

Acta del Consell de Barri de la Sagrada Família

Data: 29 de novembre de 2017
Lloc: Sala d'actes Centre Cívic Sagrada Família
Hora: 19.00h

Ordre del dia:

- 1.- Massificació turística:
 - Afluència i Pla Especial.
 - Ordenació singular de Terrasses
- 2.- Mobilitat:
 - Entorn del Temple
 - Carril Bici
 - Vibracions L2
- 3.- Diversos

Presideixen la Taula:

Jordi Matas, Conseller de barri de la Sagrada Família
Jordi Torrades, Gerent del Districte
Albert Arias, de la direcció de Turisme
Adrià Gomila, Director de Mobilitat.

Sr. Jordi Matas

Ja sabeu que normalment ens agrada començar els consells de barri al més puntualment possible, però avui no ha sigut possible.

Doncs, per començar, no sé si totes teniu l'ordre del dia. Bàsicament tenim dos punts principals, un de massificació turística, on l'Albert, de la Direcció de Turisme, ens presentarà les dades que tenim fins ara del 2017, i un segon subpunt de la situació en què es troba l'ordenació singular de terrasses.

I un segon punt, després, de mobilitat, on principalment parlarem de la mobilitat i els talls programats a l'entorn del temple, però que també hi ha els subpunts aquests de carril bici i vibracions, en un últim punt de «diversos», per si algú té alguna aportació

a fer que no entra dins d'aquests punts de l'ordre del dia, que també ho pugui fer un cop hàgim acabat els dos primers punts.

Abans de començar, sí que m'agradaria compartir amb vosaltres una notícia que va sortir ahir als diaris i, com que en algun consell de barri han vingut aquí famílies de la finca d'Aragó, 477, a exposar la seva problemàtica, ahir el Districte va fer públic que es requeria l'aturada de les obres, ja que s'havia detectat que s'estaven fent unes obres que interpretem com a obres majors via múltiples assabentats, més de 25 assabentats menors. En principi, quan un canvia el lavabo, la cuina, no hi ha problema, però si comences a tocar la façana, la coberta, espais interiors i pràcticament tots els pisos, sí que s'interpretava que això s'havia de tramitar per una altra banda i, per tant, s'ha obert aquesta via.

Bé, és un *off-topic*, però que creia que era important compartir amb vosaltres, sobretot perquè podia haver-hi alguns d'aquests veïns entre nosaltres, han intervingut en altres consells de barri i, per tant, era importat comentar-ho.

Sense més, doncs, l'Albert Arias, de la Direcció de Turisme, ens farà un breu apunt sobre la situació d'aquest estiu i del global de l'any.

Sr. Albert Arias

Bona tarda.

Jo vinc a presentar algunes dades de l'activitat turística amb alguns indicadors i algunes variables que tenim a mà i que anem monitoritzant des de la Direcció de Turisme de l'Ajuntament. Són dades bastant generals, que ens marquen grans magnituds. Però també portem dades concretes de l'entorn de la Sagrada Família, concretament de l'experiència aquesta de *big data* que vam realitzar, segurament molts de vosaltres ho sabreu, per intentar copsar la mobilitat a l'entorn de la Sagrada Família a través d'aquests dispositius que capten les antenes dels mòbils, unes noves metodologies que s'estan... és una prova pilot, però amb la idea d'anar millorant aquests procediments per tenir dades cada cop més fiables. I, per últim, uns breus apunts del que surt de l'estratègia de mobilitat turística de la ciutat.

Pel que fa al nombre de turistes que arriben a Barcelona, que en aquest cas són dades dels establiments hotelers, la font més fiable que tenim la fa l'Institut Nacional d'Estadística, l'INE, i ens permet copsar les tendències. És una variable que tenim al llarg de molts anys. Sabem, amb aquesta mateixa font, que el 1990 hi havia 1.700.000 turistes i avui dia, amb aquestes mateixes dades, apunten cap als 7,5 milions.

Aquí, però, el que presentem són aquestes possibles variacions entre els mesos. Són dades públiques, són dades molt fresques, perquè ja han sortit les dades d'octubre. I el que veiem aquí és que la tendència... Hi hem posat els diferents anys, des del 2014, que és la línia blava; el 2015, la línia negra; el 2016, que és la línia grisa, i, per últim —sí, es veu perfectament en aquesta pantalla—, els blocs que són corresponents a aquest any 2017.

I el que veiem és que fins al juliol hi havia una tendència a l'augment considerable de turistes que dormen en hotel i a partir d'agost, setembre i octubre tenim un lleuger descens. Per exemple, al mes d'octubre, entre el 2016 i el 2017, tenim una petita variació a la baixa de quatre punts. Tanmateix, si calculem l'augment entre els dos anys, ens surt que encara, entre l'octubre del 2016 i l'octubre del 2017, el creixement ha estat positiu amb un 4%.

Cal posar sobre la taula dos esdeveniments que a ningú se li escapen. L'un, l'atemptat del 17 d'agost. L'altre, tots els fets que han esdevingut arran de la consulta, del referèndum, que són fruit de preocupació per part del sector. Les previsions, com sabeu, són preocupants, però encara no en tenim dades. I, així que les tinguem, estarem encantats, sempre que vulgueu, de presentar-les.

També tenim dades de visitants del temple. I aquí també val a dir que, si bé són molt similars —no hi ha grans variacions—, sí que notem un lleuger descens a partir de juliol entre el 2016 i el 2017; és a dir, han baixat les visites de la gent que compra l'entrada per visitar el temple. Són dades que ens passa l'Institut de Cultura de Barcelona. Una tendència bastant estable. Anàvem amb uns ritmes de creixement elevats, d'entre el 3 i el 7%, depèn del mes, i al juliol hi ha aquest descens que es va mantenint al llarg de tot l'any. Per tant, les dades de les entrades venudes al temple ens diuen que estan baixant els visitants. I aquí veiem, doncs, com al gener hi havia prop del 15% i a l'octubre estem al voltant del 10% de descens entre el 2016 i 2017.

Pel que fa a l'experiència aquesta que us he comentat de *big data*. Això de *big data* sona molt marcià, però ja està aquí, ja ho tenim aquí i ho hem de saber utilitzar. La bona notícia és que, fruit de les peticions de Districte i de la nostra sensibilitat també amb tot l'entorn de la Sagrada Família, que som plenament conscients de la pressió de visitants que rep el seu entorn, vam fer una prova pilot amb l'Eurecat, que és un institut en consorci amb la Generalitat, Ajuntament i altres empreses, per poder posar uns dispositius a les diferents cantonades de la Sagrada Família. Aquí ho teniu: la part blava són les àrees de captació dels senyals dels telèfons mòbils. Hi ha uns sensors que van captant cada cop que passa un telèfon mòbil encès.

Per tant, hi ha moltes dades, per això es diu *big data*, perquè requereixen un expert, un programari específic per analitzar-les. Però sí que permet, per exemple, distingir entre si un mòbil és d'aquí, no de Barcelona, seria un telèfon d'Espanya, o telèfons estrangers.

Això ens permet també tenir una estimació. I tot això, com he dit, era una prova pilot, per tant, era una cosa molt experimental, però sí que ens permet tenir les hores d'afluència, la quantitat de persones estimades que passaven, tenint en compte que no tothom té telèfon mòbil, que hi ha infants o gent gran... perquè han de tenir un telèfon d'última generació que emeti senyals. De tot això som plenament conscients, per tant, aquestes dades són indicatives de tendències, etcètera.

Però sí que val la pena dir que els resultats són prou positius i que en el marc de... Això va ser una prova impulsada per Eurecat, l'Institut Municipal d'Informàtica i Turisme, que va tenir prou èxit per pensar en aquest desplegament a tota la ciutat i, a la llarga, la idea és poder monitoritzar l'activitat dels moviments en temps real, és a dir, saber quantes persones es mouen per una cantonada determinada.

Això fa una mica de por a vegades. Jo tinc algunes reticències ètiques respecte de tot plegat. Però tot és confidencial, s'encrypta tot... vol dir que no saps exactament de qui és el mòbil i tot passa per un procés de protecció de dades. I, en tot cas, és una eina que ens ajuda a superar les enquestes, ens ajuda a superar la persona que està allà enquestant: «Vostè què fa? Vostè on va? Vostè com es mou?» I ens permet tenir moltes dades i, hi insisteixo, ens permet tenir-ho també a temps real.

Quins són els resultats obtinguts? Per exemple, podem saber quin dia de la setmana hi ha més afluència. La primera columna de dalt, amb els taronges, és el mes d'estiu, que és on hi ha certament major concentració. I a mesura, doncs, que va baixant cap al blau i cap al lila, n'hi ha menys. I ens diu que *Friday*, que és divendres, i *Sunday*, però també alguns dilluns excepcionalment, són els dies on hi tenim més afluència.

També ens diu, per exemple, la durada de la visita d'aquestes persones que passen al voltant dels sensors i que induïm que visiten el centre. El 20% d'aquests turistes, és a dir, dels mòbils que tenien un senyal estranger, per així dir-ho, no sabem si eren turistes o residents aquí amb mòbils estrangers, però induïm que són turistes, el 20% d'aquestes persones està entre 10 i 20 minuts, només. El 50% s'hi estaven menys de 40 minuts, és a dir, una visita molt fugaça. I només un 20% s'hi estan més de 90 minuts. I només el 3% hi està gairebé dues hores. Per tant, ens explica una mica el comportament de la visita al voltant del temple.

I, en darrer lloc, també ens permet, d'alguna manera, conèixer a quines hores del dia hi ha més gent, en aquest cas, més mòbils captats per part dels senyals. I ens diuen, doncs, que el pic és a les 11 h, que depèn del dia, que el dilluns és més d'hora, però, per exemple, que el diumenge és una mica més tard, o es manté més al llarg del dia.

Són dades que, si bé no ens permeten dir quants turistes passen per la Sagrada Família, perquè encara s'han d'acabar de perfilar totes les equacions i algorismes que hi ha al voltant de tot això, per fer extrapolacions per poder dir: «Doncs, n'hi hauria tants», en tot cas serien estimacions i s'haurien d'agafar amb pinces, sí que ens permet tenir noves dades que fins ara no teníem.

I, per acabar, com us he dit, us presentaré molt breument els resultats de l'enquesta de l'estratègia de mobilitat turística que vam presentar darrerament, on hi ha un annex al voltant dels punts d'interès de ciutat, on la Sagrada Família és el primer, on s'explica tot el que s'ha fet fins ara a la Sagrada Família, que aquesta estratègia vol posar els marcs per a les futures intervencions també en el marc de mobilitat. L'hem construït amb la Direcció de Mobilitat de l'Ajuntament, també. I on ens diu, per exemple, que un dels elements principals és el mitjà d'accés a la Sagrada Família per part dels turistes —això sí que ve d'una enquesta.

I, per exemple, ens posa en evidència que el metro és, de lluny, el mitjà de transport més utilitzat per accedir a la Sagrada Família, amb un 50%. Per tant, la gran part dels turistes a Barcelona que visiten la Sagrada Família ho fan amb metro. I això és una molt bona notícia, perquè, si us hi fixeu, a peu és un 28,6% i, a partir d'aquí, ja baixa moltíssim: hi ha el bus turístic, gens menyspreable en xifres totals, però és un 7%; l'autobús de línia és gairebé un 5; el taxi és un 4,1, i el cotxe ja es va notant cada cop menys.

Aquestes són tendències generals a tota la ciutat. Per tant, estem parlant d'un node, la Sagrada Família, d'una icona, que respon molt bé al comportament dels turistes pel que fa a la seva mobilitat, pel que fa als seus mitjans de desplaçament.

Hem posat en evidència que la voluntat seria que com més integrat estiguessin en els mitjans de transport generals, menor impacte i majors beneficis per a tothom. Perquè aquesta excepcionalitat, que és la que es percep amb unes externalitats majors —podríem parlar d'autocars o del bus turístic—, per sort són molt minoritàries. Tanmateix, això no vol dir que no hi hàgim de posar remei, que no hàgim de pensar-ho bé i hàgim d'optimitzar això.

Volia dir també, i ja acabo, que tenim també dades dels itineraris que fan els turistes, d'on venen quan arriben a la Sagrada Família. I ens permet, per exemple, fer aquest vincle molt fort amb el Parc Güell, cosa que no ens hauria de sorprendre, però es constata amb les dades que la gent que arriba a la Sagrada Família, la gran majoria ve del Parc Güell o ve de plaça Catalunya.

