

A L'AJUNTAMENT DEL PRAT DE LLOBREGAT

Àrea d'Urbanisme

La Plataforma veïnal del Prat de Llobregat **Ni Un Pam De Terra**, dins del termini dels 45 dies hàbils a comptar des de l'endemà de la darrera publicació, duta a terme al BOPB l'1 de setembre de 2020, presenta les següents **AL·LEGACIONS a l'Aprovació inicial de la Modificació del Pla general metropolità en l'àmbit estació-Seda-Paperera (expedient 3381/2019)**:

Primera.- La modificació del Pla no s'adequa al context socioeconòmic present i futur de la crisi provocada pel COVID-19.

La pandèmia de la COVID-19 ha disparat les **necessitats d'atenció sanitària i del manteniment de rendes i ajuda als sectors econòmics**. Les prioritats de l'actuació pública en els propers anys seran, de manera més immediata, l'atenció a les persones malaltes de COVID-19 i el rescat social i econòmic a les famílies i les empreses, i en un mitjà termini, la recuperació de les atencions sanitàries posposades, el suport educatiu, el manteniment de rendes a les persones en situació d'atur, els plans de desenvolupament econòmic i el sanejament dels comptes. L'expansió urbanística no és una prioritat, ni una necessitat en un moment de contenció econòmica i d'imprescindible inversió social.

La MPGM de l'àmbit estació-Seda-Paperera va ser redactada amb anterioritat a l'actual pandèmia mundial, fet que **reclama urgentment una actualització i adaptació a la situació social actual**. Aquesta demana d'espais oberts, no urbanitzats, preservació dels sistemes naturals i hídrics, poca densitat de població i una prioritització de la despesa pública cap al sector social i sanitari. S'està posant de manifest que les grans ciutats no són sostenibles, cal menys densitat de població per poder tenir una vida plena. Els confinaments que estem experimentant no són saludables, ni físicament ni psicològicament en les ciutats grans. No té cap sentit ampliar les ciutats més poblades quan el que cal és mantenir distàncies. Cal potenciar altres nuclis urbans i una bona connectivitat, en comptes de seguir densificant l'Àrea metropolitana de Barcelona.

El punt 1.3.h) de la Memòria de la MPGM en l'àmbit estació-Seda-Paperera explica que la viabilitat del desenvolupament del planejament és complexa i que "l'ordenació de l'àmbit s'ha plantejat des d'un inici pensant en la viabilitat de les diferents fases d'execució". Caldria fer una revisió de l'avaluació de la viabilitat econòmica per tal de considerar que **és molt probable que el projecte no s'acabi executant perquè no es donen els elements que el facin viable**. La Memòria explica que es va paraitzar "el procés de desenvolupament de la Modificació del PGM Entorn Estació Intermodal-Barri La Seda de 2009 com a conseqüència de la crisi financera de 2008 i la corresponent i intensa afectació en el sector de la construcció immobiliària". Però en canvi, **no fa cap menció de les conseqüències de la crisi actual sobre la demanda i l'activitat**

immobiliària. Es preveu una reducció de la compra d'habitatges de nova construcció que pot comportar que un cop edificat, el barri programat acabi buit.

El 2020, fins al mes d'agost, les compravendes d'habitatges a Catalunya s'han reduït un 23,7%. Euroconstruct preveu una caiguda del 20% de les noves construccions residencials pel 2020. **Aquestes xifres no tenen res a veure amb les previsions del moment en què es va fer l'avaluació econòmica del projecte.** De la lectura atenta de l'expedient observem que Metrovacesa és el principal propietari del terreny destinat a construcció residencial. Abans de la crisi de la COVID-19, Metrovacesa ja va tenir unes pèrdues de 9,1 milions d'euros el 2018 i de 4,5 milions el 2019. Enguany l'empresa té dificultats d'accés a crèdits per a finançar les promocions, les seves vendes s'han reduït el 90% i les cancel·lacions de compres s'han doblat. Amb tot, els seus propietaris Banc de Santander i BBVA han injectat enguany 115 milions d'euros de crèdits i avals, fet que ha fet enfilar-se el deute de Metrovacesa fins els 541 milions. De fet, el deute a llarg termini s'ha doblat.

La planificació de projectes faraònics ens sembla un error propi d'una altra època, prèvia a la crisi del 2008, que va evidenciar com el model de desenvolupament econòmic i ocupació basats en el totxo i en la compravenda d'habitatges va ser insostenible per les classes populars i per a l'economia del conjunt del país.

