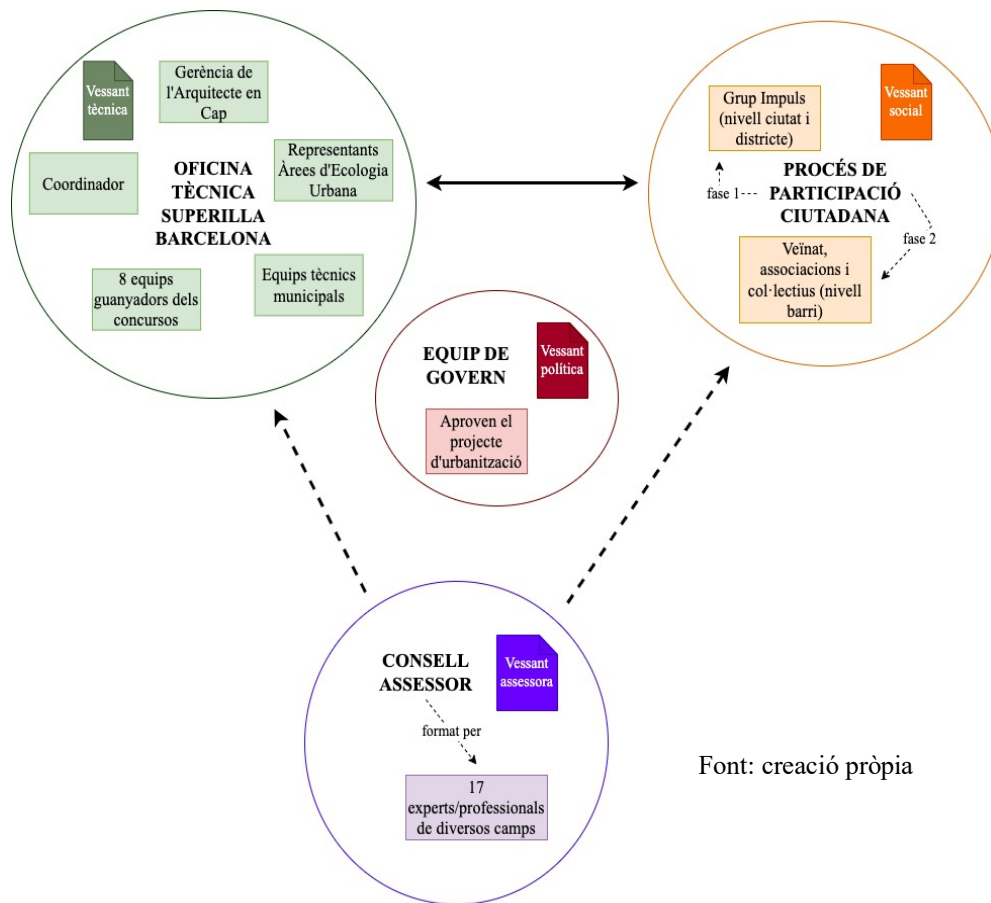
Per aconseguir l'espai públic saludable, verd, just i segur, que afavoreixi les relacions socials i l'economia de proximitat, Superilles crea una xarxa d'eixos verds i places (Superilles n.d.). L'aplicació d'aquesta visió comença a la trama Cerdà, al districte de l'Eixample, ja que és la zona amb més vehicle privat, menys espais d'estada i verd, i més contaminació (Ajuntament de Barcelona 2022), inspirant-se en actuacions prèvies a Poblenou, Horta o Sant Antoni.

Els eixos verds són carrers pacificats, amb llocs d'estada i verd, que permeten desplaçar-se a peu amb comoditat i seguretat. L'encreuament d'aquests eixos verds generen places (2.000 m²) que es converteixen en espais d'estada amb el protagonisme del verd i del joc (Ajuntament de Barcelona 2022). La idea és que tot ciutadà de l'Eixample disposi d'un eix verd a menys de 200m.

Es faran 21 eixos verds (33 km), començant pels Carrers: Consell de Cent, Rocafort, Comte Borrell i Girona. Quatre de les 21 places (3,9 ha) són a l'encreuament de Consell de Cent amb Rocafort, Comte Borrell, Enric Granados i Girona (Ajuntament de Barcelona 2022).

Paral·lelament, s'implementa una xarxa d'eixos verds al districte de Sant Martí, als carrers Cristòbal de Moura, Almogàvers, Zamora, Puigcerdà i Bolívia (Superilles n.d.).