Per tant, ens diuen... «d'on ve vostè quan arriba aquí?» i ens diuen: «Del Parc Güell» o «de plaça Catalunya». I els que se'n van de la Sagrada Família torna a ser el Parc Güell una de les destinacions... la propera destinació és el Parc Güell, però sorprèn també que Barceloneta o la Rambla ara ja estan en segona posició.

Res més. Si teniu algun... no sé si hi ha torns de paraula. Si teniu algun dubte o comentari de les dades, estaré encantat de respondre.

Sr. Jordi Matas

Si us sembla, fem els dos punts seguits i llavors fem un únic torn de paraules, d'acord? I farem un torn de paraules i un torn de resposta, d'acord?

Respecte a l'ordenació singular de terrasses, sabeu que la vam presentar aquí, en l'últim Consell de Barri es va discutir àmpliament. Heu vist que les terrasses han seguit en el seu lloc durant tot l'estiu i fins ara. Es va presentar, per part dels operadors, dels bars i restaurants de la zona, un recurs d'alçada que ara es desestima. Però això té el seu procés legal i sí que hem volgut ser molt escrupolosos de no saltar-nos cap pas. I llavors el que us expliquem ara és el que des del Districte proposem que passi.

Es desestimarà aquest recurs d'alçada presentat. Els diferents establiments s'haurien d'ajustar, per tant, a l'ordenació singular vigent; és l'eina, és la norma, que tenim. És una eina global, que afecta de manera diferent cada operador, en som conscients. El 2018 ja s'atorgaran les noves llicències i caldria retirar aquelles terrasses que no tinguin llicència. I l'ordenança actual també permet no renovar les llicències a qui no s'ajusti a la normativa vigent. Fins ara, l'ordenació singular entorn del temple o l'avinguda Gaudí.

Això seria la situació si no hi hagués hagut cap canvi. Tenim un segon punt a l'ordre del dia que justament discutirem, sobre... tots heu vist el tall de Sardenya. En aquest

mateix Consell de Barri s'han discutit diverses vegades propostes de mobilitat entorn del temple i, a més a més, des de l'agost s'afegeix una prevenció pel que fa a la seguretat en espais massificats que s'ha de tenir en compte.

Però la norma que tenim, l'ordenació singular que tenim avui dia, que bàsicament el criteri bàsic era assegurar els 4,5 metres de vorera per generar un flux suficient per absorbir aquests entre 15 i 20 milions de persones que es passegen per l'illa del temple de la Sagrada Família, si pacifiquem alguns d'aquests carrers, és probable que guanyem espai. Per tant, aquí sí que hi ha tota la voluntat que, si amb aquest nou espai, que hi ha d'haver una part que va per al vianant, és obvi, tant visitants com veïns... però si en aquest guany d'espai es poden salvar algunes de les terrasses, especialment les del xamfrà, les del carrer Mallorca, entre Marina i Sardanya, com que aquí no hi ha guany d'espai públic, el carrer Mallorca no es toca, aquestes es perdrien de totes maneres.

Per tant, el que proposem és fer una modificació de l'ordenació singular que ja existeix i veure totes les possibilitats perquè aquests bars de les cantonades puguin mantenir molt probablement, un cop fets els números... No estan fets, però podríem mantenir una fila de terrasses en el que són sobretot els xamfrans de Sardanya a Mallorca i de Mallorca a Marina.

Per tant, obrim un torn de paraules. Sí que us demano que, si podeu ser breus i concises, tindrem més temps perquè parli més gent. Per tant, jo el que us proposo és que siguin torns de màxim 3 minuts, i als 2 minuts us avisem, d'acord?

Prenc torn de paraules.

A veure, diguem noms. Joan Itxaso. Nom? Héctor, Jordi, Maria. Algú més? Paco.

Molt bé, doncs, comencem. Joan.

Sr. Joan Itxaso

Sobre el tema d'afluència. Nosaltres creiem que la situació actual és totalment insostenible. No pot ser... a veure, 4,5 milions. Ara ens diuen que, en el segon semestre de l'any, ha baixat l'afluència, cosa que, a veure, ni celebrem ni no celebrem. És a dir, és que és imperatiu que l'afluència baixi. Perquè ha crescut del 2014 al 2016 un 40; si ara baixa un 10, encara queda tros.

Pel que fa al tema de terrasses, pensem que és un plantejament que nosaltres hem insistit tant en un tema com en l'altre dels quals ha parlat el conseller, i creiem que el que cal és agilitar-lo. Perquè el que no pot ser és el que ha passat. I, si es fa la norma, es fa la norma per complir-la, i no per no complir-la.

I després jo volia dir que nosaltres, que ja en parlarem després, segurament, però pensem que aquest tipus de mesures, com la conversió en zona de vianants, etcètera, les terrasses, que algunes no s'han complert i no s'ha assolit l'objectiu de deixar lliures les voreres. Tots aquests tipus de mesures estan molt bé, però han de tenir, jo crec, un objectiu fonamental, que és millorar la convivència amb el veïnatge,

perquè amb aquestes afluències de milions i milions i milions, la convivència no és possible, perquè hi ha molts factors: pisos turístics, grups de cinquanta que no fan cas a res, etcètera.

I aleshores jo crec que, si el que s'aconsegueix és que això serveixi perquè la convivència aquesta sigui molt més relaxada i molt millor, estarà bé. Ara bé, nosaltres alertem que això podrà ser un fracàs total si el que al final es fa és el que, per exemple, el temple va fer del 2014 al 2016, d'aprofitar totes les mesures que anàvem prenent per portar més turistes al temple. I això ens semblaria que és una cosa intolerable.

I jo voldria fer referència a dues coses que no s'han esmentat, molt breument. El Pla d'usos és fonamental, és un *catxondeig* el que hi ha en tota la banda turística de la Sagrada Família, sobretot pel que fa a botigues de souvenirs i a restauració quant a massificació també. No serveix ni l'actual normativa... bé, sí que serveixen, però no s'apliquen ni l'actual normativa de botigues de souvenirs ni la normativa de bars quant a la distància que ha d'haver-hi entre ells. I aleshores jo penso que això, o es pren seriosament, o, al final, quan vulguem fer-ho, ja no tindrem temps.

Finalment, no s'esmenta un tema que, quan vam fer l'ordre del dia vam dir que faríem...

Sr. Jordi Matas

2 minuts.

Sr. Joan Itxaso

...que faríem una menció, que és el Pla especial de l'illa del temple. De l'illa del temple l'Ajuntament diu que farà un pla especial a partir del qual s'establirà si els límits actuals són els correctes o no, si la volumetria serà d'una manera o altra, els usos i la mobilitat.

Jo crec que aquest tema, que ens van anunciar al mes de juliol, s'ha quedat una mica en el calaix, no sé si de l'oblit o de què, però voldriem saber com està aquest tema, perquè és un tema d'una indubtable repercussió i d'importància de cara al futur, no només de l'entorn sinó també del futur dels veïns, per exemple, que estan a les illes a sota del temple.

Sr. Jordi Matas

Gràcies, Joan.

Héctor.

Sr. Héctor

Buenas noches. Actualmente trabajo en la calle Marina y Mallorca. Mi jefe, en la reunión anterior, tenía tres negocios. Mañana, pasado, abre uno en la misma calle Marina, y dentro de unos meses abre otro. Cinco negocios, un hombre mayor, no tiene necesidad de complicarse la vida, pero apuesta por este barrio. Actualmente somos 30 trabajadores, pasaremos a ser 38, 38 familias que viven de él, en este barrio, y que viven gracias a que estamos todos aquí juntos.

La pregunta: en un futuro no muy lejano, ¿está previsto que alrededor de la Sagrada Familia sea peatonal? Segunda pregunta: ¿tenemos la certeza de que las terrazas no se tocarán en aras de que, si se peatonaliza la Sagrada Familia, ya habrá lugar, espacio para los turistas y los vecinos, con lo cual no tendríamos problemas con las terrazas? Y, por último, ¿tenemos la certeza, tanto empresarios como trabajadores, de que estas fiestas las vamos a pasar tranquilos sabiendo que nuestros puestos de trabajo no están en riesgo?

Y al señor le contesto: los días lunes y los días viernes se ve más afluencia en la Sagrada Familia porque los días lunes y los días viernes vienen más cruceros. Así de fácil. Muchísimas gracias.

Sr. Jordi Matas

Gràcies per l'aportació. Ben concís, un minut i mig.

Jordi.

Sr. Jordi

Hola.

Jo tinc també un petit local comercial, llavors estic lluitant per temes de terrassa, em trobo sempre amb impediments. I llavors el que he sentit és que tu deies que el 2018 es farà complir la nova ordenança de terrasses. Llavors amb això voldria saber a què et refereixes.

A mi m'han donat la nova sol·licitud de la terrassa, bé, la llicència, i és de 3 per 4 metres. Jo ara mateix haig de posar un para-sol, que això em comporta una despesa, que quasi quasi és ben dur d'afrontar. Llavors estic veient que, per llicències posteriors a la meua, l'estan posant de 4 per 4. Però a mi, parlant amb el Districte, tothom en diu que és de 3 per 4 i no saben quan es tindran o quan passaran i miraran alguna cosa. Llavors jo tinc un dubte i vull que em diguis quin és el para-sol que he de posar jo, de 3 per 4?

Sr. Jordi Matas

On és el local? On?

Sr. Jordi

A l'avinguda Gaudí, entre Maria Claret i Indústria.

Llavors, segons diu l'ordenança, també per tenir una terrassa és necessari tenir una accessibilitat i comporta també tenir uns lavabos accessibles per a minusvàlids, la qual cosa comporta una pèrdua de metres per al meu local i això afecta l'aforament, l'aforament és que hi pugui entrar menys gent.

Llavors volia també apuntar sobre... bé, que es veu que és desigual com mira, ja sigui el Districte, la gent. Jo vaig posar dos para-sols petits, que no excedien els límits de la meva terrassa, pels quals vaig ser multat. Però en el que no s'han fixat, o no han volgut veure, és que hi ha terrasses sense llicència, hi ha terrasses que no tenen tots els elements permesos, també. Llavors voldria una mica que em diguessin exactament què és el que he de fer, amb el meu local.

Ara és el que t'he dit: he d'afrontar una despesa que són 2.000, 3.000 o 4.000 euros i estic entre l'espasa i la paret. No vull ficar una cosa que ara està bé i demà està malament. M'agradaria saber si el 2018 és realment quan s'ha de complir la nova ordenança de terrasses, si començaran a fer-la efectiva o es faran més moratòries, com aquest any.

I, a veure, breument acabaré amb el que jo també volia contestar també al senyor.

Sr. Jordi Matas

2 minuts.

Sr. Jordi

Si jo tingués més taules, podria contractar més gent. Llavors, en això estem tots igual. No perquè li treguin a aquest senyor està ficant gent fora, sinó que si ens les donen als altres, també tindrem l'opció de contractar més gent. Gràcies.

Sr. Jordi Matas

Gràcies.

Maria.

Sra. Maria

Hola, bona tarda.

Soc la Maria, és la primera vegada que vinc. Saludo tothom. No sé si el tema que plantejaré ja s'ha tractat aquí alguna altra vegada, atès que, com us dic, és la primera vegada, i si té a veure amb una problemàtica social, o amb el turisme, o amb la LAU o tot barrejat. Vull plantejar-ho perquè avui em toca a mi, però segur que ja els ha tocat a altres persones abans, i potser el 2018 li tocarà a molta, molta més gent, no només pel turisme, també per la LAU, que s'ha fet fa ben poc.

Com podeu imaginar, té a veure amb un tema de veïns i veïnes llogaters del barri de la Sagrada Família que sempre hem volgut viure aquí, que ens agrada aquest barri, que estem molt contents al barri, però que hi ha una situació una mica greu que vull donar com a opinió i com a cas particular.

Com us dic, jo ho presento ara aquí, però hi ha molta més gent que conec i que vindrà amb aquest problema. El cas concret meu és que fa cinc anys vaig fer un contracte de lloguer aquí, en aquest barri, amb un lloguer de 750 euros que ara em volen doblar a 1.350, i amb una mena de rebaixa me l'han deixat, o me'l deixen, me'l volen deixar en 1.250 euros al mes. Com podeu imaginar, això no ho pot suportar ningú, i entre... Jo no ho sé, perquè no soc experta en aquestes qüestions, però penso que sí que pot ser un efecte rebot del tema del turisme, els pisos no-sé-què, etcètera. No ho sé, no ho sé, jo ho vull plantejar.