La MPGM en l'àmbit estació-Seda-Paperera torna a caure en l'error del sistema capitalista de vincular el creixement urbanístic i la construcció amb el benestar econòmic de la majoria de la població. Expressa una voluntat de vincular la prosperitat econòmica a la construcció i l'expansió urbanística, que ja va demostrar ser un model erroni i caduc. Cal recordar que de les 73 Àrees Residencials Estratègiques planejades a Catalunya en l'època de màxim creixement, la majoria van ser suspeses o revisades per no adequar-se a la realitat posterior o per haver estat objecte ja des d'un primer moment, d'una forta oposició popular per la transformació del model de ciutat. Només les del Prat i L'Hospitalet continuen en marxa.

Un projecte del 2020, destinat a la millora de la qualitat de vida de les persones del Prat, ecologista i sostenible, hauria de **prioritzar la rehabilitació d'habitatges, lluitar contra l'especulació urbanística, els preus desorbitats dels lloguers; hauria de preveure l'ampliació de zones verdes, la promoció de l'oci saludable, la protecció i recuperació d'espais naturals i d'un medi ambient net.** És a dir, hauria d'entrar en una lògica de decreixement de l'economia especulativa i de creixement de la qualitat de vida; hauria de basar-se en l'humanisme i la cultura, prioritzant la cobertura de les necessitats bàsiques de la majoria de la població.

En definitiva, **la situació de crisi derivada del COVID-19 és una realitat que s'hauria de contemplar necessàriament a la modificació del PGM de forma transversal, atès que per la rellevància del seu impacte sobre la realitat ambiental, social i econòmica de l'àmbit, pot ser causa d'anul·labilitat de la MPGM en l'àmbit estació-Seda-Paperera que s'ha aprovat inicialment i que és objecte de les presents al·legacions.**

Segona.- Una alternativa a un Pla de creixement expansiu: espais renaturalitzats i agraris d'interès cultural.

La modificació del PGM no justifica amb els criteris jurídics oportuns la necessitat de la modificació del planejament. La “Justificació, conveniència i oportunitat” de la MPFM descrita a la Memòria **no fa cap referència a facilitar l'accés a l'habitatge ni la protecció ambiental del Delta del Llobregat. L'única justificació que es dona al projecte és que és un espai buit**, amb solars d'antigues instal·lacions enderrocades. El fet que aquest espai hagi estat en desús no justifica que hagi de passar a ser un nou centre urbà, amb un predomini d'usos residencials. No està justificat que s'hagi d'ampliar l'actual límit de la trama urbana del Prat, apostant per un model de creixement urbanístic desmesurat i no per un model de decreixement econòmic-especulatiu i de creixement del benestar global. L'actual pandèmia del COVID-19 ha evidenciat que **cal, més que mai, apostar per l'augment d'espais naturals i culturals a l'aire lliure**.

A més a més, aquest no és un espai buit en un sentit d'“espai mort”. En els seus terrenys hi ha les **restes del patrimoni industrial del Prat, més enllà dels edificis catalogats**. Hi ha una xemeneia, paviments i altres elements de les antigues indústries, que van ser les primeres indústries del Prat i van ser claus per al desenvolupament del poble. També hi ha un conjunt d'habitatges antics que s'enderrocarien, entre els qual es troben edificis del carrer Major, que és el primer carrer del Prat de Llobregat. Aquest àmbit estació-Paperera-Seda és molt més que un “espai buit”, sinó que és el territori originari del poble, **una part important de la història del Prat** que defineix com es va originar i va determina com és ara. El patrimoni industrial de les primeres fàbriques del Prat quedaria esborrat del tot. Els edificis i instal·lacions ja es van desmantellar, i en el futur ni tan sols es respectaran els paviments encara existents de la Paperera, que són una **mostra del llegat industrial**.

Si estimem la nostra història, cal rectificar la destrossa que n'hem fet, encara hi som a temps i existeixen exemples propers de valorització del patrimoni similars. El projecte també enderrocaria Urgoiti, un barri on hi viu gent i on hi ha activitat econòmica, destrossaria el carrer Major i redefiniria els espais urbans i l'estil de vida del municipi. La reconversió de zones industrials a zones urbanes destinades a l'ús residencial, a més, té costos afegits en el moment de la gestió que ja s'assenyalen en aquesta aprovació inicial, com pot ser la **probabilitat alta que els terrenys estiguin contaminats, a conseqüència de l'ús industrial que van tenir en un passat**. Els costos de descontaminació, la tramitació dels expedients i l'execució de la recuperació dels sòls fins a l'ús residencials, no es contempen ni es fa una aproximació de l'impacte que poden tenir per al contribuent.