MAPA D'ACTORS



Per a executar Superilla Barcelona, diversos actors participen en el seu procés de disseny i implementació. Matilla explica que hi ha dos principals components. Per una banda, hi ha la vessant tècnica: “Superilla neix amb una decisió total que és tècnica, aquests carrers són així i aquests carrers són aixà” (Entrevista Xavi Matilla, 2024). L’any 2019, Matilla proposa una oficina específica Superilles:

“una oficina tècnica que es crea ad hoc per a gestionar aquesta nova fase i és una oficina que compta amb una persona coordinadora dedicada exclusivament a Superilla i persones que provenen dels diferents equips que han d’intervenir en el projecte, ja siguin de la meua gerència, una persona responsable d’estratègia urbana, una altra de projectes urbans, però també s’incorpora una persona de mobilitat, una d’infraestructures...” (2024).

Aquesta oficina, de voluntat transversal, impulsa els concursos. Els 8 equips guanyadors dels concursos són separats: 4 treballen al projecte dels eixos i 4 a les places. La dinàmica és col·laborativa i l'Oficina Tècnica Superilla en fa el seguiment.

D'altra banda, la hi ha la vessant participativa o social.

“La manera de respondre de les Superilles sempre ha sigut per barris. Al final cada àmbit de Superilla respon per barris. Es creen uns espais de participació vinculats als barris sobre els quals es desenvolupa el projecte” (Entrevista Xavi Matilla, 2024).

Aquesta participació es treballa de dues maneres: a escala de barri es creen els Grups Impuls. És un grup tancat però flexible que promou la participació a nivell de ciutat i districte, format per representants d'entitats i associacions i duent a terme consells sobre mobilitat, medi ambient i comerç, entre d'altres. Posteriorment, aquests grups impuls s'obren a la ciutadania (veïnat i col·lectius) a nivell de barri. La seva tasca és reportar les diferents fases a partir de trobades tancades i trobades obertes a tothom. També desenvoluparà un pla d'acció: “Cada àmbit de Superilla fa un pla d'acció: identifica quins són els projectes concrets d'espai públic que es proposa desenvolupar, sense que tingui programació ni pressupost” (2024). D'altra banda, hi ha el Consell Assessor, compost per 17 persones expertes en diversos camps.

“I finalment hi ha una edició política. Això és un projecte d'espai públic, per tant, necessita l'aprovació de l'equip de govern. En aquest cas els dos partits que formaven part de l'equip de govern, tots van anar aprovant els projectes d'urbanització” (2024).

QÜESTIONS I PROBLEMÀTIQUES A LES QUALS DONA RESPOSTA

“Jo crec que Superilla d'alguna manera és una resposta a algunes de les necessitats o problemes que la ciutat de Barcelona té en aquests moments, que tenen a veure amb qüestions mediambientals i qüestions socials” (Entrevista Xavi Matilla, 2024). Arrel de les noves condicions climàtiques i impactes negatius, és necessària una transformació de l'espai públic per a adaptar-s'hi. “Per altra banda, hi ha el repte de

recuperar o promocionar aquesta condició de ciutat de veïns i veïnes de proximitat, de caràcter local” (2024).

“Jo crec que Superilles és sobretot una estratègia, més que una política. És una estratègia de transformació de l’espai públic que impacta sobre diferents sectors de caràcter sectorial: organització de la mobilitat, redueix la presència del cotxe, però que també té a veure amb espais públics més naturalitzats” (2024).

Existeix una vessant social i de gestió comunitària que, com explica l’entrevistat, actualment ha quedat en un segon pla, com a propera fase de l’estratègia. Superilla Barcelona principalment, dona resposta a les següents problemàtiques.

Transició ecològica

La humanitat s’enfronta a un repte sense precedents: el canvi climàtic, que impactarà de forma especialment greu en el Mediterrani (Ajuntament de Barcelona et al. 2023).

La font principal d’energia a Barcelona (l’any 2019) són els combustibles fòssils (69,2%), seguits de l’energia nuclear (23,4%) i, per últim, les renovables (7,5%). Hi ha una correlació entre el consum energètic i el context socioeconòmic: la pobresa energètica.

Arrel de la preocupació per a les emissions de GEH, l’Acord de París (1992) demanava una reducció del 50% d’emissió dels GEH l’any 2030, camí del qual Barcelona n’està a la meitat (Ajuntament de Barcelona et al. 2023).

La presència de la natura a les ciutats contribueix a nivell socioambiental a avançar en aquesta transició ecològica: proporciona espais per a la socialització, beneficis culturals, regula la temperatura, aporta humitat, disminueix la contaminació atmosfèrica i acústica, i produeix matèria orgànica i aliments, entre d’altres. També s’ha observat que té efectes positius en la salut, ja que aquesta depèn de l’estil de vida, el medi ambient i el context socioeconòmic (Ajuntament de Barcelona et al. 2023).

Model de carrer del s.XXI: Dret a l'espai públic

L'espai públic està sotmès a múltiples interessos, arrel de la diversitat i densitat poblacional, dificultant-ne l'equilibri d'ús. “L'espai públic és el reflex de la societat que el construeix” (Ajuntament de Barcelona et al. 2023). El què ve a dir que si la desigualtat, discriminació, racisme, etc, segueix vigent a la nostra societat, serà molt difícil garantir drets a l'espai públic. Aquest doncs, respon sovint a les necessitats del grup dominant. Els principals drets a l'espai públic són (2023): Dret al lleure i l'estada; dret a l'expressió i participació; dret a la cultura i coneixement; dret a l'intercanvi (mercats); dret al desplaçament, essencialment caminant. Aquests drets es veuen afectats pel predomini del vehicle motoritzat.