Vull dir-ho perquè... això, no només seré jo. Dos minuts ja porto? Bé, que hi haurà molta més gent, això serà un problema greu. No sé si l'Ajuntament, les entitats i d'altres... s'està treballant. Jo ara tinc el problema. És d'aquest mes que tinc el problema. Tindrè probablement un desnonament exprés, pel qual ja estic en mans d'advocats i espero que no sigui, però podria ser-ho, després d'intentar fer una negociació amb l'arrendador.

I, jo què sé, aquest escanyament que tenim els llogaters continuarà. I és una situació d'incertesa. I això produirà una situació social de degradació. Perquè imagineu-vos que jo ara hauria d'agafar els mobles, les cadires, els llibres, les coses, la roba, no sé què, i pirar cap a no sé on. Això et produeix una situació d'inestabilitat a les famílies que no podeu imaginar. Ja està. Gràcies per escoltar-me.

Sr. Jordi Matas

Gràcies a tu per la teva aportació.

Paco.

Sr. Paco

A ver, yo en principio con lo que ha dicho Joan estoy de acuerdo, con lo que explicaba del tema de la masificación del turismo. Estamos en un barrio en el que ya hay calles que de hecho hemos perdido. Yo, por ejemplo, cuando voy al mercado, está ya la calle Provença que ya, si puedo, la obvio, me voy por el pasaje de arriba, porque el barrio va perdiendo espacios públicos, entre otras cosas, por la masificación del turismo y demás. Por eso, yo creo que en estos momentos se sigue

hablando todavía de crecimiento del turismo. Yo pienso que ha llegado el momento en que tendríamos que empezar a hablar de decrecimiento. Esta situación en el barrio es insostenible.

La señora que ha hablado delante de mí, pues, bueno, ya tenemos una de las muchas consecuencias que está acarreado, que es un barrio en el que, bueno, pues, los alquileres se han disparado, en el que, por ejemplo, las tiendas de proximidad ya prácticamente no existen. Tenemos cantidad de chiringuitos de souvenirs, de bares y demás.

Y ahora entro en lo de terrazas. A ver, yo cuando oigo a estos señores hablando de terrazas, «que me quitan terrazas»... A ver, por favor, estamos hablando del espacio público, no es su espacio. Es el espacio público que entre todos los vecinos pagamos con nuestros impuestos. El que monte un negocio, que lo monte alquilando un local, pero que no cuente con el espacio público para montar el negocio. Si van a contratar más o menos, que cuente teniendo el espacio que han contratado, ¿porque las demás tiendas no tienen entonces el mismo derecho que los bares? Porque estamos hablando de que hay más tiendas, también. Si todas las tiendas hiciesen lo mismo que está haciendo el gremio de restauración, resulta que no tendríamos espacio público, porque, claro, todas contarían con que pueden contratar a más gente, que pueden poner más mesas o pueden poner sus escaparates en la calle. Bueno, se está hablando de espacio público.

Entonces, si se ha llegado a esta situación, además, de normativa, es por el abuso de que estos señores, aparte de que están en el espacio público como no está haciendo ningún otro gremio, están abusando. Solamente hay que salir a la calle y ver que tienen, efectivamente, algunos, una fila de mesas. Pero es que tienen la fila de mesas, tienen la jardinera, tienen el parasol, las mesas las ponen como quieren... Hay muchos que no tienen licencias, hay otros que tienen licencia para dos y ponen cuatro... Bueno, estamos hablando de abusos.

Y, bueno, no me vengan con el lloriqueo de que «si me quitan, yo dejo de contratar»... no, no. Cuando yo quiero montar un negocio, debo contar, como hace cualquier persona que monta un negocio, con los metros que alquila o que compra para montar ese negocio. Y el espacio público es un espacio para todos los demás. Si tienen eso, es añadido.

Que luego, además, no lloren tanto, porque es que, si no estoy mal informado, creo que por una mesa al día se están pagando 50 céntimos. Con eso montan un negocio... cualquiera monta un negocio. 50 céntimos una mesa un día. Con un solo café que vendan ya han amortizado eso. Y luego están llorando constantemente. ¿Por qué no lo hacen las fruterías? ¿Por qué no lo hacen las librerías? Es que estaríamos... Bueno, yo pienso que ha llegado ya el momento... Yo no monto negocios.

Sr. Jordi Matas

Si us plau... Si us plau. Cadascú té el seu temps d'intervenció. Paco...

Sr. Paco

No le quito el espacio público a nadie. El espacio público es de todos.

Sr. Jordi Matas

Paco, has d'anar acabant. Gràcies.

(Parla algú sense micròfon. La intervenció del Sr. Paco crea comentaris en la sala).

Jordi, hi havia una paraula aquí, si us plau.

Sr. Jordi

Hola, bona tarda.

Seré molt breu. Fa un temps es va parlar de l'ocupació de la vorera per part de les columnes de la Sagrada Família. Llavors això ho van solucionar: van posar una tanca tres metres més endavant, fins al carrer Provença, i *aquí paz y después gloria*.

Quan es va parlar i va haver-hi comentaris de l'ocupació de la vorera per part de la Sagrada Família, de les columnes del carrer Mallorca, això ho van solucionar: han aixecat una tanca més endavant que arriba fins al carrer Provença. No m'agradaria que ara, quan es parla de més espai per als vianants, tornin a agafar i la fotin tres metres més endavant, perquè la sensació que tenim és que fan el que volen.

Fa anys ja vam tenir nosaltres molts problemes amb l'antena de televisió i ens van dir que reorientéssim l'antena cap a un altre repetidor. Suposo que es referien a Palma de Mallorca.

Un altre tema: els autocars turístics. Jo visc al carrer València, entre Marina i Lepant, continuen parant en ple carrer carregant i descarregant, començant a les vuit del matí pels d'Izaro, que cada dia paren tres autocars. I continuen parant carregant i descarregant turistes. Els agents cívics, els moltíssims agents cívics que hi ha, no deu ser de la seva competència, perquè no els veus mai que diguin res, a part de mirar-se el seu mòbil.

Tercer tema, i aquest ja és un problema afegit que jo he escrit a l'Ajuntament diverses vegades i em contesten que truqui a la Guàrdia Urbana, són, i ho diré clarament: els putos butaners. És una tortura. Jo tinc doble envidrament. Pràcticament els cotxes no els sento. Estic escoltant la televisió i tinc el *paki* picant a baix de casa. El butà s'ha de demanar per telèfon. Em sembla que és un invent ja prou antic per fer servir el telèfon. Llavors, és clar, suposo que Repsol no vendria bombones, les estufes il·legals, els ocupes i tots aquests.

(Parla algú sense micròfon.)

Passen des de les nou del matí fins a les sis de la tarda. Els descarreguen, pel que he vist jo, en furgonetes. Heu vist els camions del butà? Poques vegades, molt poques vegades. Els reparteixen amb furgonetes i surten amb el carretó, un a cada punta i tots picant a la vegada. I s'està picant de cantonada a cantonada, cada quinze segons. L'Ajuntament em diu que cridi la Guàrdia Urbana. La Guàrdia Urbana em diuen: «Sí, sí, ara venim».

(Parla algú sense micròfon.)

I no hi ha solució. És una activitat il·legal, inclús està al desplegable de l'Ajuntament «Butà», però no serveix de res.

I, per acabar, si us plau, suposo que ja se'ls diu: els guies turístics que ajustin una mica les files i que no ocupin les voreres de banda a banda.

(Parla algú sense micròfon.)

Que ens deixin passar una miqueta.

(Parla algú sense micròfon.)

Sr. Jordi Matas

D'acord. Si us plau, no fem diàleg.

Doncs intentarem respondre. Són les vuit. Jo crec que seria...

(Parla algú sense micròfon.)

No, és que se'ns anirà molt el temps.

Fem un segon torn, però tancat. I farem un únic torn de rèplica, perquè jo crec que també és important que puguem dedicar temps al següent punt.

Els noms, si us plau.

David, Alejandra. Però n'hi ha un altre, allà. Eugeni.

Vinga, a veure si ho aconseguim.

Som-hi, David.

Sr. David

Bona tarda. Jo volia parlar en nom de restaurants que estan aquí, a la Sagrada Família. Nosaltres, per exemple, hem començat, hem obert un negoci fa molt poc. És clar, som del barri, també, i estem espantats a l'hora de dir: «Hòstia, l'any que ve què

passarà? Trauran totes les terrasses? Ens n'anirem? Haurem de tancar?» També tenim por.

Crec que es pot entendre la gent del barri, jo també visc a l'avinguda Gaudí, o sigui, ho entenc perfectament. Això dels autocars que ha dit aquest senyor, té tota la raó. Però sí que és veritat que, traient taules i fent totes aquestes coses... hi ha treball, aquí. O sigui, si traiem totes les terrasses, ara agafem i ho traiem tot, doncs potser al carrer van 500 persones tranquil·lament. Són moltes famílies que mengem de l'hostaleria, moltes famílies que ens dediquem a l'hostaleria i no crec que calgui generalitzar-ho tot. Simplement no crec que sigui un abús posar un para-sol o una planta. A veure, mentre tinguis els teus metres quadrats i puguis tindre allà les teves tauletes i no molestis a ningú, això sí que...

També s'ha d'entendre això de les voreres, que no es pot passar. Si no es pot passar, bé, s'haurà de mirar de regular. Però també voldríem una resposta de què passarà el 2018, si canviarà la normativa de terrasses... com anirà tot. Gràcies.

Sr. Jordi Matas

Gràcies.

Alejandra.

Sra. Alejandra

Buenas tardes.

Yo tengo un restaurante en avenida Gaudí, pero, es más, yo también soy vecina de este barrio. Y siempre con mucha dificultad entendía por qué a los hosteleros los miran como enemigos públicos. ¿Es que hacemos algún daño a alguien? Nosotros atendemos a gente del barrio. Yo, en la terraza, no tengo perros sentados, o gatos; son gente. Igual como a usted le molestan o no le gustan las terrazas, quizá en el mismo barrio hay mucha gente a la que le gusta sentarse en las terrazas y pasar un buen rato.

Es que ¿por qué estamos siempre los hosteleros pidiendo disculpas, pidiendo permiso, explicando...? ¿Hacemos algo mal? Si queremos unas terrazas o unos parasoles guapos, o unas mesas o unas plantas... Yo quiero para mí... yo lo tengo en mi casa todo bonito. Yo quiero que la gente se siente en mi terraza y disfruten de buen ambiente, de sillas cómodas, y yo doy cafés... No estamos lloriqueando, señor. Estamos pidiendo y diciendo que si hay peticiones de terrazas es porque hay demanda de terrazas. Si todas las terrazas en todos los barrios están vacías, ya por sí mismo mueren.

Yo no entiendo por qué los vecinos... siempre, hosteleros y asociación de vecinos, ¿somos enemigos? Somos amigos. Hay que tener más tolerancia. A alguien no le gusta y hay gente a la que le gusta.

Y yo quiero decir que yo también soy vecina. Yo siento muchas veces en Mallorca con Marina, cuando paseo el perro... y le pedimos al Ayuntamiento no quitar, vale.

Y también como vecina, no sé si aquí lo han hablado, también es la primera vez que estoy aquí, el tema de los carriles bici.

Sr. Jordi Matas

En el següent punt podrem fer...

(Aplaudiments.)

Sra. Alejandra

Vale. Un drama. Un drama.

Sr. Jordi Matas

Eugeni.

(Alguns aplaudiments.)

Sr. Eugeni

Hola. Com bé diu l'Alejandra...

Sr. Jordi Matas

Una cosa. Jo crec que hi ha tota una sèrie de demandes, jo demanaria que no ens repetim. O sigui, ja hi ha hagut una sèrie de preguntes, què passava amb les terrasses i tal... No, no ho dic ara per tu, ho dic per les següents paraules. És a dir, si ja s'ha dit el que volíeu dir, doncs, si us plau, retireu la pregunta més que res perquè puguem tenir temps de contestar. Gràcies.

Sr. Eugeni

A nosaltres, com a hostalers, se'ns dona una llicència perquè la complim. És el primer cop que vinc, d'acord? Nosaltres tenim una llicència amb 4 taules, 16 cadires... és el que tenim i és el que posem. No es pot generalitzar a tothom de l'avinguda o de la Sagrada Família, que no ho fem.

