



ACTA DE LA SESSIÓ DE LA COMISSIÓ DE SEGUIMENT DE LA MPGM DE L'ILLA CITROËN

Dia i hora: 12 de desembre de 2024 a les 19:00 h

Lloc: Centre Cívic Magòria, Gran Via de les Corts Catalanes 247

Assistència a la reunió

Per part de l'Ajuntament de Barcelona:

Albert Aixalà, Conseller d'Urbanisme i Mobilitat del Districte de Sants-Montjuïc
Àfrica Cardona, Gerent del Districte de Sants-Montjuïc
David Martínez, Gerent d'Urbanisme. Gerència Àrea d'Urbanisme i Habitatge.
Anton Carpio, Director de Serveis de Planejament. Gerència Àrea d'Urbanisme i Habitatge
Gerard Lillo. Cap de Participació. Gerència Àrea d'Urbanisme i Habitatge
Lidia Pérez, tècnica de barri de la Bordeta. Districte de Sants-Montjuïc
Victor Centelles. Direcció de Planejament. Gerència Àrea d'Urbanisme i Habitatge
Jèssica Pujol, Participació. Gerència Àrea d'Urbanisme i Habitatge
Andrés Martínez de la Riva: dinamitzador equip de participació.

Per part de la ciutadania hi participen **36 persones, 21 dones i 15 homes**, molt veïnat a títol individual i també representants de les següents entitats i col·lectius:

- Comissió veïnal de la Bordeta
- AVV de Badal – Brasil – La Bordeta
- AFA CEIP Cavall Bernat
- Comissió de Festes Badal, Parcerisa, Quetzal
- Plataforma Afectats Illa Citroën
- Plataforma Estació Magòria

Ordre del dia

1. Benvinguda. Districte de Sants-Montjuïc.
2. Informació del procés participatiu
3. Informació sobre la proposta inicial de MPGM.
4. Torn de paraules de la fila zero.
5. Torn obert de paraules.
6. Cloenda.

Desenvolupament de la sessió

1. Benviguda

Albert Aixalà dona la benvinguda i presenta la sessió d'avui i a les persones que l'acompanyen i que parlaran posteriorment. Contextualitza l'àmbit de la intervenció i que l'objectiu de la presentació d'avui és explicar el procés participatiu i el planejament inicial que s'ha proposat per la zona. Albert Aixalà explica que la voluntat política que es té, és desbloquejar diverses MPGMS que porten bloquejades molts anys, com la que també s'està fent ara de la zona de Burgos i Badal. En aquest àmbit concret de la MPGM Citroën té tres objectius: crear equipament, crear zones verdes i crear habitatge, que s'explicaran en detall més endavant per part de la Direcció de Planejament. Per últim, explica els terminis previstos, on destaca l'aprovació inicial que es farà en març i el procés participatiu que acompanyarà aquest procés.

2. Informació del procés participatiu

Gerard Lillo explica l'estructura de la sessió d'avui, que té tres parts: primer es farà una breu explicació del procés participatiu, posteriorment una explicació de la MPGM i després s'obrirà un torn de paraules o preguntes. S'ha previst una fila zero d'entitats que estan localitzades al voltant de la proposta, com la plataforma d'afectats de Citroën, AFA i la comissió de la Bordeta. La durada de la sessió serà de 90 minuts.

Continua explicant que es farà un procés participatiu reglat, obligatori en el cas de les MPGMs. Amb l'objectiu d'evitar les situacions que passaven antigament, ara la idea és fer la participació abans de l'aprovació inicial. Aquesta sessió és la primera activitat oberta del procés participatiu. També explica que s'intentarà recollir el màxim d'opinions possibles, i totes seran estudiades per incorporar-les en la mesura del possible a la proposta de l'aprovació inicial. També es crearà una web on es podran fer propostes per aquelles persones que no puguin assistir a les sessions.

Gerard Lillo explica que hi ha una comissió de seguiment, que serveix per a estructurar el procés participatiu. Recorda que no és un espai privilegiat de participació, sinó que té la funció de vetllar perquè el procés es faci correctament. La comissió assegura que tothom pugui participar, que les sessions siguin les necessàries i que es compleixin els requisits establerts pel procés. Recorda que la comissió de seguiment inclou diverses associacions de veïns, entitats, AFA i comunitats de veïns, entre altres. És una comissió oberta, que es pot ampliar, però està limitada a entitats o col·lectius, no a persones individuals.

Gerard Lillo explica que el plantejament inicial del procés participatiu és fer dues sessions temàtiques més que es realitzaran entre gener i al març. A l'abril es farà una sessió de retorn, per a explicar els resultats del procés. A continuació informa que la pàgina web decidim.barcelona¹ és una eina important en aquest procés. Allà es penjaran totes les actes, les presentacions, i es podran fer propostes. En qualsevol cas, recorda que les persones interessades que els hi deixin el seu contacte rebran la informació per correu electrònic. També explica que la pàgina té un apartat de trobades, de propostes i de preguntes freqüents, ja que tenen experiència prèvia amb MPGM, i que si algú té dubtes, en aquest apartat podrà trobar les respostes.

Per últim, presenta un vídeo explicatiu sobre què és una modificació de planejament: <https://youtu.be/OiUmj3NUHCO>

¹ <https://www.decidim.barcelona/processes/mpgmcitroen>

3. Informació sobre la proposta inicial de MPM

En primer lloc, intervé **David Martínez** que explica que l'àmbit actualment està previst com a zona verda, segons la PGM del 1976. Comenta que fa pocs mesos la propietat (Stellantis) va iniciar unes converses amb l'Ajuntament per poder transformar aquest espai de manera que pogués afavorir ambdues parts, ja que ells volen traslladar-se. Això es plasma en un conveni urbanístic, el qual no suposa una modificació de planejament, sinó un acord previ entre les dues parts, que estableix uns mínims acords, que s'han de concretar posteriorment.