La distribució de l'espai públic ha de tenir en compte també la densitat d'habitatges i de població de cada zona. Per últim, no és suficient la provisió de l'espai públic, sinó que el nivell de benestar depèn de tres variables: l'ergonomia (garantia de l'accessibilitat dels vianants), l'atracció de persones per a augmentar la sensació de seguretat i, el confort i benestar físic (2023).

El nou model de carrer que proposa Superilla Barcelona es basa en tres eixos: protagonisme de les persones, natura i sostenibilitat; els quals van servir de base per al concurs que l'Ajuntament de Barcelona va propulsar per al disseny de les superilles. Els guanyadors del concurs, juntament amb l'Oficina Tècnica Superilla Barcelona i un consell assessor van constituir el procés participatiu per a crear el document tècnic del model urbà dels eixos verds. S'ha posat especial èmfasi a les premisses del nou model de carrer: proximitat i dret a l'espai públic; nova infraestructura ambiental; innovació i nova materialitat; permanències i paisatge, i accessibilitat i serveis (Ajuntament de Barcelona et al. 2023).

El model d'eix verd ofereix (Ajuntament de Barcelona 2022):

- Carrer per als vianants: es crea una plataforma única entre vorera i calçada, prioritant-ne l'ús social i deixant els vehicles com a convidats.
- Subsòl ric: més espai per al desenvolupament de les arrels, fomentant la riquesa natural i biodiversitat.
- Petjada ecològica: desapareix l'asfalt i s'usa únicament panot i granit

- Cicle de l'aigua: la superfície permeable coincideix amb l'àrea plantada (12%)
- Incorporació de verd: el verd es multiplica per 12, plantant més arbres i més diversos, ocupant la part central del carrer.
- Mobilitat: gual de 15m d'amplada
- Enllumenat: pensat a escala humana, i no a vehicles, per a afavorir els usos socials del carrer.
- Mobiliari: nous elements, ergonòmics, de fusta i accessibles
- Serveis: integració dels contenidors
- Joc: Donar prioritat a la infància suposa una millora col·lectiva, ja que permet abordar grans reptes de ciutat com ara l'autonomia personal, la mobilitat sostenible i la qualitat de l'aire o la vida comunitària i participació ciutadana (Ajuntament de Barcelona et al. 2023)
- Fonts: recuperació i rehabilitació
- Reactivació econòmica: bones condicions per a un comerç de proximitat. El canvi d'hàbits de consum de la població fruit del comerç electrònic, la massificació turística o la especulació amenacen el model comercial de la ciutat, causant gentrificació comercial. La compra de proximitat evita desplaçaments innecessaris, afavoreix l'economia local, és més sostenible i fomenta la cohesió territorial i social dels barris (2023).

Cuida en xarxa i proximitat

El concepte de sostenibilitat engloba aspectes econòmics i socials i, repensar la ciutat a partir del plantejament de les Superilles permet replantejar el rol dels carrers i fomentar la interacció i cohesió social. Juntament amb l'habitatge i transport públic assequible, espai públic segur i provisió de serveis urbans, aquest component social garanteix el dret a la ciutat (Ajuntament de Barcelona et al. 2023). Per això, les polítiques socials necessiten contemplar la dimensió espacial on aquestes s'apliquen, ja que la forma urbana és determinant de les interrelacions socials. Això ens porta a la importància de la implicació veïnal en les polítiques sobre l'espai públic, per a fer visible la diversitat i necessitats de la població. Actualment, la majoria d'espais públics reproduïxen la lògica patriarcal, negant aquesta diversitat. Un bon exemple són els treballs de cures, tradicionalment vinculats a les dones,

invisibilitzats i infravalorats (Ajuntament de Barcelona et al. 2023). Donar veu a la població, situar les cures al centre i reconèixer la importància de l'urbanisme en la contribució a la cohesió social és la direcció a prendre per a fomentar la cuida en xarxa i proximitat.

CONCLUSIONS

La gestió urbana governamental té un impacte en el benestar de la ciutadania i del medi ambient. Les ciutats són un nexa i una capital econòmica, política, i social, i el seu disseny ha d'incloure polítiques enfocades a aquestes dimensions. Matilla diu de Barcelona:

“Enfront a una ciutat que sobretot durant les últimes dècades s’ha preocupat més d’una dimensió global i internacional, i no tant de la dimensió local, [aquesta manca de perspectiva local] s’acaba traslladant a un espai públic” (Entrevista Xavi Matilla, 2024).