Sí que és veritat que les multes són una mica... Jo trobo que, si ve algun inspector... Jo ho dic per un altre districte que sempre em venien a mi. No ho entenc, però aquí deu passar... Jo, si fos un inspector, aniria a tots, no només a aquest, només a

aquest... no és així. No és així dit per un inspector a rambla de Catalunya, número 7, restaurant Bar Bas. «No, es que le ha tocado a usted. Usted ha pedido los *containers* al Ayuntamiento y ha entrado en una lista...», perquè jo he vist gent que no té contenidors a l'altre local, per exemple, i tirar la brossa directament a les escombraries. Jo, quan vaig demanar els meus contenidors, tenia una inspecció cada tres mesos. Que molt bé, tenia el restaurant ben bonic i tot ben muntat, però sempre em venien a mi.

En aquest districte no ho sé, perquè quan va vindre la inspecció jo no hi era. El que sí que demano és que no es generalitzi a tots els restauradors perquè hi ha gent que ho fa bé, que ho tenim tot bé, tot ben cuidat. I no es pot, com aquest senyor, *llorar. No, no vamos a llorar. Venimos a trabajar, a pagar nuestros impuestos, y si vale 50 céntimos una mesa es porque ya lo han estudiado. Porque, si vale uno, igual también estaría dispuesto a pagarlo. Si le parece poco...*

No són 50 cèntims i amb un cafè es paga. Hi ha treballadors, seguretats socials a pagar, local, assegurança per si algú rellisca i es fa mal... Hi ha moltes més coses que els 50 cèntims de la terrassa. Escombros el carrer, perquè passen i no netegen el meu tros, el frego...

...li dic al de les bicis que passi per allà, no per aquí. Vull dir, hi ha molta més feina que fem. Moltes gràcies.

Sr. Jordi Matas

Gràcies a tu.

Joan Itxaso, un minut.

Sr. Joan Itxaso

Vaig molt ràpid.

A la senyora que ha parlat de la problemàtica d'habitatge, he de dir-li que l'associació de veïns la podem atendre, perquè, a més a més, estem coordinades diferents associacions de l'Eixample.

Nosaltres no som enemics dels restauradors, ni molt menys. Pensem que ha d'haver-hi una entesa entre veïns, com deia ell, i restauradors. El que no pot ser és que no hi hagi fre a les coses. Actualment, el gremi de vostès està proposant modificar l'ordenança actual per una ordenança que sigui barra lliure, és a dir, que es permeti tot, i això no pot ser. I això no pot ser perquè nosaltres el que estem defensant és un ús racional de l'espai públic i que hi hagi terrasses, però les que pot admetre el territori. I, en aquest sentit, per això hi ha les ordenances, les ordenances singulars, etcètera.

Sr. Jordi Matas

Un minut, Joan.

Sr. Joan Itxaso

Aquí, a la Sagrada Família, sempre ha estat l'avinguda Gaudí, que el problema de l'avinguda Gaudí, senyora, no hi ha... sempre ens hem entès. El problema és que, és clar, si un senyor té 4 taules i en posa 8, i un altre senyor, a la mateixa avinguda, en té 6 i en posa 10, això no pot ser.

(Parla algú sense micròfon.)

Perdó, senyora, estic parlant jo.

I aleshores el que estic dient és que hem de respectar la normativa i la regulació que fa l'Ajuntament.

Sr. Jordi Matas

Joan, has d'acabar.

Sr. Joan Itxaso

I, finalment, de cara a l'ordenança que vol impulsar el gremi, vull dir-vos que la Federació d'Associacions de Veïns, a partir del mes vinent, farem una campanya de recollida de signatures per unes terrasses sostenibles, no per una barra lliure que aquí hi cap tot.

Sr. Jordi Matas

Joan, has d'acabar.

Sr. Joan Itxaso

Sostenibles, accessibles i convivencials.

(Parla algú sense micròfon.)

Sr. Jordi Matas

No, era un torn tancat de paraules.

(Parla algú sense micròfon.)

Perquè ha demanat la paraula.

Maite.

Sra. Maite

La meva realitat és molt diferent. Jo no sé si això potser serà en un altre torn de paraula, no sé si en donareu un altre... no?, doncs llavors parlo.

Sr. Jordi Matas

Depèn de què...

Sra. Maite

Estic parlant de... o sigui, del bus turístic.

Sr. Jordi Matas

Sí, el bus turístic, a mobilitat... al punt següent. Millor ho plantejges al punt següent.

Sra. Maite

D'acord. Doncs, llavors, jo m'espero i ho comentem després.

Sr. Jordi Matas

Moltíssimes gràcies.

Doncs intentaré anar responent. Faré una exposició general sobre el tema de terrasses, sobretot. En l'últim Consell de Barri ja ho vam estar debatent, és a dir, jo crec que totes hem de ser conscients que l'espai públic és de totes i a l'espai públic hi han de poder passar moltes coses, i una d'aquestes coses que han de poder passar és que la gent pugui prendre's alguna cosa, és un benefici per als veïns.

I és per això que des de l'Administració es permet que es posin algunes taules i no es permet, en canvi, que un posi la seva prestatgeria de sabateries o de menjar o la carnisseria o el que sigui a l'espai públic. Per tant, en aquest sentit hi ha un benefici, no ho sé, un extra que tenen els bars restaurants perquè s'entén que hi ha una part de servei a la mateixa ciutadania.

Això no vol dir que tu tinguis dret a posar totes les taules que a tu et sembli, o per generar molts més llocs de feina. Podríem ocupar tot l'espai i intentar tots treballar a bars restaurants, però entenem que aquest espai públic ha de ser compartit per

diferents usos i, per tant, s'ha d'ordenar. I això és el que fan les ordenacions singulars.

Sobre el que jo he dit del 2018, no em referia a l'ordenació general de terrasses que s'està discutint —aquesta no depèn del Districte—, sinó a les ordenacions singulars. Entenc que tots els que heu parlat avui aquí, pels que heu donat dades dels locals, esteu dins d'alguna ordenació singular: o dins de l'ordenació singular de l'avinguda Gaudí o dins de l'ordenació singular de l'entorn del temple.

Al juliol es va fer una repassada de dalt a baix de l'avinguda Gaudí, no es va anar a buscar a ningú. Quan es va a buscar algú és perquè hi ha alguna queixa. Això sí. Si hi ha alguna queixa concreta, llavors pot ser que enviem una inspecció a un local concret. Però quan es fa la demanda que passi la inspecció, va de dalt a baix de l'avinguda Gaudí i es va detectar un alt grau d'incompliment. És a dir, 21 terrasses de 30 tenien irregularitats. I una bona part d'aquestes 21 amb una ocupació superior al 50% del que els tocava, d'acord? Llavors això són les dades, això és la realitat. I des del veïnat, tot i que no se sap exactament quina és la normativa i tot això... però es percep quan algú s'està sobrepasant del que li tocava.

Jo crec que hem de tenir molt en compte que les terrasses són un extra al negoci. La viabilitat del negoci l'hem de buscar en l'activitat que hi ha dins del local. I com a extra, des de l'Administració s'ofereix que aquest espai públic es pugui utilitzar com un servei de prendre's coses a l'exterior, perquè som una societat, una cultura que té aquesta activitat, i hi ha una part dels negocis que es beneficien d'això. Però no pot ser el leitmotiv, o sigui, muntar o no un negoci no pot dependre de la terrassa.

Justament fa unes setmanes estàvem amb l'Associació de Comerciants de l'Avinguda Gaudí, entenem perfectament la problemàtica dels lloguers caríssims que hi ha a l'avinguda Gaudí, i això ho considerem un problema. Però no podem pensar que la solució passa perquè cada vegada que ens apugen el lloguer hàgim d'incrementar l'espai públic per pagar aquest lloguer. Perquè és que, si no, entrem en una dinàmica perversa. Quin és el límit?

A l'ordenació singular de l'avinguda Gaudí ja estem arribant a un... i amb això entro en la demanda del Pla d'usos. És obvi que haurem de regular les activitats, perquè, al final, l'espai públic és limitat, el nombre de taules és limitat, i el nombre de negocis no és limitat. Per tant, vol dir que cada vegada que obre un nou negoci us les heu de repartir entre més gent, les taules són les mateixes. Jo entenc que això és un problema, però l'Ajuntament aquí no us està prenent terrasses. De fet, és el company que acaba d'obrir, que us les esteu repartint diferent.

Jo crec que ens fem trampes si la dinàmica és que necessitem més espai públic per generar més llocs de treball. O sigui, la qualitat dels llocs de treball ha de poder ser de diversificar les activitats econòmiques al barri.

La proposta que portem i que pensem defensar des del Districte jo penso que va a salvar les terrasses. Vol dir això que no hi haurà reducció del nombre de taules? No, perquè si necessitem aquest espai públic perquè hi arribi la gent, fins i tot... que moltes vegades consumeix a les vostres pròpies terrasses, això ha de ser compatible amb la convivència amb el veïnat.

Tenim la sort i la desgràcia de tenir la Sagrada Família, i té els seus pros i els seus contres. I l'activitat econòmica que fem no pot autodestruir aquesta mateixa activitat econòmica. És a dir, ens n'hem de beneficiar sense trencar el sac. Perquè, si no, ens estem tirant pedres a sobre de la nostra teulada. Pel tema de terrasses, és això.

És veritat que s'ha de reforçar el compliment de les diferents normatives que tenim, i en això es farà un esforç, perquè tant pel que fa a souvenirs, sobretot, però de terrasses, doncs així sigui.

En el tema concret de la terrassa, si estàs dins l'ordenació singular, la modificació de l'ordenança general no hauria d'afectar el que a tu et toqui. Això està tancat, el tema de l'ordenació singular.

(Parla algú sense micròfon.)

No, l'ordenació singular us afecta igual a tots.

(Parla algú sense micròfon.)

Tu estàs a l'avinguda Gaudí? A l'avinguda Gaudí esteu tots igual.

(Parla algú sense micròfon.)

No, no, no, no. La part de baix el que passa és que us ho repartiu entre més gent, però els mòduls es...

(Parla algú sense micròfon.)

La part de baix, hi passo molt sovint, mínim dos cops al dia i els caps de setmana a vegades més, i a la part de baix està tot ple, no hi cap ni una terrassa més. L'únic que cada vegada sou més i us ho heu de repartir. Això és la situació que tenim.

Sobre el tema dels lloguers, el Joan ha afegit l'opció de l'associació de veïns, també hi ha el Sindicat de Llogaters, que està tractant la temàtica.

Sobre les columnes de Mallorca, això ve la petició del Pla especial. És veritat, avui no hem pogut portar el tema. També hem pensat que, si ampliàvem a massa coses, no tindriem temps d'atacar res. I, en canvi, el dia 11, si no m'equivoco, hi ha convocat un pla d'acció on els diferents representants allà tindrem la informació més actualitzada, tot i que no ens consta que s'hagi avançat molt des de l'última reunió, tot i que sí que s'ha repès la feina.

I amb el calendari que jo he proposat, al Nadal no hi hauria canvis substancials, però que sí que s'haurien d'anar ajustant a l'ordenació singular. Però a partir del gener entenem que hem donat... a l'últim Consell de Barri es va demanar a l'estiu i han passat sis mesos. Crec que és un marge prou generós perquè ara toqui que tothom s'ajusti a la normativa vigent.

No ho sé, crec que no m'he deixat res.

(Parla algú sense micròfon.)

Donaríem les gràcies a l'Albert. El dia 11 seguirem amb les propostes. És a dir, l'ordenació singular s'emmarca dins de tot un paquet de mesures que des del Districte s'estan treballant per poder guanyar espai i millorar aquesta convivència entre veïnes i visitants. I, per tant, el tema de les terrasses n'és un, però també s'estan fent esforços en altres àmbits, és a dir, no és que a ningú li toqui pagar l'ànec de res.

I, per tant, si us sembla bé, entrem en el següent punt, que ens acompanyen l'Adrià Gomila, director de Mobilitat, i la Montse.

Sr. Adrià Gomila

Bona tarda. El que ara els explicarem són les actuacions —que algunes ja les hem pogut veure en el carrer Sardenya—, el que estem fent i el que tenim previst fer a curt termini —ja veurem que estem parlant d'ara fins a Nadal— en l'espai públic a l'entorn de la Sagrada Família.

Bé, jo vaig explicant mentre, diríem... Jo faig l'explicació i el que veurem és un suport que ajuda a entendre el que ara expliquem, d'acord?