David Martínez considera que aquesta intervenció té un interès públic fonamental: per la generació d'espais públics (que complementa la cobertura de la via de tren o el parc de Can Batlló). A més a més, també hi ha una oportunitat d'ampliació de l'escola Cavall Bernat, així com de connectar la cota alta de la llosa del calaix. També valora positivament la creació d'habitatge assequible com un dels elements d'aquesta intervenció. Indica que, des del seu punt de vista, hi ha un benefici clar en aquesta intervenció. El conveni està signat entre les dues parts, i amb això s'inicia el procés de participació, abans de concretar la proposta en una MPM.

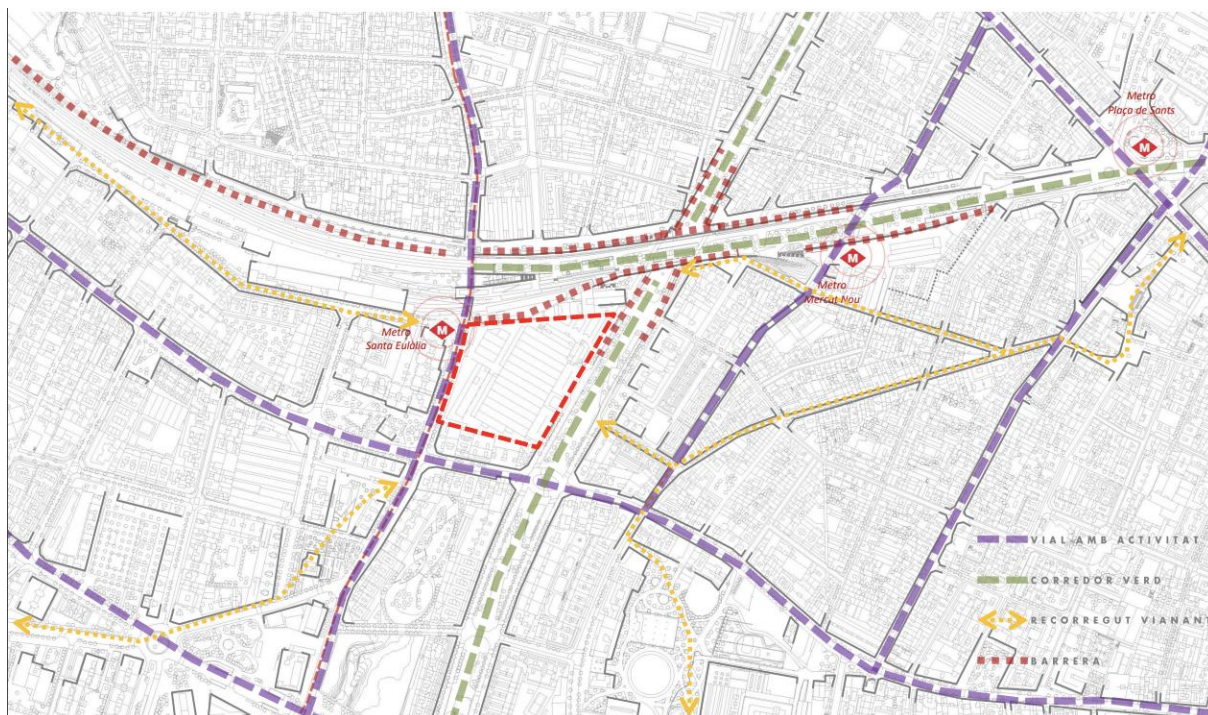
També comenta que s'anirà treballant internament la proposta, juntament amb les aportacions del procés participatiu, per poder portar-la a aprovació pel ple municipal. L'expedient s'aprovarà inicialment, s'obrirà un període d'al·legacions, també es rebran informes, i posteriorment hi haurà una aprovació definitiva per part de la Generalitat.

David Martínez conclou recordant que encara no hi ha una ordenació definitiva, sinó que es treballarà durant aquests mesos per portar-la a l'aprovació inicial. Posteriorment, dona pas a Anton Carpio per explicar la part tècnica de la proposta.

Anton Carpio explica que encara es troben en la fase d'estudis previs i de criteris. No s'arribarà a explicar avui una ordenació, sinó que es presentaran uns criteris generals per poder arribar a transformar aquesta part de la ciutat.

Anton Carpio explica que primer cal entendre quina és la localització de la parcel·la. Aquesta se situa entre dues ciutats, l'Hospitalet i Barcelona. Es troba al costat de dues grans infraestructures: la rambla de Badal i les vies de tren. Menciona que actualment el PGM del 1976 preveia una gran autopista (l'actual Rambla de Badal), unes vies de tren (que ara es troben cobertes), i en aquesta zona es preveia una transformació cap a zona verda (qualificat de 17/6), preveient un possible espai verd. Aquesta zona, per tant, ha canviat respecte a la previsió inicial.

Anton Carpio indica la situació de la parcel·la i la connexió amb la rambla de Badal i explica que també s'estudien les grans vies de comunicació, destacant que hi ha dues estacions de metro que permeten la connexió metropolitana (Mercat Nou i Riera Blanca). A més, es compta amb una sèrie de vies importants i espais públics en la seva proximitat: com el carrer Constitució, la Riera Blanca, la Rambla de Badal i la cobertura de les vies.



Anton Carpio explica que es faran dues sessions específiques sobre equipaments i ordenació per parlar de com s'ha de pensar aquest àmbit pel futur, no només a escala local, sinó també a escala general. Per aquest motiu es mostren dos plànols, un d'espais lliures i un altre d'equipaments per evidenciar la configuració del possible nou espai, dintre dels espais públics i dels equipaments del barri. Entre els equipaments a prop de la zona destaca principalment l'escola Cavall Bernat, que està inscrita en l'àmbit de l'MPGM que es proposa, i una peça important de nova creació i propera a l'àmbit és la zona d'equipaments i zones verdes de Can Batlló.