També afirma que, la sostenibilitat urbana a Barcelona, en concret el projecte Superilla, no va ser posat sobre la taula fins recentment, en reconèixer que els reptes de la sostenibilitat global no poden ser resolts sense un focus important en la sostenibilitat urbana.

La resposta de Superilla Barcelona vers l’emergència climàtica comença per identificar el paper de les ciutats com a quelcom rellevant en la transició ecològica, tant per la petjada ecològica, com per la capacitat de transformació i innovació. La política urbanística segueix els pilars de l’ODS11 posant la transició ecològica al centre de les problemàtiques a les quals es vol donar resposta. El consum de recursos materials i energies no renovables a la ciutat és molt elevat i té conseqüències directes sobre la salut mediambiental. També és important destacar la pobresa energètica, la qual demostra, una vegada més, la necessitat d’implementar estratègies i polítiques sostenibles a les ciutats, vetllant per la qualitat de vida de la població.

Pel què fa al procés capitalista d’homogeneïtzació dels barris que Superilla procura combatre, podem identificar més d’una estratègia: per una banda, la cuida en xarxa i proximitat i la cohesió social són importants per a la justificació de la política i per a la seva creació, alhora de respondre a necessitats dels diversos àmbits. Com s’ha exposat, la política utilitza mecanismes de participació per a fomentar aquesta xarxa, tot i que els perfils als què s’arriba des d’aquests no asseguruen ser

representatius de tot el veïnat del barri. D'altra banda, el dret a l'espai públic és sovint reivindicat per Superilla Barcelona i és, alhora, una manera de fomentar la cuida en xarxa i la interacció social.

La governança i participació urbana fomenten aquests espais per a la ciutadania a decidir sobre l'espai públic que els rodeja i fer-ne ús.

Combatre aquestes tendències d'homogeneïtzació dels barris no és sempre un èxit si tenim en compte que la gentrificació i l'especulació de l'habitatge són conflictes complexos, és a dir, que requereixen de més d'un angle per a enfrontar-s'hi. La intervenció de Superilla Barcelona implementa una regulació dels lloguers de planta baixa, és a dir, comerços, per a fomentar el comerç local i no atraure comerços d'atracció turística com poden ser bars, cadenes i restaurants en excés (Entrevista Xavi Matilla, 2024). L'increment de preu de lloguer per metre quadrat d'habitatge als nous eixos verds i places és una conseqüència de Superilla, però sobretot de la manca de regulació del mercat de l'habitatge a Barcelona; no està en mans de la política Superilla evitar-ho, però sí anticipar-se a la probabilitat que això passi, encara més, quan els àmbits on s'ha actuat són, per ara, reduïts, acumulant en un mateix tram els efectes de la gentrificació.

Un altre pilar de Superilla, i de la sostenibilitat urbana en general, se centra en la salut i benestar de la ciutadania, col·locant a les persones i l'augment de verd al centre. El foment de la natura als nuclis urbans és una idea que a Barcelona s'ha prioritzat, multiplicant per 12 la presència de verd en els nous eixos.

Un dels nou principis de sostenibilitat en nuclis urbans que ens presentava Sodiq et al., se centra en la mobilitat i transport sostenible, emfasitzant en l'impacte de la circulació viària, tant per la contaminació com pel reclam de l'espai públic. Superilla aconsegueix erradicar aquesta jerarquia viària del vehicle privat i fomenta caminar i utilitzar bicicleta. De totes maneres, una de les conseqüències que ha tingut la reducció de circulació de vehicles com el cotxe o la moto, és la manca d'alternatives públiques de transport per a facilitar la mobilització de la ciutadania, ocasionant així, diverses queixes veïnals.

Les premisses que defineixen les noves ciutats sostenibles són relatives, ja que en funció de la ciutat les necessitats seran unes o unes altres. Són rellevants a l'hora de mesurar la sostenibilitat d'un nucli urbà però ho dificulta la poca precisió dels indicadors en aquest sector.

La relació entre factors o problemàtiques que reclamen dinàmiques de transició ecològica i les qüestions que diu aplacar Superilles Barcelona, situa aquesta política en la direcció de la transició ecològica en el context urbà de la ciutat de Barcelona. De totes maneres, problemàtiques com l'habitatge, l'accés limitat a la participació ciutadana, l'accés equitatiu a serveis a la ciutat i la seguretat i dret a l'espai públic són esmentats en el plantejament de la política pública, la qual busca abraçar la dimensió social, però requereixen d'altres perspectives per a ser combatudes. Com s'ha dit anteriorment, parlem de problemes dinàmics i complexos i, per tant, influenciats per a més d'un sectors. És segur doncs, afirmar que necessiten ser afrontats des de diversos angles i no només des de la vessant tècnica de l'urbanisme.

BIBLIOGRAFIA

Ajuntament de Barcelona. (2022). *SUPERILLA BARCELONA: presentació de projectes executius* [Diapositives].