Llavors, quina és la situació que teníem abans del dia 23 de novembre? A veure si es veu. Sí, està prou gros. Doncs, el que tenim... Això és un esquema per ajudar a l'explicació que jo faré. De color blau, el que tenim és el flux del trànsit en els quatre carrers al voltant del temple. Ho podem veure, hi ha una línia blava a Sardenya que baixa, una a Mallorca, una a Provença i una a Marina. I després, amb aquest color verd, tenim el traçat de la línia V21, que puja pel carrer Marina i baixa pel carrer Lepant. Llavors això és el que teníem fins al dia 23 de novembre.

Què va passar el 23 de novembre? Doncs que vam passar a aquesta altra situació, és el que tenim avui al carrer —està marcat de color gris—: vam tallar el trànsit al carrer Sardenya entre Provença i Mallorca. Llavors, la línia d'autobús segueix igual, com estava funcionant. I el trànsit, el que està passant és que... Estic explicant el que hi ha al carrer, que m'imagino que tots vostès coneixen. Tenim senyals posats perquè aquest trànsit es diversifiqui, quan va baixant pel carrer Sardenya, per Còrsega, per Rosselló, i igualment els vehicles que segueixen circulant recte el que es troben és que tenen un estrenyiment a un sol carril en el tram de Sardenya fins que arriben a Provença i aquí lògicament estan obligats a girar a la dreta per anar cap al carrer Provença. Aquest és l'esquema que tenim posat.

I, com ja heu pogut veure, i després us ho ensenyarem millor, la manera en què estem fent això és amb mesures, no urbanitzant el carrer, sinó amb elements de mobiliari urbà, que són de caràcter provisional, bàsicament uns cubs, uns testos, unes jardineres, i l'objectiu és que aquest espai públic que té gran afluència de vianants, estem veient com funciona aquest espai públic en aquestes condicions.

I ho estem veient des de múltiples punts de vista. Estem veient com funciona, diríem, el que són els moviments de vianants entre el temple i la plaça, ho estem fent precisament durant el període de Nadal, amb la fira de Santa Llúcia, que hi ha la fira de Nadal, que hi ha un extra de visitants i de persones...

Ho estem fent des del punt de vista del trànsit, estem veient com s'està comportant el trànsit durant aquests dies que portem. I inclús també estem veient què està passant —hi ha hagut una pregunta que ha sortit abans— amb el bus turístic, en el moment en què, quan hem tallat el trànsit aquí, lògicament, les parades dels dos operadors de bus turístic estaven al carrer Sardunya, les hem desplaçat a una ubicació alternativa, en aquest cas al carrer Nàpols, també entre Provença i Mallorca.

I el que estem fent és observar el comportament de tot això que està passant, amb aquestes mesures, que són uns elements de caràcter provisional, per veure com es desenvolupa això i com funciona.

Què és el següent que vindrà? I ara m'avanço. El següent que vindrà és que farem actuacions similars en dos carrers: a Marina i a Provença. En quins trams? En el cas de Marina són dos trams, entre València i Mallorca, un, i entre Mallorca i Provença —és el que està marcat amb aquest color gris—, i en el cas del carrer Provença és la zona adjacent al temple, el tram que va entre Marina i Sardunya.

Llavors, quin serà l'esquema de funcionament que tindrem en aquest període? L'esquema de funcionament que tindrem... les fletxes blaves —recordem que és el que he dit abans que era el que és el trànsit—... la del carrer Mallorca segueix com estava abans; la del carrer Provença, els vehicles que vinguin per Provença han de girar amunt, cap a Marina; els de Sardunya no han canviat, tenen la situació que hem explicat abans, i els vehicles que pugen pel carrer Marina, de fet, tenen dues opcions: poden girar a l'esquerra per Aragó o girar a la dreta per València.

Pel que fa a l'autobús, aquesta línia V21 el sentit cap al mar es manté igual. I el sentit que va cap a la muntanya el que fem és desviar l'autobús cap al carrer Padilla, perquè pugui seguir funcionant. D'aquest esquema de funcionament d'aquí, una de les coses que estem buscant són maneres de veure com podem millorar el servei d'autobús a l'eix aquest del carrer Marina i estem mirant diferents alternatives.

Com ja he dit abans, tots aquests elements amb què s'està fent això, és mobiliari urbà que és flexible per moure, que compleix l'objectiu... diversos objectius. Deixeu-me començar pel de donar un caràcter a l'espai públic més amable per anar a peu, per estar al carrer. Això per una banda.

Ens està donant unes condicions, diguem-ne, de seguretat: en cas que un vehicle diríem amb males intencions volgués entrar en aquesta zona de vianants, hauria d'impactar en diversos d'aquests elements de mobiliari urbà per aconseguir superar això.

I, de fet, alguns d'aquests elements estan pensats i dimensionats perquè aquest vehicle que hauria de fer, diguem-ne, successives maniobres de picar diverses vegades, que acabessin afectant... els cubs estan pensats... bé, estan a una alçada,

pensant en l'eix del vehicle. I tenen un caràcter amable a l'espai públic, però estan pensats, diríem, per dificultar l'acció d'algun vehicle que intentés accedir aquí de mala manera.

I després una cosa molt important que ens permet veure com està funcionant tot amb vistes a, si el funcionament que tenim aquí és correcte i és el que tots volem, passar a una urbanització, diguem-ne, més definitiva dels carrers.

I tot aquest esquema de funcionament... amb el que nosaltres estem treballant en aquest moment és que aquest esquema es mantingui, si poden veure la data, fins al dia 22, divendres 22. Per què? Doncs perquè en aquest moment, amb la previsió amb què estem treballant, la idea és tornar a obrir al trànsit el carrer Sardunya, d'acord? De manera que, amb el que ara nosaltres estem treballant, que és que els talls de trànsit en els carrers Marina i Provença... Ja hi estem treballant amb la idea que siguin talls definitius. El cas del tall de trànsit en el carrer Sardunya, amb el que nosaltres ara estem treballant és amb la idea que el dia 22, divendres 22, tornem a obrir el trànsit. I què és el que estem fent ara? Doncs el que s'està fent és veure com està funcionant el trànsit, com deia abans —ara em centro en el trànsit—, amb aquest comportament.

Què estem veient aquests dies? I ens volem donar uns dies més per observar. Nosaltres pensàvem que a l'hora punta del matí es carregaria més el carrer Lepant, el moviment Rosselló-Lepant, la cruïlla Rosselló-Lepant, a l'avinguda Gaudí, que es carregaria més.

La realitat és que a l'hora punta del matí aquest carrer està anant no tan carregat com nosaltres pensàvem, i el que sí que estem observant és que, en canvi, per l'altra banda, la banda de Nàpols, al matí sí que s'està... el moviment Còrsega-Nàpols, aquí sí que hi està havent més problemes. Nosaltres, és clar, fem revisions, models, estimacions, i el nostre model ens deia que els conductors anirien més cap a la banda de Lepant, que té més continuïtat, i no cap a la banda de Nàpols.

La realitat és que el que està passant avui, però tenim previstos més dies per observar això, és, per una banda, que hi ha més trànsit del que ens pensàvem seguint baixant per Sardunya i girant a Provença, el tros que hem deixat d'un carril, i estem fent canvis en els semàfors, no sé si els heu observat. Bé, nosaltres sí, perquè estem fent-los, per mirar de mitigar aquests problemes.

Estem aprofitant aquest període per veure com ho programariem tot en aquesta situació suposant que volguéssim també que aquest tall fos permanent. Llavors estem aprofitant aquests dies per retocar un semàfor, retocar l'altre, veure què està passant, d'acord? Estem fent això. Però jo els he de dir que la previsió i la planificació de treballs que tenim ens porten a arribar al Nadal, al moment en què acaba la fira, a obrir aquest trànsit.

Lògicament va bé que avui estiguem aquí, que estiguem explicant això, perquè les valoracions que puguin tenir vostès, no ho sé, de com es comporten els vianants... Ja sé que només tenim fet ara... estem encara en aquesta situació. Però nosaltres volem veure com està funcionant això des de tots els punts de vista. Algú ha

mencionat abans el tema del bus turístic, com està funcionant el trànsit, com estan funcionant els vianants... bé, tot el que hi pugui haver.

I, a partir d'aquí, volem explicar-los... Aquest és el dibuix final, com acabaria quedant. O sigui, com materialitzarem aquests talls de trànsit amb aquests elements de mobiliari urbà? Doncs la disposició que hem previst és aquesta que veuen. Hi ha cinc cruïlles on tenen elements d'aquests. Ja en tenim dues, les dues de Sardenya, entre Provença... O sigui, tenim: el Sardenya-Provença està fet i el Sardenya-Mallorca està fet. I què ens faltaria per fer? Completar el Provença a la banda de Sardenya, fer el Provença a Marina, els dos xamfrans, la cruïlla de Mallorca a Marina i la de baix, la de València.

Què estem fent aquí? I ara un apunt dels treballs, això que estava dient abans que pot semblar que estan col·locats d'una manera una mica aleatòria, però no és el cas. Treballem amb dos tipus de patrons de distribució dels elements. Aquest és un patró en què aquests elements de mobiliari urbà barren físicament completament el pas. I tenim un altre patró, una altra configuració que estem pensant, en aquest cas directament és a Marina amb València. El que estem buscant és una configuració d'aquest tipus, que no barrem físicament el pas, però realment provoquem que, si algun vehicle entra aquí, pugui accedir a un gual o a un servei, o al que sigui, que físicament pugui entrar, però que realment l'estem obligant a fer-ho a una marxa molt lenta, que, si algú vol entrar amb molta pressa aquí, no podrà. Anirà impactant amb aquests elements. Són els dos tipus amb què estem treballant.

Bé, i això són imatges que potser, si ho expliquem a un altre barri de Barcelona potser té més sentit, explicar-ho aquí... Estem ensenyant una foto del carrer, vull dir que no té gaire sentit aquí, ho coneixen de sobres.

Això que explicava abans: aquí es pot veure aquesta combinació d'elements, aquests... no sé com dir-ne, testos o jardineres de gran mida, i aquests cubs quadrats, que pot semblar que tenen una mida qualsevol, però no. La mida de seixanta està pensada perquè si algun vehicle hi està impactant, li afecta, diguem-ne, l'eix de les rodes. Però, bé, tampoc no volem donar moltes pistes del que estem fent, per si algú té idees rares... Però vull dir que no està fet a la babalà, d'acord?

Fins aquí.

Sr. Jordi Matas

Moltes gràcies, Adrià.

Doncs obriríem un torn de paraules. Un segon, veig que hi ha molta gent. A veure, comencem per aquí. Com et dius? Ramon. Ves demanant els noms, si us plau, Jordi. Esther. Bé, abans hem començat per aquí, avui, ara comencem per allà baix. A veure, els d'allà al fons, si us plau. A veure, allà al fons, les paraules, digueu-me el nom, perquè, si no, després no... Els noms d'allà al fons, si us plau, de qui heu demanat la paraula. Núria. Steve. Maite. Raquel. Héctor. Mercè. Jordi. Joan.

Serà un torn tancat de paraules, d'acord? Us heu animat molt. Un, dos, tres, quatre, cinc, sis, set, vuit... quinze. Tenim quinze paraules, d'acord? A dos minuts per cap, ens n'anem a les nou i deu. Per tant, jo el que sí que us demano, a part de concisió, és que si hi ha alguna veïna o veí que ja ha exposat el que vosaltres volíeu dir, doncs ens abstinguem i així podem... d'acord?

Molt bé, doncs, Ramon.

Sr. Ramon

Jo no sé si no ho he entès o no ho has dit, però has dit que obriria Sardenya el dia 21 o 22. Però aquesta obertura és definitiva o és només puntual fins a una altra data?

Ja està.

Sr. Jordi Matas

Gràcies. Clara. Endavant.

Sra. Clara

Hola. No, jo era només una cosa. Quan es pacifiquen unes zones, n'hi ha unes altres que queden perjudicades. Això per un costat. Aleshores, jo, que visc a la part de baix de Marina, a part de menjar-me tot el turisme que ve dels autocars, a sobre tindrè tot el trànsit, que em girarà cap a València. O sigui, és clar, vull dir, dius: es pacifica la part de dalt, et queda molt més tranquil, tothom està més content, potser per la part de dalt; però, és clar, per la part de baix, no. O per la part de dalt de Provença amb Nàpols o el que sigui. Vull dir, cada un surt amb el seu perjudici propi. El mateix que va passar amb els autocars. Els autocars, quan van deixar de parar a la Sagrada Família, es va perjudicar una altra zona. O es va redistribuir tot el perjudici.