Com és sabut, el territori del municipi del Prat forma part del Delta del Llobregat. Per a la viabilitat d'un Delta cal que el seu territori sigui predominantment agrícola i natural, per tal de preservar els ecosistemes. El Prat ja pateix una pressió immensa per part de les infraestructures i la urbanització, i l'aeroport i el port han fet desaparèixer moltíssimes hectàrees de terrenys naturals i de cultius. **La preservació del territori del Delta del Llobregat requereix que es preservin moltes més zones més enllà de les actuals zones de reserves naturals**. El Prat Nord és una zona privilegiada per a exercir aquesta funció de preservació del Delta, ja que podria alleugerir algunes de les pressions que reben els espais naturals del Prat. Aquesta MPGM en l'àmbit estació-Seda-Paperera també afecta l'espai situat entre la C-31 i la B-20 i B-22, hipotecant-ne el seu futur. Apostem perquè en aquella zona es pugui reprendre l'activitat agrícola, mai abandonada

del tot, i es consolidi un espai natural de suport al corredor ecològic que constitueix el riu Llobregat. L'espai situat entre la C-31 i la via del tren ha de constituir la transició entre la ciutat consolidada i l'entorn natural i agrícola. Les edificacions existents amb interès històric s'haurien de destinar a usos culturals col·lectius i a la preservació del patrimoni cultural de la zona del Delta del Llobregat i no a la seva integració forçada en un nou barri residencial desproporcionat. **Podria tenir ecosistemes per a les aus i espais naturalitzats per a l'esbarjo que treguin pressió als espais naturals i agrícoles, actualment sobresaturats.** Volem que la zona afectada pugui tenir unes altres funcions, oportunitat que es perdria si es destina a usos residencials i econòmics.

Tercera.- La modificació de l'àmbit és un pas previ per a la posterior urbanització de la zona Nord de l'autovia: necessitat de fer una avaluació global de l'impacte ambiental

La MPGM en l'àmbit estació-Seda-Paperera suposa uns canvis que aniran més enllà del propi àmbit afectat. No està pensat per a posar un nou límit al teixit urbà del Prat, sinó que és el primer pas per a una ampliació molt més gran cap al Nord. L'ampliació de la Trama Urbana Consolidada (TUC) que es planifica és només un primer pas per al següent tram. Amb aquests canvis urbanístics a l'àmbit estació-Seda-Paperera, s'ampliaran de forma forçada els límits de la trama urbana consolidada fins al sud de l'autovia, que **és un pas previ per a ampliar-los posteriorment molt més enllà al nord de l'autovia.** Per tant, **és un planejament instrumental pensat per a una ampliació posterior que, en global, tindrà uns efectes greus d'impacte ambiental i de cara al model de ciutat i de creixement urbanístic.**

Tal com es preveu a la pàgina web del Consorci del Prat Nord, l'Eixample Nord del Prat és un projecte faraònic per a construir 8.000 habitatges, que suposaria un increment del 30% de la població actual del Prat. La modificació de l'àmbit estació-Seda-Paperera té un impacte futur molt més ampli del contemplat en les memòries de la MPGM, i caldria valorar la justificació no només dels canvis en l'àrea sinó de trencar els límits actuals de la trama urbana per a donar pas a un creixement gegantí cap a zones on hi ha espais naturalitzats, naturalitzables, agraris i ramaders que seria necessari preservar.

Per tant, en la memòria del projecte i en tots els documents que justifiquen la modificació, s'hauria de contemplar l'impacte total i no només parcial, d'aquesta modificació del PGM.

La fragmentació de la modificació del PGM és només un subterfugi legal per poder dur a terme més endavant el canvi d'ús i edificació de la zona ubicada al nord de l'autovia i expandir, encara més, la zona residencial del Prat, en detriment de la recuperació d'espais naturals i usos culturals del patrimoni històric.

Quarta.- La modificació és contrària al Pla Territorial Metropolità de Barcelona: el nou barri que es projecta no és continu a la TUC, no està integrat al Nucli antic ni a la resta de barris del Prat

La Memòria descriu el projecte com “la continuïtat dels carrers i dels espais lliures del nucli antic, l’ordenació de la relació entre els equipaments i edificis preexistents — l’ajuntament, l’església, l’escola La Seda, el carrer Major— i els nous elements que han de configurar la formació d’una nova centralitat a l’entorn de les estacions del ferrocarril i del metro atesa l’especial situació dels sòls industrials vacants, a tocar del nucli antic del municipi”. Això comporta una **extensió del teixit urbà actual cap al nord creant un nou centre urbà**. Aquesta nova centralitat que proposa **el projecte no s’adequa a les condicions establertes pel PTMB en les seves directrius generals d’ordenació de les àrees d’extensió, perquè no es donen les relacions de continuïtat i harmonia formal amb les trames existents, condició requerida en l’article 3.21.3 del PTMB**. A més a més, com que té un component significatiu en l’alteració del paisatge, aquests criteris encara són més importants. En aquest sentit, destaquem dos elements que contradiuen el PTMB.