Anton Carpio explica els números del conveni. Recorda que el conveni se signa amb la propietat, i que a partir d'aquí s'ha de fer la modificació de planejament, que ara per ara el conveni no té caràcter normatiu. En aquest cas, tenim la sort, com Ajuntament, que els propietaris són únics i que no són promotors de sòl i, a més, tenen la voluntat de marxar d'aquest lloc i li tenen una estima. És per això que es van plantejar uns paràmetres urbanístics beneficiosos per l'Ajuntament i els van acceptar.

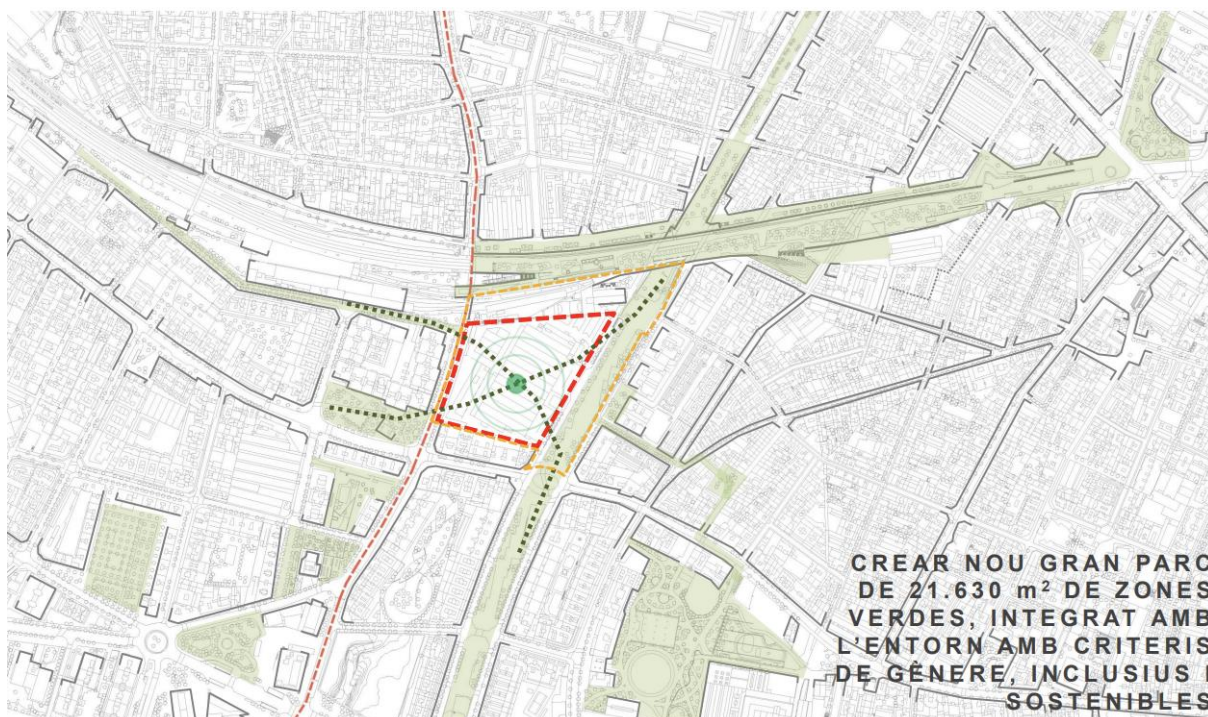
Anton Carpio explica que l'Ajuntament obté gratuïtament la majoria del sol a canvi de la construcció de 110 habitatges lliures. Afegeix que hi ha una diferència entre la superfície de la propietat (la parcel·la de la Citroën) i la superfície de l'àmbit, amb la intenció d'abastar espais que consideren que s'han de millorar (per exemple l'escola i altres zones per millorar la connexió de zones verdes).

CONVENI AJUNTAMENT – CITROËN		(SÒL: 18.924 m²):
-	14.500 m ² de NOU PARC (urbanització a càrrec de CITROËN)	
-	3.215 m ² de SÒL RESIDENCIAL	
-	110 HABITATGES LLIURES (8.910 m ² de sostre)	
-	100 HABITATGES DE PROTECCIÓ PÚBLICS (7.290 m ² de sostre)	
ÀMBIT MPMG:		(SÒL: 35.435 m²):
-	21.630 m ² de SÒL per a ZONES VERDES	
	17.745 m ² 17/6 VIGENT	
	3.330 m ² MÍNIMS PER NOU SOSTRE	
	555 m ² D'ESCREIX	
-	7.000 m ² TOTALS de SÒL d'EQUIPAMENTS	
	4.000 m ² ESCOLA CAVALL BERNAT AMPLIADA	
	3.000 m ² NOU EQUIPAMENT	

