

Documento de reflexión sobre el Eje comercial del primer tramo de la Calle Santuari en Barcelona

Las tiendas son la última etapa del transporte de las mercancías, con una distribución capilar dentro de la ciudad desde los centros de logística. Los problemas de movilidad comercial suponen, en el caso de una calle de la red primaria de Barcelona, como el caso de la calle Santuari, un mal funcionamiento del tráfico. En la fase de estudio se detecta que la calle está colapsada por los vehículos descargando en doble fila, con un impacto negativo sobre la movilidad y la red de TMB y AUTHOSA.

En el proyecto se suprime un carril de aparcamiento para poder ampliar las aceras, actualmente de una anchura inferior a 1,20m. Se conservan las zonas de carga/descarga.

La reducción del vial podría suponer un agravamiento de la problemática de carga y descarga.

Para entender la problemática se ha realizado una encuesta a los comerciantes, de la cual podemos sacar algunas conclusiones:

Los espacios comerciales son pequeños (<50m²). Tienen poco espacio de almacenaje, y esto implica un alto ritmo de abastecimiento.

Las tiendas de productos frescos requieren de una rotación casi continua.

Los bares (cuatro en la zona) privilegian el espacio de consumo sobre el de estoque, poniendo más presión sobre la movilidad del local.

Otros comercios de poca superficie, como locutorios o peluquerías, no necesitan abastecimiento.

Los comercios mayores (bancos) son entidades de servicio y no necesitan estoque. Tienen poco suministro de productos, pero requieren que un vehículo blindado de gran anchura pueda acercarse.

La problemática se centra en los comercios de productos frescos (floristería, carnicería, pescadería...), en los bares o en los quioscos.

A nivel de los comerciantes se podría impulsar la organización dirigida de la actividad con una regulación de franjas horarias y/o de espacios de descarga (plataforma asociativa).

A nivel urbanístico se descartan la solución de carril de usos múltiples y la descarga nocturna, ya que no se pueden aplicar en el caso de estudio. Tampoco el aumento de las plazas de descarga garantizaría una mejor gestión del tiempo y de los espacios de estacionamiento.

Las soluciones se pueden encontrar en la gestión del espacio de estoque desde la administración.

Licencias de actividad

Adaptar el espacio de almacenaje al tipo de comercio (actualmente 4m² mínimo) implicando menos rotación con menos estoque flotante.

Microplataformas urbanas

Sustitución de múltiples proveedores para un reparto final único centralizado. Esta figura existe en la calificación urbanística 7-b de equipamiento, (equipamiento de provisión y subministro) pero designa a los mercados, mataderos... que tienen más superficie de la necesaria para un barrio o una calle. Quedaría estudiar la situación y el volumen necesarios para dimensionar este equipamiento a las necesidades locales.

Se podría influenciar sobre el paisaje comercial de la ciudad con una ampliación del ámbito de influencia de los proyectos hacia una planificación concertada de la ciudad con la calificación urbana 7b (en nuestro caso el MPM de los Tres Turons) para regular el abastecimiento del comercio contando con una participación activa del sector. La situación actual favorece los negocios dedicados al servicio (locutorios, profesionales, aseguradores, bancos...) en detrimento del comercio de proximidad, con consecuencias directas sobre el paisaje urbano y la economía local en la ciudad consolidada.

La corrección de algunos factores de la gestión urbana podría corregir la tendencia de las calles tradicionales de la ciudad a perder vitalidad y diversidad comercial.