No té accessibilitat global. L’article 3.10 del PTMB estableix que les “noves peces urbanes” han de tenir unes “bones condicions d’accessibilitat global” per a assolir un paper de centre urbà. El sector a urbanitzar es troba entre una autovia, unes vies del tren soterrades que surten a la superfície i una zona industrial. A més, s’hi projecta una estació intermodal amb un gran aparcament en superfície al centre, que genera una barrera a l’interior del sector. A l’àmbit de la Paperera, proper al riu, les vies de tren en superfície impedeixen la connexió de carrers amb la trama urbana, de manera que **tres quartes parts de la bossa residencial que s’hi projecta queda completament aïllada de la resta de la ciutat**, el sector 4 segons els plànols d’ordenació. A l’àmbit de la Seda, l’estació intermodal en superfície deixa aïllats tant la meitat del sector 1 com el sector 2. Es tracta, per tant d’un **sector aïllat i amb una accessibilitat molt limitada**, ja que només té unes poques vies d’accés pel centre del sector, i no global, com passa amb els diferents carrers que componen la trama urbana actual.

No és contigu ni integrable. El PTMB estableix que les noves centralitats urbanes han de ser **contigües i integrables amb els teixits urbans existents i/o amb les seves extensions**. En el projecte es proposa una edificació d’uns blocs de gran alçada molt diferent del teixit urbà del Prat, especialment del nucli antic, i els tipus d’edificis i carrers no tenen res a veure amb l’arquitectura i urbanisme del nucli antic. Es projecta construir edificis d’entre 6 i 13 plantes just davant de zones d’habitatge unifamiliar de planta baixa i pis, on puntualment destaquen edificis de màxim 4 plantes. Un altre element que demostra que no és una nova centralitat integrable al teixit urbà és que fins i tot s’ha dissenyat una microxarxa diferenciada de la connexió de la xarxa de distribució de tot el poble. Es pensa en una comunitat energètica diferenciada i aïllada a nivell de producció i distribució energètica.

A més, tampoc és coherent amb el PTMB tota la zona que es preveu desenvolupar més al nord de la prevista per aquesta modificació del PGM. Es projecta construir un gran front d’edificis d’habitatge de fins a 13 plantes just a tocar de la C-31, una via de gran densitat de trànsit rodat. Aquesta situació de gran quantitat d’habitatges és absolutament inadequada, i irreversible si finalment no prosperés el creixement previst més al nord.

Cinquena.- El projecte supera les necessitats residencials del Prat, en una aposta pel creixement urbanístic.

La Memòria de la MPGM defineix que la zona planificada és “un nou eixample amb habitatge per a residents”, però d'altra banda, considera que és un desenvolupament urbanístic al servei de la “demanda d'habitatges per a residents tant del propi municipi del Prat com del conjunt de l'Àrea Metropolitana de Barcelona”. Per tant, **el projecte no té res a veure amb la necessitat d'habitatge de pratencs i pratenques, sinó que respon a una suposada demanda d'habitatge en un radi més ampli.** L'Anàlisi d'habitatge fa unes **estimacions de creixement de la població al Prat d'entre 168 i 1.968 habitants durant el període entre 2018 i 2026.** Aquesta xifra indica que **és exagerada la previsió de 4.657 habitatges** amb la MPGM en l'àmbit estació-Seda-Paperera, així com la resta de potencial residencial del Prat, que segons la Memòria Social és d'entre 2.421 i 2.955 habitatges i tenint en compte la xifra de 2.297 habitatges buits segons les últimes dades de l'Idescat.

La Memòria justifica aquesta ampliació residencial per tal de “promoure una relació més equilibrada respecte l'actual proporció entre llocs de treball localitzats i població resident en el conjunt del terme municipal”. Però no té en compte l'excepcionalitat del Prat en l'economia regional. El Prat té molts llocs de treball per unes raons molt concretes, perquè té l'aeroport i polígons industrials. Això és fruit d'una dinàmica econòmica regional i no pas local, ja que són infraestructures claus per a grans empreses de distribució per a la demanda de l'àrea metropolitana i per al transport aeri de la població catalana en conjunt. Per tant, **no està justificat parlar de proporció de residents i llocs de treball a nivell local.** Altres grans aeroports europeus també estan situats als termes municipals de pobles petits. Per exemple, l'aeroport de Londres Heathrow, amb més del triple de llocs de feina que l'aeroport del Prat, està situat a un terme municipal amb un 36% menys habitants que El Prat de Llobregat. L'aeroport Charles de Gaulle de França, amb un 45% de passatgers més que l'aeroport del Prat, està situat a un terme municipal amb tan sols 2.877 habitants.