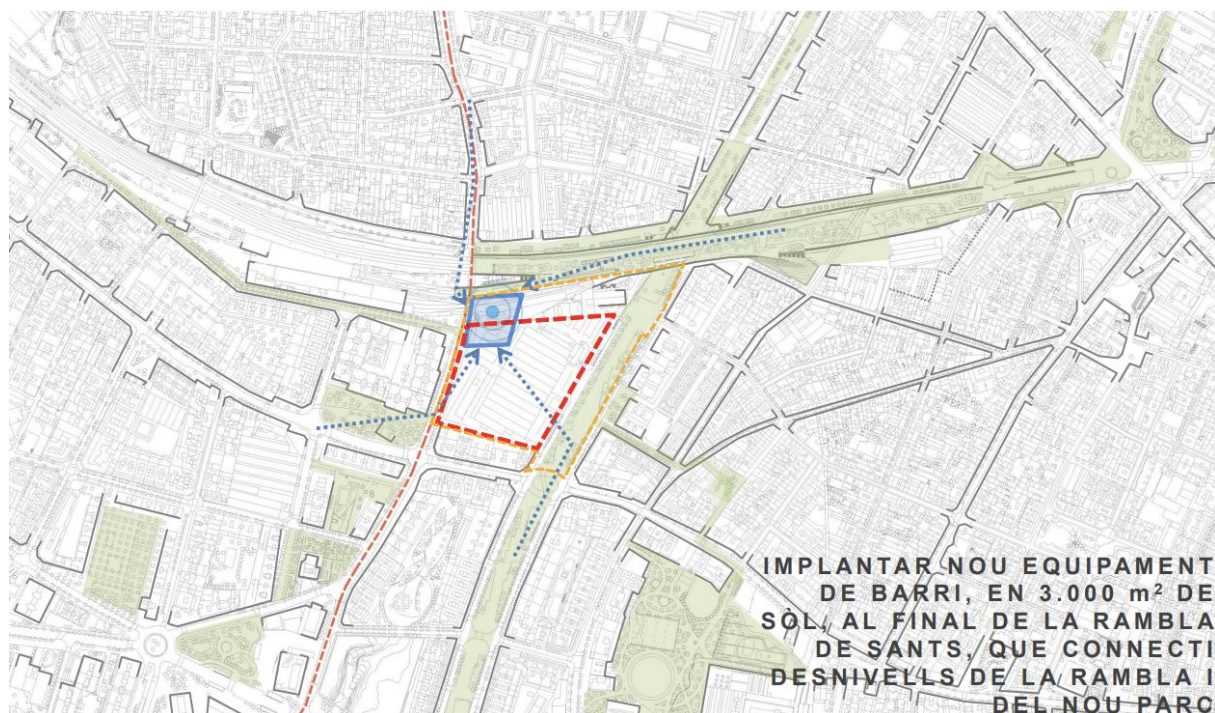
Anton Carpio explica que a partir d'ara caldrà definir com col·locar aquest sostre i aquestes zones verdes. Es tracta de veure com distribuir els espais i com definir l'ús que tindran. Es

consideraran les zones verdes i els espais d'equipaments, establint com es poden integrar amb l'espai urbà existent i què es vol aconseguir amb aquestes noves intervencions. També recorda que les zones qualificades de verdes, no han d'estar enjardinades o amb vegetació, es poden fer també zones de places o parcs. Amb zona verda es referim a la qualificació del sòl.

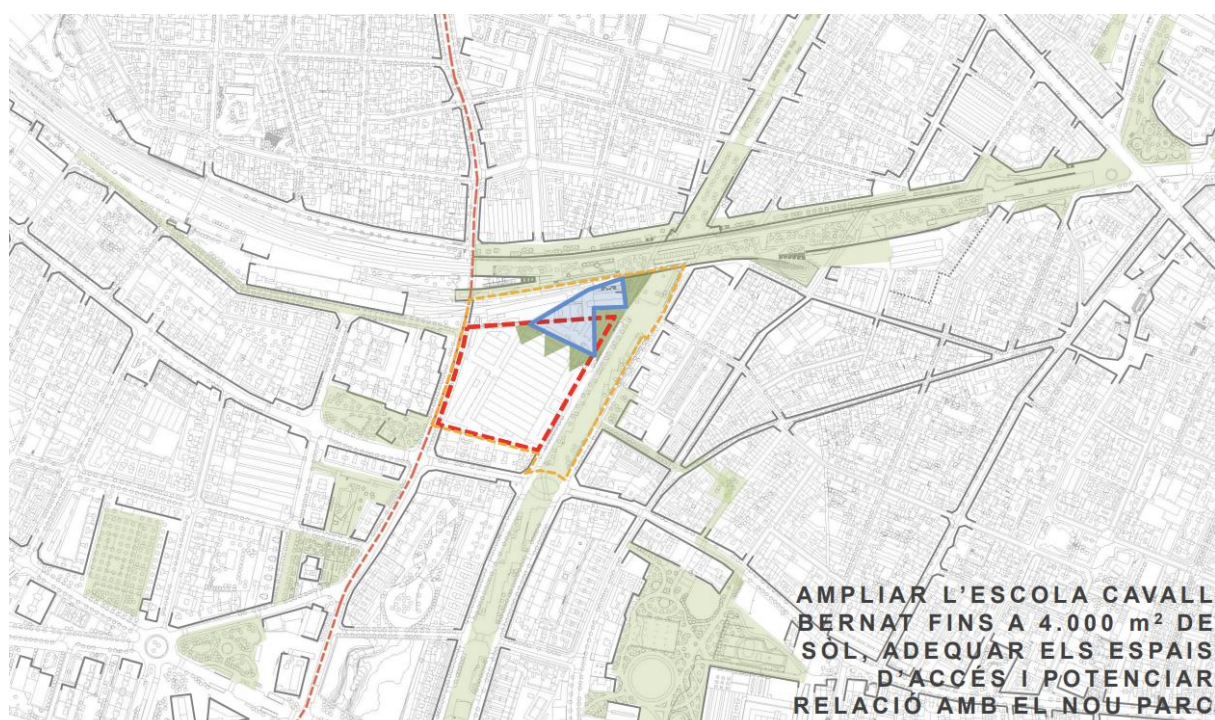
A continuació explica que s'han de tenir en compte diversos criteris de connectivitat amb l'entorn, com ara la necessitat de connectar la Rambla de Badal amb la cobertura de les vies. També s'ha observat que es podria millorar la connexió a causa de les sortides de la ronda soterrada, les quals actualment poden dificultar la fluïdesa del trànsit i la connexió d'aquestes zones amb l'entorn. Explica que tots aquests espais s'han d'integrar amb criteris de gènere, sostenibilitat i inclusió.