Ajuntament de Barcelona & Barcelona Regional. (2023). *Superilla Barcelona: Barcelona 2015-2023*.

Benvingut a Superilles | Superilles. (n. d.).

<https://ajuntament.barcelona.cat/superilles/ca/#>

Bibri, S. E., & Krogstie, J. (2017). Smart sustainable cities of the future: An extensive interdisciplinary literature review. *Sustainable Cities and Society*, 31, 183–212. <https://doi.org/10.1016/j.scs.2017.02.016>

Bovaird, T. & Loeffler, E. (2004). *Public Management and Governance*. Routledge.

Cities matter to the world's future — science must serve them better. (2024). *Nature*, 625(7996), 632. <https://doi.org/10.1038/d41586-024-00167-9>

Cohen, J. E., Doctoroff, D. L., Filler, M. (2008) Sustainable Cities. *JSTOR*. [www.jstor.org. https://www.jstor.org/stable/40481188](https://www.jstor.org/stable/40481188)

Eurostat. (2023). SDG 11 - Sustainable cities and communities. *Eurostat: Statistics Explained*. https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=SDG_11_-_Sustainable_cities_and_communities

Evans, B., Joas, M., Sundback, S., & Theobald, K. (2013). Governing sustainable cities. In *Routledge eBooks*, (1-10).

- Jabareen, Y. (2006). Sustainable urban forms. *Journal Of Planning Education And Research*, 26(1), 38–52. <https://doi.org/10.1177/0739456x05285119>
- Küfeoğlu, S. (2022). Emerging technologies: Value Creation for Sustainable Development. Springer Nature, 385-407.
- Llopis, M. & Ajuntament de Barcelona. (2023, novembre). *L'espai públic urbà: escenari de les polítiques públiques* [Diapositives; ETSAB]. Curs D'Urbanística, Barcelona.
- Matilla, X., Ajuntament de Barcelona, & Barcelona Regional. (2023). Superilla: Una nova Urbanitat. A *Superilla Barcelona: Barcelona 2015-2023*.
- Nijkamp, P., & Perrels, A. (2018). Sustainable Cities in Europe. In *Routledge eBooks*, (3-15).
- Sanz, J., Ajuntament de Barcelona, & Barcelona Regional. (2023). Superilla Barcelona: Urbanisme ecofeminista per un futur millor. A *Superilla Barcelona: Barcelona 2015-2023*.
- Sodiq, A., Baloch, A. A., Al-Ghamdi, S. G., Sezer, N., Mahmoud, S., Jama, M., & Abdelaal, A. (2019). Towards Modern Sustainable Cities: Review of Sustainability Principles and Trends. *Journal of Cleaner Production*, 227, 972–1001. <https://doi.org/10.1016/j.jclepro.2019.04.106>
- United Nations. (2023). *Make cities and human settlements inclusive, safe, resilient and sustainable*. United Nations: Department of Economic and Social Affairs. <https://sdgs.un.org/goals/goal11>
- Whyte, W. H. (1980). *The social life of small urban spaces* (90-93).

ANNEXOS

TRANSCRIPCIÓ DE L'ENTREVISTA A XAVIER MATILLA

Persona entrevistadora: Joana Munujos Vendrell

Persona entrevistada: Xavier Matilla

Data de l'entrevista: 30/04/2024

Mitjà: comunicació online amb vídeo i àudio

Xavier Matilla és arquitecte, urbanista i professor de la Universitat Politècnica de Catalunya (UPC). Fou el responsable de la Gerència de l'Arquitecte en Cap de l'Ajuntament de Barcelona durant el període 2019-2023, encapçalant així una important etapa de decisions i desenvolupament de la política Superilla Barcelona. És l'impulsor de la creació de l'Oficina Tècnica Superilla Barcelona i participà en l'impuls de dur el projecte a un salt d'escala i de ritme durant el període esmentat.

Transcripció:

Doncs sí, de fet hi ha una qüestió que sí que em volia centrar més, que era sobre els actors que participen en Superilles perquè és del què és més complicat de trobar informació. Llavors com els actors funcionen i com es relacionen entre ells per implementar la política. Però si vols podem començar potser per a què em diguis com definiries la política de Superilles Barcelona.