També s'ha detectat que **les xifres de l'apartat 2.1 de la Memòria estan sobreestimades.** Es projecta un creixement potencial de llocs de treball exagerat, del 60,6%, principalment a l'aeroport. Si fem la ràtio de 17.800 llocs de feina per 50,2 milions d'habitants, la projecció d'arribar als 55 milions, que és la màxima capacitat amb el pla director actual, obtindríem uns 19.500 treballadors directes. Si bé el pla director contempla nous hotels i oficines a la Ciutat aeroportuària, és impossible arribar a les estimacions projectades a la Memòria, que suposarien una ràtio de passatgers/llocs de treball molt superior a la mitjana dels altres aeroports. Intuïm que aquestes xifres han estat sobreestimades amb l'objectiu de sobreestimar també el nombre d'habitatges i d'habitants. I a més, no contempen que la crisi del COVID-19 ha reduït notablement la mobilitat aèria i ens planteja una altra forma de viure i viatjar els propers anys.

En relació amb el que comentàvem anteriorment, de l'afectació de la situació de crisi derivada del COVID, l'informe “Anàlisi i diagnosi de l'habitatge al Prat de Llobregat” es fa ressò de l'impacte de la crisi de 2008, que pot ser una guia per saber l'impacte que pot tenir la crisi actual: “Amb tot, la crisi econòmica immobiliària va introduir severos ajustaments i, d'ençà

del 2008, el mercat de l'habitatge ha experimentat intensos reajustaments, com ara una **caiguda global en l'obra iniciada propera al 98% fins al 2013**, a partir d'on la tendència es comença a invertir amb la recuperació de la dinàmica constructiva.”

Segons la informació detallada pel darrer cens de població i habitatge de l'INE fet al 2011, el municipi del Prat de Llobregat disposa d'un parc d'habitatges de lloguer de 3.172 unitats (un 13,1% sobre el parc total d'habitatges), proporcionalment inferior al disponible en la mitjana de municipis de Catalunya (19,8%), Província de Barcelona (20%), comarques de Baix Llobregat (14,2%) i Barcelonès (27,1%) o de l'AMB (23,5%). No cal dir que l'opció principal i al nostre parer, única, hauria de ser **augmentar el parc de lloguer per facilitar l'accés a l'habitatge de tota la població (i no només d'aquella amb capacitat d'estalvi)** i no l'accés a l'habitatge mitjançant l'opció de compra, com es preveu a la MPGM.

A l'informe de referència ja es veu com la dinàmica de Catalunya, on la tinença principal és la compra, “es veu agreujada per unes dinàmiques de creixement urbanístic, de propietat del sòl i d'accés a l'habitatge que han propiciat que el parc i mercat d'habitatge de lloguer encara sigui percentualment més baix”. La MPGM reproduïx aquestes dinàmiques, que es detecten en el mateix informe com un error i un impediment en l'ampliació del parc de lloguer.

L'antiguitat del parc residencial actual del Prat de Llobregat fa que siguin necessàries **polítiques públiques destinades a la rehabilitació i la millora de l'accessibilitat** (un 82% dels edificis no són accessibles, segons el cens de 2011), atès que el parc es va construir fonamentalment a partir del 1960, amb un pic especialment significatiu en el període 1971-1980, en total, un 55,7% del parc es va construir entre el 1961 i el 1980. La qualitat del parc mostra la necessitat d'invertir en rehabilitació dels habitatges, no només mitjançant incentius positius als propietaris, sinó també mitjançant els instruments de disciplina urbanística: “pel que fa al nombre d'immobles, 51 es troben en estat ruïnós i 122 en estat dolent. Destaca el nombre d'immobles que es troba en estat deficient ja que és força més elevat, 1.404 immobles (5% del parc).” Aquesta seria una política destinada a la millora de la qualitat de vida de les persones que viuen al Prat.

En definitiva, no hi ha un impacte positiu en l'accés a l'habitatge per a la majoria de la població, i molt menys, les necessitats residencials previstes al municipi pels propers anys justifiquen la MPGM.

Com es reconeix a la Memòria social, el 40% de sostre residencial destinat a protecció pública (1.852 habitatges) és el mínim legal previst pel Decret Llei 17/2019. És a dir, **el percentatge de la MPGM destinat a l'habitatge públic és el mínim obligatori per llei**. Evidentment, **la MPGM podria augmentar aquest mínim i establir xifres superiors, però és evident que la intenció de la MPGM no és abastir la ciutat d'habitatge públic**, sinó complir amb els mínims legals per poder fer el desenvolupament urbanístic. Així ho reconeix la Memòria social quan exposa que si bé a l'Informe d'habitatge inicial el percentatge d'habitatge públic era d'un 30%, han hagut d'augmentar fins al 40% -no per voluntat pròpia- sinó perquè així s'ha establert per Llei.