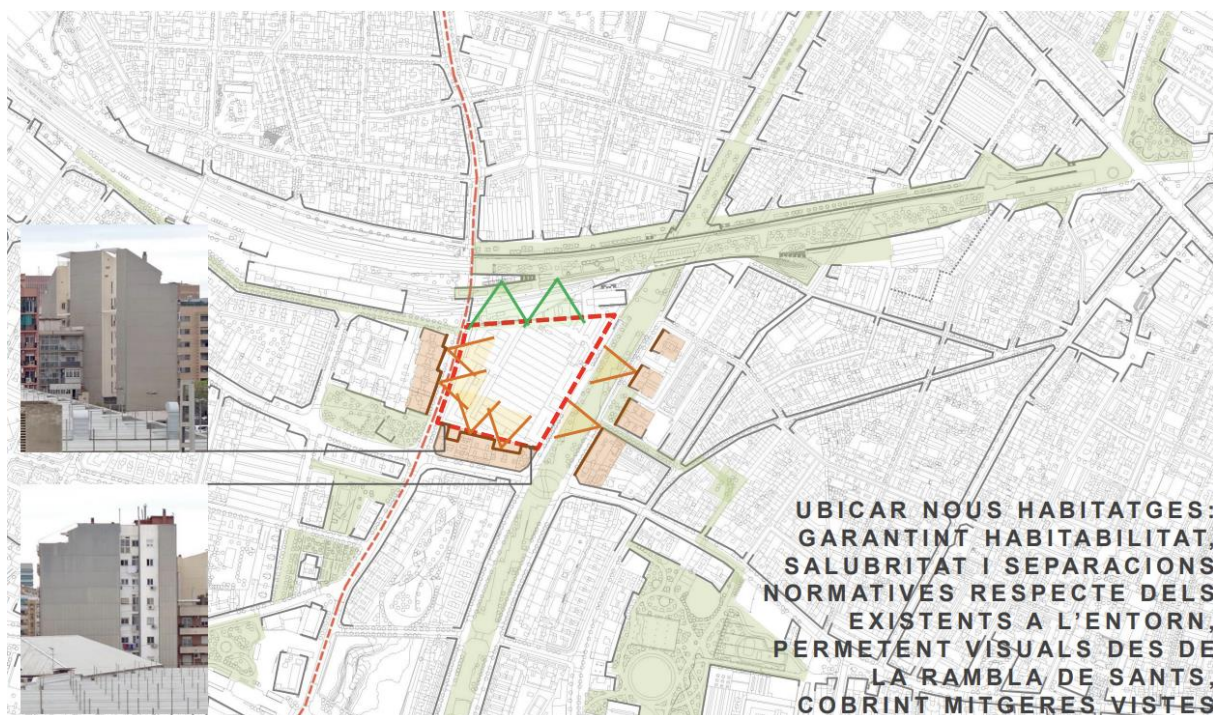
Anton Carpio explica que s'ha d'aconseguir que aquest espai s'integri amb els voltants de la zona. També subratlla la importància de salvar les dificultats que hi ha entre la rambla de Badal i el calaix. A banda d'això, hi ha altres condicionants. Aprofitem que tenim el túnel de servei del metro, la diferència de nivell i els desnivells de la Riera Blanca, així com l'Escola Cavall Bernat, per permetre la connexió entre la part superior i la part inferior, amb la proposta d'un nou equipament que pugui salvar les dues cotes de desnivell. També es podria connectar en altres punts, com s'està estudiant en l'àmbit de Burgos.



Anton Carpio explica que, pel que fa a l'escola, la voluntat és ampliar-la. La forma en què acabi configurant-se definirà aquest nou parc. Un dels punts importants que dona vida a un parc és un equipament d'aquest estil, i per això es requereix la seva ampliació. La idea és poder comunicar l'escola amb el parc.



Anton Carpio explica que una de les altres preocupacions és integrar l'edificació existent amb les noves edificacions, tenint en compte aspectes com l'assolellament, la ventilació, etc. Aquesta integració no es limita només a la parcel·la en qüestió, sinó que també afecta els edificis de l'altra banda dels carrers. Explica que també es vol que els edificis tinguin baixos actius amb comerços, per afavorir la vitalitat de l'àrea i millorar la interacció entre l'espai públic i l'edificació.



Anton Carpio conclou que aquest és el context en què han de començar a treballar. Es volia compartir amb els assistents aquesta visió, destacant que no es tracta només del que es veu al conveni, sinó de fer ciutat, la qual cosa implica conjuminar diversos aspectes per aconseguir una transformació urbanística integrada i sostenible.

4. Torn de paraules de la fila zero.

Gerard Lillo dona pas a les persones de la fila zero perquè puguin expressar la seva opinió. Les entitats que participaran són la Plataforma d'Afectats de l'Illa Citroën, l'AFA de l'Escola Cavall Bernat i la Comissió Veïnal de la Bordeta.

La **Plataforma d'Afectats de l'Illa Citroën** llegeix una carta entre tres persones representants, en la qual mostren la disconformitat amb la proposta, ja que els deixaran encaixonats, també critiquen els procediments d'aprovació i que no s'hagi publicitat i participat en conveni, a esquena de la ciutadania i d'altres partits. Les demandes concretes de la plataforma es resumeixen en diversos punts:

1. Com es justifica la pèrdua de serveis públics? Com podem acceptar que es retallin espais verds i serveis quan els necessitem més que mai?
2. La proposta comporta més densitat de població, amb la qual cosa ens preocupa la sobrecàrrega d'infraestructures i serveis, ja que actualment no tenim suficients equipaments públics per als veïns que ja vivim aquí.
3. També s'hi afegixen més habitatges privats, però no veiem una planificació d'espais o equipaments públics que realment responguin a les necessitats de la comunitat.
4. La contaminació i les emissions de CO2 ja són un problema a la zona, i aquesta proposta només pot empitjorar la situació, amb més vehicles i més edificis.



5. A més, estem molt lluny dels indicadors de zona verda de nacions unides, que es van prometre, i això ens fa sentir que no se'ns està respectant el dret a un entorn saludable.