Clar, em preguntes per la política de Superilles eh, no pel projecte i... això crec que seria quelcom més específic. A veure, jo crec que Superilla d'alguna manera és una resposta a algunes de les necessitats o problemes que la ciutat de Barcelona té en aquests moments, que tenen a veure amb qüestions mediambientals i qüestions socials. És a dir, el problema d'impacte negatiu i actes negatius del canvi climàtic, una societat que té poques zones verdes, que afecta a una calor i temperatures, necessita transformar el seu espai públic per a poder adaptar-se d'una millor manera a aquestes noves condicions climàtiques i, per altra banda, hi ha el repte de recuperar o promocionar aquesta condició de ciutat de veïns i veïnes de proximitat, de caràcter local. Enfront a una ciutat que sobretot durant les últimes dècades s'ha preocupat més d'una dimensió global i internacional, i no tant de la dimensió local aquestes dues qüestions s'acaben traslladant a un espai públic. A Barcelona

bàsicament l'espai públic es estructurat per carrers perquè no és una ciutat que tingui grans parcs ni espais verds, i això és el què dona sentit a la idea estructural de Superilla, que bàsicament és com reordenar la mobilitat perquè aquesta sigui més eficient. Vol dir que contemini menys i ocupi menys espai amb una lògica jerarquitzada, permeti alliberar espai per precisament millorar les condicions ambientals i proveir la ciutat d'aquests espais de socialització que són necessaris. I aquest és com el marc general que justifica la política i que li dona sentit a la ciutat de Barcelona, ciutat de carrers. És el marc general que parla de problemàtiques concretes i que estableix una estratègia. Jo crec que Superilles és sobretot una estratègia, més que una política. És una estratègia de transformació de l'espai públic que impacta sobre diferents sectors de caràcter sectorial: organització de la mobilitat, redueix la presència del cotxe, però que també té a veure amb espais públics més naturalitzats. Té una segona fase que ha quedat en *stand by* que té a veure amb la dimensió social i com els àmbits de gestió local poden promoure la gestió comunitària també, introduint també, per tant, qüestions de caràcter social o fins i tot ambiental o energètic, una escala local que està per sota dels barris però que permet generar condicions de gestió comunitària.

D'acord, perfecte. I ara que em parlaves de la diferència entre el projecte i la política, quin va ser el teu paper durant el procés de... és a dir, per a què passés a formar part de l'agenda pública el projecte de Superilla?

Molt bé. Jo m'incorporo a l'octubre de 2019. La idea Superilla ve de llarg, és a dir, fins i tot als anys 50 era una qüestió que té l'Eixample de Barcelona, en termes de jerarquia viària, però això s'acaba consolidant amb un marc teòric molt més sòlid a principis dels anys 2000. Està sobre la taula amb diferents alcaldes que s'ho miren però no en fan cas, diguéssim, fins que és el govern Trias qui inclou l'estratègia Superilles dins el pla de mobilitat urbana 2011 o 2012, fonamentat totalment amb la lògica de l'estratègia Superilles, però tampoc implementen un àmbit concret. Fan alguna actuació de caràcter més puntual en l'àmbit de Les Corts però no... i és l'any 2016, ja amb el govern Colau que s'implementa diguéssim com el primer àmbit de Superilla de caràcter integral i, per tant, amb transformació de la

mobilitat de l'espai públic del Poblenou. El 2018 s'implementa Sant Antoni que bàsicament és un eix peatonal al carrer Borrell amb les diferents cruïlles. I llavors entro jo quan aquestes primeres experiències ja han evolucionat i ja sabem que estaven funcionant en termes de mobilitat, d'ús de l'espai públic que millora les condicions ambientals. A mi el què se'm demana és que defineixi quina és la següent etapa vale? Llavors, sabent que el model està funcionant, la idea és: sabem que està responnent als subjectes establerts i la idea que es proposa és de fer un canvi d'escala i canvi de ritme. El què hem d'aconseguir és estendre el projecte al màxim territori possible i fer-ho de la manera més aviat possible. Sintetitzar la idea d'implementació que és la dels eixos. El model de Superilles és el mateix: hi ha una xarxa viària amb la qual ha de passar la mobilitat de pas, fonamentalment de transport públic. Hi ha una xarxa local de distribució, i hi ha una tercera xarxa que són els carrers que no són necessaris per la mobilitat de pas, que són els que transformarem de manera més radical, i això són els eixos verds. Això ho pots desenvolupar per àmbits o per eixos. La idea de desenvolupar-ho per eixos és des d'un punt de vista operatiu fer-ho possible, és a dir, és difícil imaginar que tu pots transformar el carrer Consell de Cent en tres trams i deixar la resta de carrer que funcioni com funcionava abans. Per tant, la idea dels eixos permet transformar i gestionar els canvis en la mobilitat duna millor manera que permet fer un canvi d'escala i, per tant, la idea és estirar la transformació a cinc barris de l'Eixample i ha arribat fins a Sagrada Família i Fort Pienc i, permet també anar més ràpid i, per tant, es defineix aquesta nova fase que es defineix a dues escales: un àmbit d'eixos verds per a tota la ciutat i un altre específic per a l'àmbit de l'Eixample, on apareixen aquests 21 carrers i 21 places que són els eixos verds de l'Eixample. Jo quan entro amb l'equip definim més aquesta nova etapa que acaba el 2023 amb l'execució d'eixos verds i les 4 places.