A més, es preveu que **només el 50% d'aquest habitatge públic (926 habitatges) anirà destinat al lloguer, l'altra meitat, anirà destinat al règim de compra, és a dir, a la població amb capacitat d'estalvi.** Evidentment, **que només la meitat del sostre residencial de protecció pública vagi destinat a lloguer diu molt del model que s'incentiva i quina via d'accés a l'habitatge es continua fomentant des dels poders públics, lamentablement.** A més, si el que es vol és influir sobre els preus del mercat de lloguer del conjunt del municipi, propiciant una tendència a la baixa, **és evident que amb la construcció de 926 habitatges no influeix a la baixa en el preu del parc de lloguer del municipi del Prat.**

No només això, sinó que s'afirma que "no seria necessari doncs reservar sòl d'equipament en la present MPGM per a sòl dotacional, ja que les necessitats d'habitatge assequible quedarien cobertes", és a dir, s'incrementa l'habitatge protegit perquè així ho diu la Llei, però **no es preveu la construcció d'habitatge dotacional.**

La MPGM ja assumeix que "no obstant, **aquest nou habitatge no estarà disponible en el curt termini, i en qualsevol cas, l'habitatge amb protecció oficial d'obra nova, no és l'únic mecanisme per assolir els objectius d'increment del parc públic** i facilitar la seva distribució per la ciutat. Per tant, caldrà reforçar mecanismes complementaris, com l'adquisició, la captació d'habitatge privat amb destí a lloguer assequible, o la promoció de lloguer, com ja està treballant Prat Espais." No s'han desplegat els mecanismes complementaris, que creiem que seria la via per fer front a les necessitats residencials del Prat.

L'any 2017 l'Ajuntament del Prat va realitzar un estudi d'habitatges buits del municipi. L'estudi estima que un 1,5% dels habitatges del municipi estaven buits, el que **equivaleix a 411 habitatges buits. Considerem prioritària la incorporació d'aquests habitatges al parc d'habitatge de lloguer assequible abans que la construcció d'obra nova en terreny no urbanitzat i que hauria de ser objecte d'altres usos.**

L'Ajuntament té a la seva disposició molts mecanismes previstos a la Llei 18/2007, del Dret a l'Habitatge i a la normativa aprovada amb posterioritat gràcies a l'impuls dels moviments socials en defensa del dret a l'habitatge, per ampliar el parc públic de lloguer i el parc de lloguer assequible, sense la necessitat de construir una nova zona residencial de 4.657 habitatges al municipi del Prat.

Sisena.- Un projecte contrari als objectius de reducció d'emissions de gasos que contribueixen al canvi climàtic.

El Prat és una de les zones més amenaçades pel canvi climàtic. La reducció de precipitacions i l'increment de les temperatures afectaria a la disponibilitat de l'aigua i la regressió del litoral. La Declaració d'emergència climàtica del Prat de Llobregat no recull cap proposta vinculada a limitar l'expansió del sector de la construcció ni la necessitat d'ampliar espais naturals no urbanitzats. **La construcció d'un nou barri, incloent la destrucció d'alguns edificis ja existents, contradiu la Llei de canvi climàtic que té, com a objectiu principal, "aconseguir que Catalunya redueixi tant les emissions de gasos amb efecte d'hivernacle com la vulnerabilitat als impactes del canvi climàtic".**

L'Article 27 de la llei estableix que "les mesures que s'adoptin en matèria d'urbanisme i habitatge han d'anar encaminades a un canvi de **model urbanístic que prioritzi la rehabilitació del parc d'habitatges** i els edificis de consum energètic gairebé nul; i a reduir la vulnerabilitat i les emissions de gasos amb efecte d'hivernacle". Donades les restriccions pressupostàries de les administracions públiques competents en urbanisme, tots els recursos que es destinin a la construcció de nous edificis amb consum energètic nul van en detriment de les actuacions en rehabilitació del parc d'habitatges, que són les actuacions que redueixen les emissions. L'ajuntament del Prat, i altres administracions, no destinen prou diners públics ni a la rehabilitació del parc d'habitatges per produir un canvi significatiu en l'estalvi energètic global de la ciutat, amb la qual cosa **no està justificada la intensificació dels recursos destinats a crear nous edificis** amb consum energètic nul.