També voldria que, com a mínim, ja que hi ha aquest turisme o el que sigui, que el turisme també es reordenés, és a dir, que pugui per un carrer i que baixin per un altre. O sigui, que hi hagi una reordenació del turisme quant a circulació perquè els altres puguem sortir de casa amb una certa facilitat. Perquè, és clar, quan arribes a l'estiu, és que veus la gent gran amb el carro de la compra que no pot sortir. És que no pot sortir de casa, perquè et trobes la gent que puja, la gent que baixa... És impossible. Res més.

Sr. Jordi Matas

Gràcies per la teva aportació. Fernando.

Sr. Fernando

No, yo solo una cuestión. Yo vivo entre Marina y Cerdeña, en la calle Mallorca, y has comentado que el trozo de Valencia a Mallorca también se va a cortar. Entonces yo vengo por la calle Valencia siempre con el coche y doblo la calle Marina. ¿Ahora no podré hacerlo? Tendré que ir a la calle... lógicamente a la calle Lepanto... no, Lepanto no, Padilla que es subida, para luego volver a coger Mallorca, ¿no?

Sr. Jordi Matas

Sí, correcte.

Sr. Fernando

Entonces pienso que ahí, si además hace cuatro días que habéis inaugurado un carril bici, también supongo que quedará cortado.

Sr. Jordi Matas

Gràcies. Alguna cosa més?

Sr. Fernando

Tenemos dos garajes muy grandes de vehículos y nos veremos enormemente afectados.

Sr. Jordi Matas

Gràcies. *Garaje*, no, bé, pàrquing. Vols dir pàrquings de veïns, eh?, de finques, diguéssim.

Jordi.

Sr. Jordi

Bé, no sé si heu previst... Com he dit abans, jo visc a València, entre Marina i Lepant. Ara, tal com està, hi ha, crec, bastants problemes d'autocars, com us he dit abans, que aparquen al carril bus. Moltes vegades ja s'embussa el carrer Marina dels autocars que venen per València, de les bandades de turistes, amb tot el respecte, que travessen València. O sigui, que ja embussen Marina.

Ara, a Marina hi afegiu una línia més d'autobús urbà...

Sr. Jordi Matas

Padilla, vols dir.

Sr. Jordi

Bé, a València. Pujava per Marina, ara girarà a València. Els que vivim a València tindrem una línia més d'autobús més tots els autocars que giren, que ja giraven, més tot el trànsit que puja per Marina. I el que ve per València.

Vull dir, és que allà no hi ha accidents perquè la gent travessa... A la Urbana els vaig demanar una vegada que possessin un urbà, em van dir que era responsabilitat dels conductors... vull dir, allò serà un col·lapse. Vull dir, ara mateix, el carrer València en aquest tram ja està molt més que carregat. A més a més, carreguem, ho repeteixo, tot el que puja per Marina, que haurà de girar, més una línia que també girarà a València, quan ja s'està embussant el carrer Marina.

Sr. Jordi Matas

D'acord. Esther? Miguel Ángel?

Sr. Miguel Ángel

Hola. Yo, bueno, era la pregunta que ha hecho aquí el señor, sobre el hecho de que a partir del día 22 ya se quite lo de la calle Córcega... bueno, no, Sardenya, si eso es definitivo o no. Y si se está planteando el tema de, ya que se planifican las otras tres, la calle Mallorca, si en un futuro lo tenéis pensado o no.

Sr. Jordi Matas

Núria.

Sra. Núria

Hola, bona nit. La meva pregunta és que, si ho he entès bé, heu ensenyat dues formes de... Jo visc al carrer Marina, i entre el dia 11 i el 22 posareu les plantes aquestes grans per pacificar. Hi ha dues formes. Amb la primera, si ho he entès bé, no pot entrar cap cotxe, oi? Amb la segona, sí. Ho pregunto perquè a la finca on jo visc hi ha un pàrquing, i al pàrquing no sé com tindrem l'accés, si hi podrem accedir durant aquest període de temps o no.

Sr. Jordi Matas

Sí, sí, és clar.

Sra. Núria

D'acord. Ja està, només és això. Gràcies.

Sr. Jordi Matas

Steve.

Sr. Steve

Hola, buenas. Yo vivo entre Valencia y Aragón, en calle Lepanto, y puede ser que no hayas visto un gran cambio en términos del tráfico que pasa por allí, pero sí, los vecinos sí, lo hemos visto. Especialmente en esta zona, desde hace mucho tiempo hemos tenido problemas con las motos que van subiendo por la acera y cruzando haciendo atajo para entrar a la calle Aragón.

Entonces quería preguntar si en los programas de movilidad lo has visto y si tienes planteado hacer algo respecto a esto, porque hay turistas subiendo, hay niños en la acera, especialmente en hora punta, y no sé cuántas personas han sido atropelladas hasta ahora, pero es un problema muy grave, con las motos.

Sr. Jordi Matas

Motos que puguen per la vorera de Lepant, entre...

Sr. Steve

Sí, entre Valencia y Aragón, para hacer atajo para entrar en Aragón. Sí. Es bastante peligroso. No sé cuántos turistas han sido atropellados y...

Sr. Jordi Matas

Moltes gràcies. Esther. No, no, amb micròfon.

Sra. Esther

Bueno, yo quiero agradecer al señor Itxaso que ha dicho antes que comerciantes y vecinos no somos enemigos. Y, en efecto, es verdad. Y hay oportunidades de trabajar juntos. Yo me he dirigido muchas veces a la Asociación de Vecinos en este intento y pido volverme a dirigir a ellos para ver si podemos trabajar juntos.

Casi siempre —yo vengo a muchas reuniones de estas— nos quedamos en el número de terrazas, nos quedamos en este aspecto. Y hay otros muchos aspectos que mejorar en el barrio para mejorar la movilidad y el aspecto. Nosotros, desde la Asociación de Comerciantes, hemos presentado 19 puntos —creo que eran 19, Jordi— de mejora de la avenida Gaudí. Y ustedes están trabajando también en mejora de la avenida Gaudí. Y deberíamos trabajar juntos, yo creo, en este sentido. E intentararlo, al menos, porque no somos enemigos, efectivamente, y podemos mejorar, hacer una avenida más bonita, más modernista, con menos cucarachas, con pavimento mejor. Y hago este llamamiento.

Sr. Jordi Matas

Gràcies, Esther.

Maite.

Sra. Maite

Bé, a veure, la meva realitat és molt diferent. Jo soc la titular de l'escola de les Dominiques, del carrer Mallorca, i un dia, així, de sobte, ens vam trobar que quan havíem d'obrir la porta de l'escola teníem la parada de l'autobús a davant; o sigui, a davant. O sigui, sortim i tenim la parada de l'autobús turístic. I, a més a més, a uns vint metres, una altra parada d'un altre autobús turístic. No se'ns va avisar res i ens les vam trobar.

En aquest carrer nosaltres no vam posar una barana, perquè la vam posar al carrer Mallorca, que ens va ocupar, i que l'Ajuntament no ens hi va ajudar gens, sinó que la vam pagar nosaltres, aquí també amb l'associació de pares. I no vam posar barana per la senzilla raó que hi havia cotxes aparcats i quan els nens sortien no trobàvem que hi hagués perill.

Què ens trobem ara? Que surten nens petits cada dia amb autocar que van a piscina i que no poden aparcar els autocars perquè estan els busos. Que, a més a més, s'ha tornat un carrer, que, és clar, com que tothom gira cap allà, a l'hora punta de la sortida de l'escola... penseu que som una escola de 1.100 alumnes, amb els pares i tot, allà es munta un *pitote* que ni us ho explico.

Estem parlant de seguretat. Jo crec que no s'ha tingut en compte. S'ha parlat que la gent vagi tranquil·la. Els pares no van tranquils. Nosaltres no anem tranquils. Perquè si una criatura de tres anys, quatre anys, vuit anys, surt disparada, l'autobús l'enganxarà, perquè no hi ha res que l'aturi.

Per tant, demanem que es treguin aquestes parades d'autobús del carrer... perquè, a més a més, al davant tenim la Fassina, que és l'escola bressol. Vull dir, és que és el pitjor carrer que heu anat a buscar. Entenc que potser no hi ha cases, però hi ha criatures. I moltes.

I tant les mares que van amb els cotxets a la Fassina com nosaltres, que tenim criatures molt petites i que carreguem cada dia els nanos, jo crec que no és massa prudent tenir allà aquests autobusos ni tampoc el trànsit que s'ha desbocat per aquest desviament.

Jo ho deixo aquí.

Sr. Jordi Matas

Queda clara la petició. Perdoneu, els autocars de piscina, quan hi havia la franja de cotxes aparcats, on paraven?

Sra. Maite

Sí. Paraven a la cantonada, o sigui, ells paraven així i s'esperaven. L'altre dia...

Sr. Jordi Matas

Vols dir que ara no...

(Parla algú sense micròfon.)

Sra. Maite

Sí, sí. I, només us ho dic, l'altre dia es va aturar allà i va passar la Guàrdia Urbana i els va multar. O sigui que ja...

Sr. Jordi Matas

D'acord. Gràcies, Maite.

Raquel.

Sra. Raquel

Bé, jo penso que tots els canvis que s'estan fent recentment a la ciutat són purament per afavorir vianants i bicicletes, i em demano si els altres no tenim dret també a tenir facilitats per moure'ns per la ciutat. Perquè penso que la batalla que s'està fent contra el cotxe és exagerada, en aquest moment. I em pregunto si penseu que tallant carrers d'aquesta manera el trànsit realment es redueix.

Jo penso que passa a altres punts, que queden col·lapsadíssims i fins i tot augmenta la contaminació respecte a com estava abans, perquè queden uns cotxes taponats allà que no passen de cap manera. Bé, jo defenso també que això no arribi a ser

definitiu. I em pregunto també si la decisió de si serà definitiu o no la prendreu unilateralment o es votarà amb els veïns o com es farà.

En aquest sentit, jo visc a Sardanya-Diagonal i aquest punt és ja caòtic, també. Ha estat col·lapsat tota la vida amb un semàfor que dura 15 segons per creuar la Diagonal i ara només ha faltat que ens traguen un carril per posar un carril bici, que per allà no baixa ningú. L'aparcament de cotxes és al mig, que costa moltíssim aparcar allà. I el que deien de les motos, que passen per voreres, aquí el que fan les motos és passar pel carril bici per també avançar-se i creuar abans el semàfor aquest que dura tan poc. Vull dir, allò és un nyap increïble.

Sr. Jordi Matas

Gràcies.

Héctor.

Sr. Héctor

Sí. Yo vivo arriba del Opencor, Rosellón y Marina, y ya les dije que trabajaba en Marina y Mallorca. O sea, yo veo todo positivo, que vengan turistas. Soy el único que ve las cosas positivas.

Claro, el turismo también genera beneficios para todos. Es cierto que en una negociación se ha de ceder, tanto de un lado como del otro. No somos enemigos. Debe haber una coherencia en todo. O sea, si se tiene que ceder de un lado, se tiene que ceder del otro. Por eso se llama «acuerdo».

Esto que estamos viendo, lo veo excelente, lo veo muy bien para que... ¿No queríamos tranquilidad y caminar bien los vecinos? Ahí lo tenemos. No podemos verlo todo negativo. ¿Que esto se hará momentáneo? Ya, y llegará un momento que será para siempre. Pero tenemos que ser positivos para las cosas. Por eso Barcelona es grande. ¿O no es grande, Barcelona? Porque de eso vivimos aquí.

(Parla algú sense micròfon.)

Sr. Jordi Matas

Si us plau.

Sr. Héctor

...hay un señor allí y tiene un restaurante también, y está orgulloso de estar aquí. ¿Cuántos estamos orgullosos de estar aquí? Debemos ceder nosotros; todos debemos ceder: el Ayuntamiento, todos, para vivir tranquilos, para estar bien. Por eso somos lo que somos, en Barcelona, ¿o no?

Gracias.

Sr. Jordi Matas

Gràcies, Héctor.

Mercè.

Sra. Mercè

Hola, bona tarda. Gràcies. Jo voldria... bé, en primer lloc felicitar per aquests talls, el que ja s'ha fet i aquests que aviseu, i encoratjar que al carrer Sardunya no hi tornin a passar cotxes. Jo trobo que aquell tros... a més a més tenint en compte que ara hi ha la fira de Nadal, però tindrem la plaça de la Sagrada Família, que és una mica un parc que seria una mica un pulmó per a tot el barri, un lloc on poder passejar, un lloc on poder esplaïar-nos...