6. Tot això implica més població, més pressió sobre els recursos i menys qualitat de vida.

7. Finalment, ens sembla injust que es penalitzin els veïns que ja vivim aquí, sense tenir en compte els nostres drets preexistents. Ens volem sentir respectats en el procés, no ignorats.

A continuació parla **P.L.** en representació de l'**AFA de l'Escola Cavall Bernat**.

El seu neguit ve per les possibles afectacions que podrien ocasionar les obres. Actualment, ja pateixen un soroll constant del metro que afecta el normal funcionament de l'escola. En cas que aquest projecte s'acabi tirant endavant, volen fer arribar unes demandes clares: la insonorització adequada de l'escola per minimitzar l'impacte del soroll durant les obres i un cop finalitzades, i en conseqüència millorar la climatització de l'escola, ja que no es podran obrir les finestres durant les obres.

Argumenten que s'ha comprovat que a un soroll constant afecta directament l'aprenentatge dels infants. Recorden que actualment tenen els problemes amb el bufador del metro que està al costat de l'escola.

A més proposa fer les obres durant el mes d'agost, ja que és un període en què l'escola està tancada i així es minimitzaria l'impacte en les activitats escolars i el benestar dels nens. També s'afegeix a les demandes de la plataforma de no enganxar els edificis al costat dels existents, per reduir l'afectació.

Tornant a la situació de les obres, explica que l'experiència amb les obres de Can Batlló, que les han tingut a prop, saben el que significa no poder sortir i estar exposats al soroll constant de les obres. Fins i tot els dissabtes es fan obres. Recorda que, en el cas de la Citroën, seria millor fer-les totes de cop per minimitzar l'impacte. També caldria que qualsevol canvi d'accés sigui segur, ja que la sortida actual és molt inadequada i no compta amb carrils bici. Demanen també que de dilluns a divendres, a l'hora de la migdiada, no es faci soroll molt intens a l'obra, perquè els nens i nenes de P3 puguin descansar durant aquest temps.

D'altra banda, demanen que l'espai verd sigui realment un espai verd, amb una zona de joc infantil, i que no es converteixi en un pipican.

Des de l'AFA també demanen que es faci un control adequat de plagues durant el període d'obres, per evitar qualsevol afectació a la salut dels infants i veïnat de la zona.

Ara és el torn d'**E.J.**, de la **Comissió Veïnal de la Bordeta**, que comença a parlar:

E.J., de la Comissió de la Bordeta, expressa que, tot i les dificultats, cal mantenir una mica d'esperança. Aquest projecte és molt recent, i és important que es respecti la veu del veïnat. Destaca que la negociació és clau per aconseguir els objectius comuns i trobar solucions que beneficiïn a tothom. Subratlla que, tot i les preocupacions, la participació activa de la comunitat pot permetre trobar un equilibri i millorar la proposta.

5. Torn de preguntes.

B. N. veïna del carrer Constitució, pregunta sobre diversos aspectes del projecte. Vol saber si aquest projecte es desenvoluparà en un termini de 25 o 30 anys. També es



pregunta quin serà el primer pas en la implementació, si es començarà amb el parc, els habitatges o la propietat privada.

J.R. de l'AVV de la Magòria, explica que es troben a l'inici del procés i compara la situació amb la construcció de la Magòria, la qual va portar molts anys, però es van aconseguir millores. Destaca que s'han fet ajustos i que hi ha una sensació positiva, ja que les demandes de la gent s'han sentit i incorporat. Recorda que, tot i les dificultats, el diàleg i la participació han estat claus per aconseguir avenços, com en el cas de Can Batlló, on s'han fet moltes coses amb l'esforç de les reunions i la cooperació.

Gerard Lillo proposa respondre aquest primer torn de paraula:

Anton Carpio explica que, no s'encaixonarà a cap edifici. Afirmar que, pel que fa a l'edificabilitat que s'està plantejant, en cap cas s'encaixonarà, ja que l'edificabilitat és reduïda respecte a àmbits similars. Explica que el mateix PGM no permet situar edificis molt a prop, assegurant que tothom tindrà espais lliures suficients per garantir una bona il·luminació. Afirmar que es faran les seccions i maquetes que siguin necessàries. Reitera que no es preveu generar cap conflicte, ja que s'han fet assajos amb maquetes i models i no s'ha trobat cap possibilitat que en generi. Finalment, expressa que proporcionaran més confiança al veïnat en aquest procés participatiu i en les diferents sessions.

Insisteix en que l'acord amb la propietat és bo, perquè no es tracta d'un promotor i no s'han imposat condicions d'ordenació que prefigurin uns habitatges més cars en el mercat lliure. L'únic que vol la propietat és tenir una botiga o un espai per al concessionari. Afegeix que cediran la meitat del sostre per a habitatge de protecció oficial (HPO), la qual cosa es considera una necessitat per a la ciutat. Emfatitza que si es poden aconseguir més HPO, serà una oportunitat que cal aprofitar.

Comenta que, pel que fa a la manca d'equipaments, també es preveuen equipaments en el projecte. S'estan fent esforços per assegurar que aquestes necessitats es tinguin en compte i es cobreixin adequadament. Explica que, per exemple, a la zona de Badal i Burgos, la proporció entre equipaments i zones verdes és molt favorable. Aquest equilibri s'està buscant per assegurar una bona qualitat de vida per als veïns, tot integrant els espais verds i els equipaments necessaris.

A la pregunta de què es farà primer, **Anton Carpio** explica que, el primer pas és configurar unes noves parcel·les, unes públiques i altres privades. Així l'Ajuntament ja tindrà la propietat del sòl públic. Posteriorment, el propietari haurà d'urbanitzar primer la zona verda, i a partir d'aquí es determinarà la prioritat entre les edificacions privades i públiques. En el cas de les públiques, es farà de manera ràpida, atesa la necessitat existent. És a dir que es farà inicialment l'espai públic (el parc) i després els habitatges.