L'article 27 de la llei també estableix que les revisions del planejament territorial han d'incorporar una anàlisi quantitativa i una valoració descriptiva de l'impacte sobre les emissions de gasos amb efecte d'hivernacle i dels impactes del canvi climàtic. Aquesta anàlisi ha d'incloure les emissions vinculades a la mobilitat generada, als consums energètics del cicle de l'aigua i dels residus i als consums energètics dels usos residencials i terciaris. També, **l'impacte tant de la fase de construcció, desmantellament o finalització de les infraestructures.**

La petjada de carboni contemplada a la MPGM en l'àmbit estació-Seda-Paperera només té en compte la fase operativa dels habitatges, però no dels usos comercials o altres. I no té en compte ni el cost de desmantellament al final de la vida útil ni, sobretot, **la fase constructiva, que inclou un conjunt de consums energètics i de carboni ingent,** amb l'extracció de materials, el seu transport, la manufactura dels materials de construcció, el posterior transport d'aquests fins al lloc i la construcció dels edificis i de les infraestructures de transport, energia, aigua, etc. Tampoc es fa un balanç de la pèrdua de carboni. Tenint en compte tot el conjunt d'aquests elements, i prenent dades de l'ICAEN, l'emissió de carboni de la construcció estaria situada entre els 0,57 tones de CO2 equivalent per metre quadrat i els 0,62 tones de CO2 equivalent per metre quadrat. Així doncs, **la construcció dels 446.000 m2 inclosos a l'àmbit estació-Seda-Paperera suposaria l'emissió d'entre 254.200 i 276.520 tones de CO2.**

Setena.- La modificació del PGM afecta una Zona humida catalogada.

La proposta és que el conjunt de la Bassa del Prat, així com els terrenys annexos inclosos en la IBA N°140 acabin constituint un "Buffer" que serveixi per a la preservació de la fauna de la zona així com de coixí que esmorteixi la pressió antròpica sobre les Reserves Naturals del Delta, actualment sobresaturades. La recuperació de zones industrials per a l'ús humà i la recuperació de la flora i la fauna del Delta del Llobregat hauria de dur-se a terme sense planificar un creixement urbanístic i una pressió sobre el territori, ja de per si castigat per les infraestructures. La zona de la Seda-Paperera es podria recuperar per a usos recreatius i de recuperació dels espais naturals. En tot cas, la carretera inclosa en la modificació del PGM en l'àmbit estació-Seda-Paperera afecta una zona humida inventariada, i la seva construcció seria una hipoteca pel futur.

La carretera planejada té una afectació sobre la Bassa del Prat. L'estudi ambiental estratègic en vol minimitzar l'efecte, dient que és una afectació parcial i que només tindria lloc en la fase de les obres. Però és una afectació que no està permesa. **La Bassa del Prat és una zona humida inclosa a l'Inventari de Zones Humides de Catalunya.** Els plans que afectin aquestes zones humides han de tenir en compte la seva protecció, independentment d'on estiguin ubicades. Així que no es pot afectar la Bassa del Prat malgrat que l'entorn que l'envolta no tingui cap figura de protecció, i s'hagi deixat degradar i emprat per usos com aparcaments. De fet, pensem que **caldria renaturalitzar l'entorn i no utilitzar aquesta pressió antròpica com a excusa per agredir la Bassa del Prat.**

Hi ha altres zones humides del delta del Prat inventariades, com La Ricarda, en què en canvi, l'ajuntament del Prat ha mostrat el seu rebuig a una afectació, total o parcial. Això denota una incoherència. Totes les zones humides estan sotmeses a pressions antròpiques, i en canvi, per a algunes d'elles es demana i es preserva la protecció, però a la Bassa del Prat no.

La prioritat de l'urbanisme actual, i més al municipi de El Prat, és **fomentar la biodiversitat i la protecció del medi hídric.** Cap d'aquests objectius estan contemplats al projecte. Per a aquests objectius, aquest espai hauria de ser agrícola, verd, contribuint a l'equilibri i sostenibilitat del territori. També per a una necessitat humana objecte de protecció constitucional, el dret a gaudir d'un medi ambient net i no contaminat (article 45 de la Constitució espanyola). Aquest dret constitucional està vinculat a una obligació que també es dirigeix als poders públics, el deure de conservar-lo.

En concret, l'art. 45.2 de la Constitució es dirigeix als poders públics obligant-los a vetllar per l'ús racional de tots els recursos naturals, amb la finalitat de protegir i millorar la qualitat de la vida i defensar i restaurar el medi ambient, recolzant-se amb la solidaritat col·lectiva. És evident que **la MPGM no compleix el mandat constitucional previst a l'art. 45.2 de la Constitució, explícitament dirigit als poders públics, que estableix l'ús racional dels recursos naturals, amb la finalitat de protegir i millorar la qualitat de vida i defensar i restaurar el medi ambient.**

Vuitena.- La Modificació és contrària a la preservació de l'aigua i de l'aqüífer del Delta del Llobregat.

La nova urbanització, amb el gran increment d'habitatges projectat, implica un **gran increment del consum** i contaminació de l'aigua tant pluvial com residual.