I, a més a més, no sé si ho heu llegit, però fa encara no una setmana sortia un article al diari explicant que la contaminació de l'Eixample és irrespirable. Jo crec que els veïns... entenc que hi ha dificultats per al cotxe, però és que a Barcelona hem d'entendre que el cotxe no és la manera de circular. Si no, és que ens morirem ofegats.

(Parla algú sense micròfon.)

Sr. Jordi Matas

No entrem en diàlegs. Gràcies, Mercè.

Jordi.

Sr. Jordi

Hola. A veure, amb el tema aquest de... jo no he entès gaire el tema de tancar el carrer Marina entre València i Mallorca. Quan es va parlar de convertir en zona per a vianants tot aquest tros, es va parlar que s'hi convertiria sobretot per temes de seguretat.

Lavors, ara pretenem obrir el carrer Sardunya, es perden les mesures de seguretat de protecció de la gent, perquè aquella zona és una zona que hi va moltíssima gent, sobretot perquè hi havia les parades i perquè, a més a més, hi ha el flux normal de gent que es posa davant de la plaça de la Sagrada Família, fa les fotografies i creua

el carrer. Ja no té cap sentit allò que es torni a obrir. Però, en canvi, es manté aquest de Marina, per la part de València i Mallorca, que jo aquesta no l'acabo d'entendre.

En acabat, quan tu ens parlaves que el trànsit es bellugava cap a l'esquerra... a veure, hi ha una naturalesa normal. O sigui, diguéssim, el centre de Barcelona està més a l'esquerra que a la dreta, per tant, aquest moviment ja hi és.

I el problema de Nàpols no està a dalt. El problema de Nàpols està, que ja és històric, de sempre, al semàfor que hi ha al carrer entre València i Diagonal, que, a més a més, és molt problemàtic, aquell semàfor, perquè agafa dos carrers que tenen molt de moviment. Allà passen tres cotxes, cada vegada. És clar, el normal és que, si la gent baixa per Provença... ai, baixa per Sardenya, tomba per Provença i llavors el primer carrer que agafen és Nàpols.

De totes maneres, a mi m'ha sorprès, perquè pensava que baixaria més gent. I la veritat és que, cada dia que passa, diguéssim, la gent ha après que per Provença, o sigui, baixar per Sardenya per tornar per Provença, o sigui, que jo crec que no serà un problema –no serà un problema.

I, si es manté el tancament de Provença... perquè ara fixeu-vos que hi ha el moviment de la gent que baixa per Sardenya i dels cotxes que agafen Provença, perquè encara està obert. O sigui que jo aquesta part la veig bé. I deixo aquest tema.

I el segon tema que vull tocar és el tema del bus turístic. Has parlat del V21, però no has parlat del bus turístic, dels canvis que té el bus turístic. Jo he seguit una miqueta el moviment. Per exemple... jo no sé si ara passa, però, per exemple, fa dos dies, el bus turístic passava per Provença. Baixava per Sardenya, que és horrorós, tombava per Provença i es ficava per Nàpols, i baixava fins a Diagonal. O sigui, baixava per agafar València. És així. És clar, el bus turístic agafa tot el trànsit del món i, és clar, el bus turístic és llarg. O sigui que això porta a complicar una miqueta més aquest moviment de flux de cotxes.

I vull també fer palesa una altra reivindicació que jo fa temps que dic, que és el tema de les zones blaves al voltant de la Sagrada Família. Al voltant de la Sagrada Família s'ha anat perdent aparcament d'àrea verda. O sigui, tenim molt poca àrea verda per als veïns que no poden deixar els cotxes als pàrquings.

Sr. Jordi Matas

Has d'anar acabant.

Sr. Jordi

Ja estic. Llavors, home, jo el que prego és que convertim al voltant del temple les zones blaves en àrea verda, perquè així també restringirem que vinguin menys turistes amb el cotxe fins allà dintre.

I res més.

Sr. Jordi Matas

Gràcies, Jordi.

Joan.

Sr. Joan Itxaso

Sí. A veure, nosaltres, l'associació, hem reivindicat sempre que l'entorn del temple estigués o anés cap a la conversió en zona de vianants. La veritat és que hem tingut molt poc èxit, en aquesta reivindicació, fins ara. Però s'ha de dir que l'hem tingut per motius aliens a la nostra lluita, en el sentit que el que ha prevalgut aquí és l'element de seguretat i ja està.

I això es nota en el programa que esteu fent. És a dir, això, amb els veïns... A veure, a mi se'm va informar a última hora i tal. I, bé, ja sabien que nosaltres en general hi estem d'acord. Però una actuació d'aquestes, per consolidar-la, s'ha de parlar amb els veïns.

Sr. Jordi Matas

Aquí estem.

Sr. Joan Itxaso

Sí, bé, no. Aquí, en algun fòrum. Ja hi ha un parell de fòrums, que és el grup de mobilitat, que hi ha del Pla de mobilitat, i està el grup de treball del barri. Perquè, a veure, jo ara no entraria en gaires detalls, però jo crec que aquí hi ha coses millorables.

I, en tot cas, el que jo demano són dues o tres coses. Una, em sumo al que deia el company, és a dir, això del carrer Sardenya és un nyap. I, com a mínim, jo diria que el temps que esteu fent la prova és petit. Jo demanaria un parell de mesos més i a veure què passa. S'ha de revisar... el tema dels busos turístics, jo penso que s'ha de revisar. S'ha de revisar el tema del bus, del V21, més que res per estudiar si hi ha altres possibilitats. Perquè, és clar, un altre objectiu que tenim a la ciutat és millorar la xarxa tal i no sé si això... això no hi contribueix, però, bé, mireu si hi ha alguna solució que pugui millorar-la.

I, bé, el tema d'aparcaments, de zones verdes, jo sobretot el reprendré en el tema del carril bici, però em sumo totalment al que ha dit el company Jordi.

Sr. Jordi Matas

Gràcies. Bé, ens hem de felicitar, perquè hem...En falta un? Joan, perdó, sí. Un Joan.

Sr. Joan

Hola, bona nit. Hola. Jo he vist els estudis de la gent que no entra tant a la Sagrada Família, i que els hotels tenen menys ocupació i tal. El flux que passa pel carrer Mallorca i per tots aquests carrers suposo que s'ha estudiat, també. Perquè veig que esteu desviant autobusos, segons dieu i tal, pel carrer Padilla, que és un carrer... una zona de mercat, que hi ha cada dia tràilers descarregant, i hi ha un *pitote*, perquè és un carrer que puja fins al túnel de la Rovira i sempre va a *tope*.

A més a més, vull dir, això de tardar Sardenya a l'altura de Provença... Provença té un carril de cotxes només. O sigui, això serà un *pitote* impressionant. Tot el que baixi per Sardenya s'ajuntarà en un carril de Provença. Vull dir, no ho sé, suposo que això ho ha estudiat algú.

Una altra cosa: també s'haurà de pensar a posar més urbans, o almenys que vingui algun urbà, perquè no se'ls veu...

Sr. Jordi Matas

Sí...

Sr. Joan

...i els agents... perdona, no se'n veu cap. De tant en tant en venen dos per fer el cigarret, suposo, o per parlar per telèfon, com els agents cívics aquests, que millor que se'n vagin cap a casa, perquè no fan absolutament res.

I, a més a més, us ho dic per una cosa, per una raó, perquè jo vaig passar una reclamació dels agents cívics a l'Ajuntament i em van enviar un escrit dient que feien una tasca «impressionant i imprescindible». Vull dir, suposo que la deuen fer al parc aquest que hi ha al carrer Aragó, aquest on estan els gossos, perquè en veus quatre o cinc fent la xerradeta, i després veus a la cantonada de Marina tres o quatre amb el mòbil i explicant-se la pel·lícula d'ahir a la nit. Vull dir... si es fa tot això, molt bé, però que es faci bé. I els que hagin de treballar, que treballin.

I això que deia vostè *que está la gente en contra del turismo, no estamos ninguno en contra del turismo, estamos en contra del turismo incívico, creo. Y, bueno, a partir de aquí...* Ja està.

Sr. Jordi Matas

Gràcies. Gràcies per la teva aportació.

Molt bé, Adrià.

Sr. Adrià Gomila

Molt bé. A veure, l'estratègia general que estem seguint a la ciutat, i després com l'apliquem a diferents zones segons les seves característiques: l'estratègia que estem buscant és una mobilitat més sostenible. Tenim altres objectius, però en aquest cas permeteu-me que em centri en una mobilitat més sostenible, i això ho estem fent amb múltiples accions, algunes que depenen del mateix Ajuntament i algunes que són més metropolitanes, perquè la mobilitat no és només del terme de Barcelona, sinó que estem en contacte amb l'Àrea Metropolitana, amb la Generalitat, amb els altres municipis, perquè només actuant a la ciutat de Barcelona no és suficient, d'acord?

Llavors, una de les accions que estem fent és crear espais a la ciutat on hi hagi nul·la o molt poca pressió de trànsit, pel que fa a soroll, contaminació i d'altres, i que ens permet crear unes zones, cadascú en diu... té el nom que es vol, però «zones d'estada», «zones de trànsit pacificat», Llavors, aquesta és una de les actuacions que fem per assolir aquest objectiu global. I aquesta actuació el que ens permet és, globalment, unes accions per reduir el nombre total de desplaçaments que es fan amb cotxe a la ciutat i localment el que ens produeix és un doble efecte: efectivament, tenim espais on és més còmode estar, caminar, i sí que és cert que ens produeix —el que nosaltres busquem és que sigui a curt termini— una redistribució dels fluxos de trànsit. No ens hem d'intentar enganyar. En el moment en què en un tros de carrer no deixem passar el trànsit, és evident que hi ha dos efectes, un més en el curt termini, que el trànsit es busca un altre camí, però a mesura que anem fent això a múltiples llocs de la ciutat, tenim una reducció global del trànsit.

I a quin ritme o quan anem fent això als diferents barris? Doncs depèn molt de les circumstàncies. No és el mateix... ahir al vespre estava a Ciutat Vella, té unes característiques. Avui estem aquí, a l'entorn de la Sagrada Família, i el que anem veient és, a cada tipus de barri, segons com és, veure com podem actuar. Quan estem a la zona Eixample, tenim tota una malla de carrers que ens donen més joc i més alternativa. Però no només mirem això, sinó que el que mirem és que la mobilitat global segueixi funcionant.

Llavors el cas d'aquests quatre carrers al voltant del temple, anant al cas concret, aquests carrers, des del punt de vista de la malla viària general de la ciutat, són molt diferents: Mallorca té un rol, Sardenya en té un, Marina en té un altre, Provença en té un altre. I quan estem fent aquestes mesures, nosaltres i tant que mirem quants cotxes passen per Mallorca, quants cotxes passen per Sardenya, quants cotxes passen per Marina... Tenim uns models de trànsit que ens diuen, si fem això, què passa; si fem allò altre, què passa. Són uns models, en fi, com els del temps. És un model que et diu què passarà, però és una previsió.

Llavors, en aquest entorn d'aquí, la planificació amb què nosaltres estem treballant... no d'ara, no la dels atemptats, sinó des de fa temps, en algunes reunions ho hem anat parlant, el que veiem és que... i això que diré ara, molts de vostès diran: «Home, això és molt obvi». D'acord, però que el carrer Mallorca té un paper, pel que fa a la xarxa de ciutat, que és difícilment substituïble en el curt termini. Llavors, d'aquests quatre carrers, el següent que ara mateix té un rol a escala de la ciutat, el segon més important, és Sardunya, després és Marina i després és Provença.

Amb aquesta anàlisi a escala global, de ciutat, a nosaltres, de fet, i ja des de fa temps, la nostra planificació ja ens portava a dir: «Escolta, al carrer Marina, hem de buscar la forma, el moment i la circumstància, però sabem que hi ha un tram molt important a què podrem treure el trànsit». Què és el que acaba passant aquí? I faig una mica la visió ciutat. El carrer Marina és un carrer que ve des del port olímpic, tot un eix, i hi ha un moment que aquest eix vertical, de pujada, ha d'anar a parar al carrer Padilla, perquè, quan arribes a dalt, Marina és Alcalde de Móstoles, el següent, que és Padilla, és el que va al túnel de la Rovira. Per tant, els treballs que fem és a veure en quin moment —aquí veuen aquest eix vertical de pujada— el passem de Marina a Padilla, i tenim diferents opcions: la travessera de Gràcia, Indústria, Rosselló, València, Consell de Cent... I amb això fa temps que hi treballem i...