Albert Aixelà complementa que no hi haurà habitatges sense zona verda. La plaça serà finançada pel promotor dels habitatges, però no només ha de ser pagada per aquest, sinó que també s'ha de construir abans de la urbanització dels habitatges. Subratlla la importància de planificar correctament aquest aspecte.

Respecte als comentaris sobre l'encaixonament, **Albert Aixelà** reconeix que probablement es va cometre un error en presentar un render amb una ordenació determinada. Aquest plànol era només un exemple, però no el definitiu. Com es va presentar així, semblava que només podia ser aquesta opció, però no és així, ja que poden existir diferents alternatives. Aquest potser va ser l'error original. Per això, en un primer moment, es va dir: "seguem-nos i parlem." Aquesta és la idea que volen transmetre avui.



Continua explicant que les preguntes de l'AFA sobre les obres no poden ser respostes ara mateix, ja que encara estan molt lluny d'arribar a aquest punt. La majoria de les qüestions plantejades són temes de gestió, sobretot pel que fa a millores de l'escola. Quan arribi el moment les treballarem, però en prenem nota per anar planificant possibles actuacions.

Posteriorment, fa una reflexió més àmplia, destacant que la meitat d'aquest espai serà verd. Explica que moltes coses fa 50 anys que estan planificades, però que no s'han desenvolupat. Reconeix que, quan era petit, al barri no hi havia espais verds, que Badal no existia i que el Calaix no estava creat. Assenyala que, en comparació amb aquest passat, quan es parla de la falta d'espai verd, venim d'una situació molt pitjor. Considera que cal traure profit tot el que s'ha aconseguit fins ara. Recalca la necessitat de trobar un encaix que permeti ampliar l'escola i afegir habitatge, i que cal estar d'acord amb una ordenació que pugui integrar tot això. Explica que el govern pot negociar i signar un conveni, però que l'aprovació final ha de passar pel ple municipal. Finalment, subratlla la importància de parlar amb el veïnat i amb els grups per fer els passos correctes en el procés.

Gerard Lillo obre un segon torn de preguntes:

J.G. (veí de Rambla Badal amb Constitució) pensa que això és un nyap, i que la zona quedarà encaixonada (es refereix a la zona del barri a sota del Calaix i entre la Rambla de Badal). Continua recordant que quan es va soterrar la via de l'AVE no es va fer el soterrament de les vies i això va suposar deixar-los aïllats. Considera que esls tracten com un barri de segona. A més, les escales mecàniques estan trencades.

Veí anònim: pregunta si estarà sempre d'aquesta manera la part de Riera Blanca i si els edificis nous que s'hi construeixin afectaran el mínim possible al carrer Constitució.

B.T. del carrer Constitució 172, pregunta com es gestionarà la situació un cop es retiri la Citroën tenint en compte que el sostre és d'uralita. Afegeix que agraeix als assistents que transmetin tranquil·litat. Manifesta que fa 30 anys que vota al PSC i que creu en els processos participatius. Considera que, tot i que es faci el procés de participatiu, els veïns afectats han de tenir veu autoritzada.

Exposa a continuació que ella viu en una segona planta, i considera que s'han de fer alçades que no tapin els habitatges. Pregunta qui va decidir que l'edifici sigui de quatre plantes i planteja la possibilitat de construir edificis més baixos. Entén que l'Ajuntament prioritzi els ingressos, però expressa preocupació per la construcció d'edificis alts al carrer Constitució. Finalment, desitja que el pla presentat inicialment no s'executi exactament tal com es va mostrar.

L'AVV Mossèn Oller afirma que el procés participatiu és positiu i necessari. Comparteix l'experiència de Can Batlló, on el carrer va perdre quatre metres en benefici d'aquest projecte, i adverteix de la importància de mantenir una vigilància estricta. Subratlla que cal revisar els detalls amb molta atenció i anima els afectats a fer el mateix, ja que considera que els plànols poden generar confusió.

A.M. veïna del barri de la Bordeta, explica que ha participat en processos participatius de l'illa de la Magòria. Reivindica la preservació del jardí de l'estació i expressa escepticisme sobre la voluntat negociadora. No obstant això, recomana no abandonar les negociacions i estar presents des del primer moment. Afirma que està lluitant per aconseguir millores en allò que es pugui fer actualment.



Continua assenyalant que, a parer seu, els espais creats recentment no es poden considerar jardins, sinó que són zones de pas. Recorda que es tracta d'espais patrimonials, com el jardí de Celestina Ridau. Explica que s'ha parlat d'aquestes zones, però insisteix que són espais de pas. Afirmar que no ha visitat Can Batlló, però considera que també es tracta d'una zona de pas, dura, molt oberta i amb problemes relacionats amb assentaments i persones que viuen al carrer. Fa referència a la zona verda de la Bordeta i a la sobredimensió de persones que la freqüenten. Menciona que ni Cal Munt ni la Riera disposen de plantes baixes adequades i critica que no es posin murs de contenció. Subratlla la necessitat de revisar els parcs i jardins amb més deteniment.

Torn de respostes.

Anton Carpio respon que el calaix ja constitueix una barrera existent i recorda que el soterrament es va descartar en el seu moment. Indica que els veïns d'Hospitalet encara no disposen d'aquesta cobertura, mentre que al barri s'està gaudint d'un espai amb un ús actual. Tot i no poder modificar el que ja existeix, subratlla la importància d'integrar aquesta infraestructura i considera que aquesta peça situada al carrer Riera Blanca pot facilitar l'accés al calaix.

Assenyala que la solució d'accés es pot millorar i que l'expectativa de 25 anys no s'aplica a tot el projecte, ja que és possible desenvolupar-lo més ràpidament. Afegeix que es podran millorar les rampes de sortida i les connexions, destacant que hi ha dues infraestructures que ja estan connectades i que això representa una oportunitat d'integració. Conclou que és un bon moment i lloc per avançar, també amb la modificació del carrer Burgos.