Vale, d'acord, molt bé, gràcies. Llavors, entenc que ha estat un procés molt llarg. Durant el període en què tu estaves, del 2019 al 2023, quins principals actors diries que participaven? Perquè sí que hi ha una part del llibre que parla molt de la participació ciutadana i comunitària a l'hora de també

prendre decisions per a quines necessitats respondre des dels eixos verds, i de quina manera es duu a terme això?

És la pregunta que la majoria de delegacions internacional quan venen pregunten: com ho heu fet? L'esquema tothom el té però... a veure, aquí, per una banda hi ha un fort component tècnic. És a dir, Superilla neix amb una decisió total que és tècnica, aquests carrers són així i aquests carrers son aixà, i això és una decisió tècnica i que jo quan arribo està més o menys identificada i, per tant, la ciutat té un pla on diu quin tipus de carrers, cadascun d'ells, llavors a partir d'aquí hi ha tot un component polític, de decisions polítiques, de dir: escolta, volem executar la següent fase i això és el què caldria. Hi ha una decisió política de voler arrancar aquesta segona fase i voler fer-ho amb mes ambició si s'escau. Això depèn d'alineaments tècnics, fonamentalment entre els equips que dirigia jo d'espai públic de projectes urbans i estratègia urbana amb els equips de mobilitat, fonamentalment. Per tant, també requereix un treball conjunt. Aquí és important, jo el 2019 proposo, i s'acaba creant, una oficina específica Superilles, una oficina tècnica que es crea ad hoc per a gestionar aquesta nova fase i és una oficina que compta amb una persona coordinadora dedicada exclusivament a Superilla i persones que provenen dels diferents equips que han d'intervenir en el projecte, ja siguin de la meua gerència, una persona responsable d'estratègia urbana, una altra de projectes urbans, però també s'incorpora una persona de mobilitat, una d'infraestructures... i per tant es queda un equip amb una certa voluntat transversal i amb capacitat d'operar de manera mes àgil. Aquesta oficina és la què llença els concursos, atorga els projectes, fa un seguiment de manera conjunta amb els 8 equips de guanyadors dels concursos. Aquests equips se separen 4 per eixos i 4 per places i esdevé una dinàmica col·laborativa. La idea no era fer projectes d'autor sinó redactar projectes que responguessin a una nova lògica sistèmica sobre els carrers de l'Eixample i això volia dir que cada dilluns a la tarda ens trobàvem amb els 8 equips i els equips municipals, cada dilluns durant un any, per anar desenvolupant conjuntament els projectes. Aquesta és la vessant tècnica. Després està la vessant participativa o de caràcter social. La manera de respondre de les Superilles sempre ha sigut per barris. Al final cada àmbit de Superilla respon per barris. Poblenou és

un àmbit una mica especial perquè és un territori que no té molta població residencial o no en tenia en el seu moment. Sant Antoni sí que és una Superilla que respon al barri i ja s'han iniciat treballs per a diferents àmbits. Per exemple, l'àmbit de germanetes que és l'Esquerra de l'Eixample, o l'àmbit del carrer Girona que és la Dreta de l'Eixample. Es creen uns espais de participació vinculats als barris sobre els quals es desenvolupa el projecte, vale? L'únic que quan apareix la proposta dels nous eixos verds a l'Eixample es decideix treballar la participació de dues maneres: una a escala de barri, que aquí és on es creen el que s'anomenen els grups impuls, que seria el que es fa abans d'iniciar qualsevol projecte, la creació d'un grup impuls. Aquest és un grup tancat, tancat però flexible. És a dir, des de participació científica, a les persones que representen entitats o associacions interessades en el projecte de cada territori i formen part del grup impuls, de persones representants. Es treballa amb un doble sistema de trobades del grup impuls i trobades obertes a tothom en els quals es van reportant les diferents fases. El grup d'impuls té tota una programació de 5-6 sessions a les quals l'ajuntament proveeix diagnosi tècnica, és a dir: què és Superilla, quin es el model conceptual, què és el que es proposa fer, quins són els eixos verds, quins són els objectius que es persegueixen, quina és la diagnosi del barri. Es fa un treball d'aportacions tècniques, pedagògiques per a què quedi ben justificat el per què es vol impulsar el projecte i aquest treball són 2-3 mesos amb aquestes sessions i acaba amb la identificació d'un pla d'acció i, per tant, cada àmbit de Superilla ha de fer un pla d'acció, que vol dir que identifica quins són els projectes concrets d'espai públic que es proposa desenvolupar, sense que tingui programació ni pressupost eh. El grup impuls defineix un full de ruta que després acaba depenent d'una última edició política de quin és el pressupost i quines són les accions que s'han de començar a activar. En aquest cas tot va ser una mica més complicat perquè ens va agafar la pandèmia pel mig i el confinament i, per tant, va haver-hi moltes sessions online i tota una reducció dels terminis també, però l'esquema en general de com s'ha d'implementar és aquest. I finalment hi ha una edició política. Això és un projecte d'espai públic, per tant, necessita l'aprovació de l'equip de govern. En aquest cas els dos partits que formaven part de l'equip de govern, tots van anar aprovant els projectes d'urbanització.