Llavors, quan nosaltres estem ara fent això, quan estem fent això amb aquest caràcter d'elements provisionals que he dit abans, nosaltres a Marina i Provença tenim un grau de convenciment que això funcionarà bé. Ja ho sabem. Ara tenim la situació al carrer València, que, sí, hem de vigilar amb els vigilants de BSM, els de zona bus, que van amb moto. Una de les coses que han de fer és vigilar aquests autocars que es posen aquí, hem de fer que siguin segurs els passos de vianants... Hi ha moltes accions lligades aquí. I per això nosaltres, quan fem això, el que diem és: «Mira, Marina i Provença pensem que, escolta, la situació que tindrem produïda al voltant ens permetrà mantenir aquest tall de trànsit».

En el cas de Sardunya, i ho dic així, sense cap problema, tenim dubtes. I això no vol dir que es faci a la babalà. Tenim dubtes perquè mirem temes que heu estat dient, de l'espai urbà, de l'espai públic, mirem els volums de trànsit, mirem quins són els carrers, i els carrers quins són? Doncs per una banda Lepant, que algunes persones han descrit què passa a Lepant —els dos camins—, és Nàpols, llavors... penso jo que és un exercici de responsabilitat el fet de dir: «Farem aquesta actuació, perquè pensem que té algunes coses a favor, i el que passa és que volem veure a la realitat què és el que passa». I és el que estem fent.

Hi ha més coses que alguns de vostès han apuntat. El carril bici de Sardunya... Bé, el carril bici de Sardunya, el tram des de la Sagrada Família cap a baix, des de València, estrictament pintat des de Provença ja fa unes quantes setmanes que el tenim posat, hem estat observant què passa al carrer Lepant, amb una situació que s'estava descrivint, s'ha accentuat més quan vam fer el carril bici a Sardunya. És clar, hi passen pocs ciclistes, perquè aquell carril bici està en projecte. Com he explicat en alguna altra sessió, és un carril bici que ve des de dalt de tot, des de la ronda del Guinardó fins a baix. Per tant, ara és normal que porti pocs ciclistes. Quan el tinguem tot fet, amb el temps, n'anirà portant més.

I, llavors, la situació... per mirar de respondre les preguntes que hi ha. Nosaltres, ara mateix, en el curt termini, no tenim previst fer cap actuació sobre el trànsit a Mallorca. Les de Marina i Provença pensem, com així hem explicat, que les fem i pensem que, amb les problemàtiques que hi hagi, pensem que són solucionables i que són permanents. I el de Sardenya... ho hem plantejat així, i en diferents moments hem tingut intervencions de «per què es fa provisional?», i, per altra banda, una sèrie de problemes, com per exemple aquests que apuntava vostè. Després desgranaré individualment coses que han dit.

Doncs en el cas de Sardenya tenim coses importants a comprovar i per mi també n'hi ha dues especialment: una, què passa amb els fluxos de trànsit, i ho estan fent ara, i una altra cosa, les implicacions que té que la parada del bus turístic no estigui en el punt on estava sinó en aquesta altra ubicació provisional que hem fet. I per això plantejem aquesta durada acotada, però amb un plantejament obert de veure què està passant. No ho sé, no hi ha un sistema previst de com es decidirà, etc. Sí que estem recollint informació. Part de la informació molt important són aquestes coses que diuen vostès, que viuen vostès que són allà, i aquesta és la situació general.

I ara no vull deixar res sense contestar, coses més puntuals que han dit. Una cosa que han dit és que els carrils bici segueixen passant. O sigui, l'itinerari ciclista és molt important que el tinguem a la calçada, perquè —ho vaig repetint— amb l'ordenança, en aquells carrers on tenim carril bici, automàticament està prohibit que la bici circuli per la vorera.

Ho dic perquè abans de fer aquest carril bici en reunions amb alguns de vostès ja en parlàvem. Deixi'm dir que per aconseguir que les bicicletes no vagin per la vorera necessitem dues coses: primera, que realment normativament no hi puguin anar, i després fer-ho complir. Si no fem el pas u, que sigui obligatori, mai podrem arribar a aquest objectiu, d'acord? Per això, és important i és una de les preguntes concretes. Sí, sí, l'itinerari ciclista segueix anant per la calçada, perquè pensem que té uns beneficis.

Llavors, vaig repassant ara. Permeti'm que no em deixi res...

(Parla algú sense micròfon.)

Bé, una cosa... A veure, una de les coses que mai pots evitar és que en una zona d'espai públic on hi ha diferents modes de transport, o inclús el mateix mode, un vehicle amb un altre, que hi hagi... o sigui, el risc zero no existeix.

Llavors, què és el que hem previst per a aquest tram concret? Ara estic parlant de Marina, els dos trams de Marina. El que hem previst és ressaltar més encara la pintura, la marca del carril bici que tenim, perquè busquem dos objectius. Un, que el ciclista, quan vagi per aquesta zona de vianants, vagi per la zona que li estem marcant. Perquè podria dir: «Ah, mira, ara com que el carrer és de vianants, ara aniré per on vull». Volem que el que vagi amb bicicleta sàpiga per on ha d'anar. I, segona, que les persones que estiguin anant a peu per aquest àmbit de vianants més ampli tinguin clar que aquell és el lloc per on els ciclistes han de passar, o sigui,

que no s'estiguin quiets al mig del carril bici. No vol dir que no hi puguin passar, és una zona de vianants. I perseguim aquest doble objectiu.

És cert que la convivència de la bicicleta amb el vianant és un tema en què estem fent moltes accions, sobretot és un dels motius dels carrils bici, però hem de ser capaços que en un lloc on hem tret el trànsit... hem de ser capaços que hi hagi aquesta possibilitat d'anar amb bicicleta, perquè, si no, aquest carril bici on l'haurem d'anar a posar? L'haurem d'anar a posar a Padilla o, és igual, a la banda que sigui.

(Parla algú sense micròfon.)

Per això estic dient que necessitem aquesta convivència en aquest espai. La bicicleta seguirà passant per Marina i per Sardenya. Dic això.

(Parla algú sense micròfon.)

Permeti'm que...

(Parla algú sense micròfon.)

D'acord. Permeti'm, al final de tot.

El carril bici es manté...

(Parla algú sense micròfon.)

Sí, sí, sí que sabem que és el tuc-tuc.

Això ho he mencionat abans, això ho he dit. Sobre l'accés als guals privats, aquest accés sempre es manté i, a més, sabem... Per exemple, el que hi ha a Provença, a la banda muntanya, proper a Marina... o sigui, tot el que estem fent, evidentment l'accés als guals segueix sent-hi. I una de les coses, ara aprofito...

Una de les conseqüències que té quan fem aquestes accions de pacificar trànsit en alguns carrers, ho he dit abans, a escala global de ciutat, ara a escala local... En té més, però, simplificant, dos efectes. Un, els que no som veïns d'aquell barri... Ara no és el cas de Mallorca, perquè Mallorca he explicat el caràcter que té. Però, en línies generals, el que acaba passant és que el trànsit que no té com a destí aquell barri... Normalment, quan fem mesures d'aquestes, ja li ho posem difícil, tendeix a no anar-hi, perquè són voltes que no fa —no és el cas de Mallorca. I, en canvi, al trànsit local, una càrrega que li posem és que segons quins itineraris, els hi fem més llargs. És una de les conseqüències d'aquestes actuacions. Sí, ho sabem.

Acabo. L'accés al qual sempre hi serà. Això ho he explicat. El tema de les motos en vorera és una cosa que és de les preocupacions que tenim. De fet, estem ara arrencant accions comunicatives i, a partir del gener, de control de les motos mal estacionades en vorera, perquè és un problema, perquè la moto circula per la vorera. És una cosa molt perillosa i, de fet, jo he pres nota dels punts que heu mencionat, on la moto, per esquivar la cua, va per la vorera. Això és una cosa certament que és molt perillosa.

El tema de l'escola. Les parades del bus turístic que hem posat allà tenen aquest caràcter de provisionalitat, perquè la nostra idea és que el dia 22 de desembre tornin a estar on estaven. Però aquesta situació que ha descrit es mereix acció immediata. Llavors, si les hem de moure uns metres, si hem de posar algun element, el que sigui, en parlem i ho fem molt ràpid. Perquè el tema de seguretat requereix acció imminent. Són dues parades provisionals, però si hi ha un problema de seguretat... Si li sembla, després en parlem en concret i parlem d'aquesta problemàtica i quines accions fem de manera imminent.

Nàpols-Diagonal-València, sí, és un dels problemes, deixi'm dir-ne, del tall de Sardenya i que precisament per això ho estem fent amb aquest caràcter de provisionalitat.

El tema de l'aparcament... bé, mirem el balanç entre places d'àrea blava, que són més per destí, rotació, i àrea verda, i, si en algun cas hem de repintar, ho mirem. Com que les actuacions que fem impliquen canvis en l'estacionament, revisem aquesta proporció de verdes i blaves.

Els itineraris del bus turístic, bé, aquí hi ha unes concessions que tenen uns temes de vista panoràmica, etc., i la ubicació de la parada. I el recorregut, efectivament, és de les coses a veure, amb el tall de Sardenya, com està funcionant. I, efectivament, baixen per Sardenya i giren a la dreta cap a Provença, per anar a buscar la parada de Nàpols.

Sobre el recorregut de la V21, ja he dit abans que estem donant-li voltes a veure com podem millorar aquest servei a Marina.

I Guàrdia Urbana... jo els puc dir que aquests dies estem observant el trànsit, amb els companys de la Guàrdia Urbana. Suposo que han pogut observar que a la cruïlla de Sardenya amb Rosselló... de Provença i a dalt, a Sardenya amb Rosselló, hi ha una presència bastant continuada de Guàrdia Urbana. O sigui, estem sobre el terreny. Alguns potser no ens veuen tant, perquè no anem uniformats, i estem mirant això, però Guàrdia Urbana està en múltiples d'aquests punts.

I el tema que apuntava, l'últim. Tenim tota una regulació de vehicles de mobilitat personal, que no n'hi ha a altres llocs; d'Espanya, com a mínim, ja li puc dir que no existeix. La DGT, la Dirección General de Tráfico, està mirant el que hem fet nosaltres per prendre-ho com a model a altres municipis o altres problemes, i és una regulació innovadora que el que preveu —per explicar el que és— són els diferents tipus de vehicles aquests de mobilitat personal, amb unes categories, els classifica, els que fan activitats econòmiques es registren, s'estan registrant tots.

Precisament, s'ha fet una normativa, innovadora, que en tot cas ara... em sap greu, per tota aquesta gent. Doncs si volen, un dia els ho expliquem. S'ha fet una normativa que és innovadora que una de les coses que fa és classificar aquest tipus de vehicles, perquè són molt diversos, des de patinets amb una roda a tricicles més grossos, de mercaderies i d'altres, que els classifica. Els que fan activitat econòmica tenen un major nivell de control, i estableix les pautes —permeti'm que ho faci curt— de per on poden anar, per on no poden anar, amb la idea sobretot d'evitar l'impacte

que tenen, sobretot els d'activitat econòmica, sobre l'espai públic. És el concepte general. I estem ja posant... la tenim en marxa i s'estan registrant tots i...

(Parla algú sense micròfon.)

Si us sembla, jo m'ofereixo, en acabar, m'apunto el tema de Nàpols...

(Parla algú sense micròfon.)

D'acord, doncs, ens quedem i parlem. Ho dic per... és que em sap greu.

Sr. Jordi Matas

S'està fent tard. Suposo que tothom vol anar a sopar. El que sí que podríem acordar, si us sembla, és que entre mitjan i finals de gener fem una sessió específica de mobilitat per veure com ha anat tota l'experiència, inclosos els talls de Provença i de Marina.

Sí que vull traslladar que des d'aquest mateix consell de barri, quan es van treballar les propostes de mobilitat, ja es va treballar el fet de pacificar tots els carrers a l'entorn del temple. S'entén perfectament la jerarquia de carrers i la dificultat d'uns més que d'altres, però sí que s'ha de començar a treballar per poder avançar cap a aquesta permanència dels talls, especialment ara, que ja està tallat el de Sardenya, i veure en quines fases es podria avançar el tema de Mallorca.

Així que...

Recollim valoració dels talls i afectació respecte a les places d'aparcament, tant a les zones dels talls com a les zones on s'ha implementat el carril bici.

Moltes gràcies a totes i a tots.

EL CONSELLER DE BARRI DEL DISTRICTE

Sr. Jordi Matas

EL GERENT DEL DISTRICTE

Sr. Jordi Torrades