Durant les darreres dècades, **la sobreexplotació de l'aqüífer per la demanda urbana, agrícola i industrial i l'ampliació del port** han provocat la salinització d'una part de l'aqüífer del Delta del Llobregat. L'ús de pesticides, juntament amb abocaments industrials i urbans, han estat els responsables de la contaminació generalitzada de tot l'aqüífer superficial, l'aigua del qual ja no és apta pel consum humà. Ampliar els habitatges, i per tant, augmentar el consum d'aigua, implica una planificació de l'ampliació de la demanda d'aigua. Les mesures "pal·liatives" de l'impacte ambiental que

es contemplen no són més que una tapadora per intentar gestionar una realitat no natural, sinó que serà fruit d'una aposta política que es materialitza a través del planejament urbanístic.

Pensar en el creixement urbanístic com quelcom donat per "l'evolució" o el "desenvolupament" és acceptar la lògica dels mercats, **sostreure al poder polític (i per tant, a la població) sobirania en la decisió del model de territori i limitar el poder públic a la gestió d'allò que s'accepta com a "normal", que és el que dicten els mercats financers.** Aquesta **limitació del poder polític com a eina de gestió -enloc de planificació- del model de ciutat** és la que predomina a la MPGM i és totalment reprobable des d'un punt de vista jurídic, atès que la sobirania recau en la població i els poders públics han d'exercir-la i no renunciar-hi.

El model de l'aigua de la MPGM és la màxima expressió d'aquesta renúncia a la planificació, atès que es limita a una gestió de l'oferta. Aquest model de gestió de l'aigua no és conforme a la Directiva Marc de l'Aigua, que estableix que l'aigua no és un bé comercial com la resta, sinó un bé natural que cal preservar.

Els models de gestió de l'oferta d'aigua, com els que es preveuen a la MPGM, són un model caduc i contrari a la preservació dels béns comuns. El model de gestió de l'aigua des de la perspectiva de l'oferta es centra en les infraestructures necessàries per abastar la demanda d'aigua per a tots els usos (industrials, consum humà...), sense un plantejament sobre el model de consum i adoptant mesures per, en tot cas, evitar l'impacte ambiental. En canvi, el model de gestió de l'aigua enfocat en la demanda, preveu influir sobre l'ús del consumidor/a, perquè aquest/a adopti els canvis en el consum. Aquest segon model és el que adopten en les últimes dècades les institucions, atès que és el que posa al centre el bé comú i adapta el consum humà a l'impacte ambiental, i no al revés.

La lògica de **la MPGM és una lògica encarada a la gestió de l'oferta** i de mitigació de l'impacte pensada a posteriori, acceptant com a "normal" un model de creixement i de desenvolupament urbanístic que augmenta el consum d'aigua i que no produeix un impacte positiu sobre el model de consum, ni en l'àrea projectada ni en el conjunt de la població del municipi. Primer, es planifica el creixement urbanístic i després es projecten infraestructures per a l'abastament, considerant l'aigua com un recurs destinat a satisfer la demanda del mercat i no com un bé comú que cal preservar.

Amb l'expansió del Port, l'aeroport i els creixements urbanístics el consum d'aigua s'ha incrementat. La recàrrega de l'aqüífer superficial i part del profund depèn de les infiltracions de l'aigua de pluja. Per tant, la conservació dels camps de conreu i les zones humides i les zones no urbanitzades són claus per garantir aquesta reserva d'aigua. En canvi, el creixement urbanístic el deteriora doblement, augmentant-ne la demanda de consum i impeding-ne la recàrrega per infiltració.

Novena.- No té sentit aprovar la Modificació del Pla General Metropolità, quan el Pla Director Urbanístic Metropolità, que el substituirà, està a punt de ser aprovat inicialment.

L'espai situat al nord de la C-31 i envoltat per l'anomenada Pota Sud, serà un espai, el futur del qual haurà de dilucidar-se dins del nou PDUM, ja que es tracta d'un espai d'interès metropolità que traspasa l'interès local. La present MPGM es basa en una planificació aprovada abans de la crisi financera de 2008. Cal una moratòria de les modificacions i noves actuacions urbanístiques fins que s'aprovi el nou PDUM, que s'està elaborant.

L'avanç del PDUM va ser aprovar el mes de març de 2019 i en l'actualitat es troba en període de redacció del document per a l'aprovació inicial. En compliment de la Llei 3/2010, de 3 d'agost, l'aprovació inicial del Pla director urbanístic metropolità correspon a l'Àrea Metropolitana de Barcelona.

A la primera fase de **participació ciutadana, la població ja va posar de manifest la necessitat de defensar les terres agrícoles i la necessitat d'un canvi de paradigma respecte del PGM vigent.** A l'espera de l'evolució en la tramitació i les fases d'informació pública corresponents, s'hauria d'aturar una modificació del PGM que se solaparà en el temps amb la tramitació del PDUM.

Plataforma veïnal Ni Un Pam De Terra