Moltes gràcies. D'acord, i també volia saber una miqueta, perquè m'ha costat trobar informació, sobre conseqüències més negatives que hagi pogut tenir de cara a reptes que us hagueu trobat a l'hora d'implementar-ho, des de resistència social per exemple, o més a nivell tècnic.

Bueno, bueno... això jo crec que en el propi procés que desenvolupem del projecte, jo crec que hi ha hagut com dos nivells de resistència: la resistència diria que ordinària, que no vol dir menor, sinó l'esperada. O sigui, quan interlocutes amb el territori doncs l'associació de comerciants que no ho veu clar, que diu: òstia, perdré ventes, i la càrrega i descàrrega no funcionarà, o els veïns que no ho acaben de veure clar. I després hi ha hagut una resistència mediàtica que aquesta forma part d'una altra lògica. És a dir, segons qui ha escrit sense ser veí del barri, o lobbies econòmics o associacions de comerciants d'espais turístics de la ciutat, que són els que van començar amb denúncies. Jo crec que també s'ha de tenir en compte que al voltant de Superilla hi ha hagut una discussió que transcendia el propi projecte. Els projectes d'espai públic s'han utilitzat com a cavall de batalla en front un equip de govern, i les últimes sentències contràries als projectes així ho demostren. Els denunciants, que són Barcelona Oberta, que és l'associació de comerciants de grans espais turístics de la ciutat, que és qui va posar la denúncia i que ara la jutgessa ha dit que tenien raó i que s'ha de desmuntar el carrer Borrell. Ara surten dient que ells com a denunciants no demanaran l'execució de la sentència. Inclús arriben a dir: no, no, és que no volíem anar tan lluny, literalment. Amb lo qual veus que aquí hi ha hagut una batalla que ha utilitzat aquests procediments de transformació de l'espai públic per erosionar un equip de govern. Deixant de banda aquesta batalla més política contra l'equip de govern contra l'alcalde, sí que hi ha hagut resistències que són les habituals: comerciants fonamentalment o col·lectius de gent gran o col·lectius de persones amb discapacitats que també ens hi hem reunit específicament, per a trobar determinades solucions. També he de dir que resistències són molt fortes al principi, per exemple, amb comerciants, que són comprensibles perquè jo crec que els comerciants el que necessiten o prefereixen és que no hi passin coses si els hi va bé. Per tant, ficar-los amb un període d'obres de 8 mesos i la incertesa, i que hi haurà canvis en la mobilitat i que ells veuen als

mitjans de comunicació que hi ha gent que diu que això destrossarà la ciutat, et pots imaginar. També és cert que ara en aquests moments el retorn que està havent-hi és positiu, per part d'aquests col·lectius del procés de participació ordinària en general, la gent que hi viu i tal. Va haver-hi un programa de participació molt intens pel què es van contractar equips específics per a fer formació al carrer, per poder visitar els 400 comerços d'aquests eixos dues vegades: un per explicar el projecte abans de què es definís abans de què comencessin les obres fins i tot. Sí que hi ha hagut un seguiment molt acurat de tots aquests col·lectius o perfils.

Clar, perquè al final suposo que la idea final de com queda un eix verd és com que és positiu pels comerciants en aquest cas, però deu ser més el procés no? que deies tu de les obres i tot això que és més...

Jo crec que aquí hi ha hagut una cosa que, en aquest cas i amb la pandèmia pel mig, durant el confinament vam avançar amb unes actuacions tàctiques amb aquests 4 carrers, amb la reducció de circulació viària en cadascun d'ells, amb l'ampliació tàctica de voreres amb pintura. Això, que va generar molta polèmica i controvèrsia en el seu moment, crec que a la llarga ha sigut fonamental. Si no s'hagués avançat amb una primera ocupació tàctica de l'espai i s'hagués anticipat que es volia transformar aquets carrers crec que hagués sigut molt més complicat per a la transformació definitiva. És a dir, un cop ja hi havies actuat, ja els havies "embrutat", ja els havies modificat, era molt més comprensible justificar anar a la transformació definitiva, per tant, les obres, que no si no haguessis fet res i de 0 hagués proposat... clar, pensa que ja havíem eliminat un carril de circulació. O sigui, les actuacions que es van fer el 2020 van permetre eliminar un carril a Consell de Cent, un carril a Rocafort, un carril a Borrell i un carril a Girona, i també monitoritzar què està passant amb la mobilitat, i per tant, sabíem que havent eliminat la meitat dels carrils no hi havia cap problema afegit i, per tant, també va securitzar molt les actuacions finals. Bueno, crec que aquesta actuació intermèdia va ajudar molt, sobretot també des d'un punt de vista polític, de prendre la decisió.