Anton Carpio continua referint-se a la qüestió de la uralita i assegura que, actualment, hi ha normatives molt estrictes que garanteixen una gestió adequada, amb protocols d'obligat compliment.

Pel que fa a les alçades dels edificis, explica que antigament, en èpoques preconstitucionals, les diferències d'alçades eren unes altres, ja que l'urbanisme es feia de manera diferent, sovint priorititzant interessos particulars i construint edificis sense una planificació coherent. Assenyala que el Pla Metropolità va reduir significativament les edificacions des d'aleshores i que ara es treballa per aconseguir una ciutat més controlada i amable. Finalitza afirmant que les alçades dels edificis es determinaran de manera mesurada, respectant les edificabilitats establertes.

Anton Carpio continua referint-se al tema de la participació i destaca la importància que el veïnat estigui atents, revisi els detalls i col·labori en el procés. Assegura que el treball es fa amb la millor voluntat, però reconeix que el veïnat coneix millor l'àmbit i pot aportar informació valuosa.

Per últim, afegeix que el termini de 20 o 25 anys que es va mencionar es planteja per desenvolupar tot el projecte de manera integrada, especialment les peces més complicades, però subratlla que hi ha aspectes que es podran agilitzar, especialment perquè hi ha un únic propietari que té la intenció de marxar. Expressa confiança que el projecte avançarà amb certa celeritat.

Albert Aixalà respon a la persona del carrer Constitució 176 que s'estudiaran les alternatives. A més vol afegir un apunt respecte al render que es va mencionar anteriorment, destacant que és important la connexió entre la Rambla Badal i la zona verda. Explica que la idea és cobrir la sortida dels cotxes de la ronda per connectar-la

amb la Rambla Badal, cobrint un tros del túnel de sortida per vincular les dues zones verdes. Considera que això és positiu per evitar espais estancs

Torn de preguntes

V.C. (AVV Badal Brasil) comenta que només hi ha dos accessos per entrar a la ronda, i que s'ha d'estudiar bé la intervenció per no generar més embussos. Creu que s'hauria de desmuntar la placeta de la cruïlla. A més, considera que seria convenient dissenyar un passeig fins a la Zona Franca. Indica que tenen molts problemes amb la Riera Blanca, ja que la zona de Badal està perduda dins del districte. Hi ha busos davant de l'escola, voreres estretes i els accessos a l'illa no són bons. Posa l'exemple de les botigues o els negocis com a punt de càrrega i descarrega, i adverteix que l'accés per la Riera Blanca serà horrible si no es té en compte. Pregunta si, en tapar la zona de la rambla, hi haurà continuïtat. Ara mateix, insisteix, hi ha conflictes de trànsit contínuament. Suggereix que potser es podria pensar en organitzar tot el **skyline** de la zona, concentrant les edificacions al mig, i que l'entorn, incloent-hi la zona verda i els equipaments, estigués al voltant.

J.B. expressa la seva preocupació pel tema logístic, destacant que no confia completament en el plantejament actual. Es pregunta si els locals comercials que es preveu que es facin, com els de la **Citroën**, seran oberts al públic, i planteja dubtes sobre aspectes logístics relacionats amb aquests espais, com ara si inclouran establiments com bars, entre altres.

Respostes

Gerard Lillo comenta que, si hi ha preocupacions sobre el tema de mobilitat, es podria organitzar una sessió específica per abordar aquestes qüestions.

Anton Carpio explica que, en relació amb els temes d'accés, és cert que actualment només es poden utilitzar els accessos laterals. Tanmateix, s'està estudiant la possibilitat de crear una connexió a nivell de vianants entre la part més alta de la Rambla Badal i l'espai adjacent per generar nous accessos. Aquesta connexió no només afegiria valor, sinó que multiplicaria les possibilitats d'accessibilitat, i sembla que és una opció viable. Tot i això, subratlla que aquesta iniciativa no es pot carregar només al promotor, sinó que hauria de ser responsabilitat de l'ajuntament. Considera que aquesta és una bona oportunitat per fer ciutat i la voluntat és aprofitar-la, tot i que admet que es tracta d'un repte, ja que actualment és una barrera.

Pel que fa als problemes logístics de subministrament als comerços que es puguin posar, es tindran en compte, ja que l'aprovació inicial del projecte haurà d'incloure un estudi de mobilitat. Aquest procés serà avaluat també per l'ATM i la Generalitat, que emetran els seus informes. Tot i això, recorda que és important que el veïnat revisi els documents i estigui atent al procés.

D'altra banda, explica que pel que fa als locals comercials que es puguin establir, l'objectiu és assegurar que hi hagi comerç actiu en planta baixa. No es volen habitatges ni activitats sense ús, per tant, és important que es mantingui activitat comercial en aquests espais. Quant a la zona que afecta la *Citroën*, es comenta que, encara que l'empresa probablement vendrà la propietat, la seva voluntat inicial era quedar-s'hi com un record de l'espai. Tot i això, no es pot assegurar què es farà finalment, ja que els negocis evolucionen i els plans poden canviar.

Anton Carpio acaba recordant que es farà una sessió específica dedicada a equipaments.

Albert Aixalà explica que els equipaments van canviant amb el temps. Ara, per exemple, hi ha un CAP a la zona de Magòria, però amb el creixement es preveu que s'han d'anar planificant nous equipaments. Està prevista la construcció d'una nova escola a Can Batlló, però cal determinar quines són les necessitats específiques de cada espai.. S'està parlant amb l'Hospitalet per millorar el flux de circulació i estan treballant en aquesta millora. Indica que es donaran més detalls a mesura que el projecte vagi avançant.

Per últim, agraeix la participació i tanca la sessió a les 20:35h.