

Expedient 3381/2019

A L'AJUNTAMENT DEL PRAT DE LLOBREGAT

ÀREA D'URBANISME

La Plataforma veïnal del Prat de Llobregat **Ni Un Pam De Terra**, presenta les següents **AL·LEGACIONS COMPLEMENTÀRIES** a l'aprovació inicial de la Modificació del Pla general metropolità en l'àmbit estació-Seda-Paperera (expedient **3381/2019**):

Única.- Fets nous. La Sentència del TSJC que declara nul el Pla Gran Via-Hospitalet per ser una qüestió de competència de l'AMB, a través del PDU metropolità.

La Sentència del Tribunal Superior de Justícia de Catalunya 46/14, d'11 de novembre de 2020, declara la nul·litat de ple dret del PDU-GV-LL per vulneració del principi de jerarquia normativa i per una manca insubstanable de competència. En concret, disposa que **«el planejament director que respongui a interessos “supramunicipals” en l'àmbit de l'àrea metropolitana haurà de ser promogut, redactat i aprovat inicialment i provisionalment per L'AMB.»** (FJ3, 3.3.2).

Les següents afirmacions disposades per la recent Sentència del TSJC també serien d'aplicació a la MPGM objecte del present expedient, que no oblidem, ha estat aprovar inicialment per l'Ajuntament del Prat:

«Dit això, haurem de reiterar que el PDU-GV.LL no conté cap indicació rigorosa, susceptible de justificar la competència plena del DTS en detriment de les competències urbanístiques metropolitanas, les quals s'han vist ignorades a través d'un acord a dues bandes, entre el DTS i AdL'H» (FJ 3, 3.2.5)

I aquest altre fragment:

«el fet que el PDU-GV.LL contempli actuacions en 1 Km d'una via com la Gran Via, o que cerqui sinèrgies i efectes coordinats amb infraestructures sanitàries o de transport d'abast suprametropolità i presents a l'àrea metropolitana, en cap cas justifica la laminació de les competències urbanístiques de L'AMB; si més no tenint present que l'art. 23 ja preveu que el PDU metropolità haurà de contemplar les grans infraestructures i els equipaments» (FJ 3, 3.2.5)

La Sentència es refereix expressament a la **competència metropolitana mitjançant el PDU metropolità** (i en cap cas a una modificació puntual del PGM, com la que es pretén a l'expedient objecte de les presents al·legacions). A aquests efectes, hem de recordar, que l'art. 23 de la Llei 31/2010, del 3 d'agost, de l'Àrea Metropolitana de Barcelona disposa el següent, pel que fa a l'àmbit material del futur PDU metropolità:

«Article 23

Determinacions del Pla director urbanístic metropolità

1. Correspon al **Pla director urbanístic metropolità**, d'acord amb el planejament territorial:

a) Definir, en l'àmbit metropolità, les reserves per als sistemes urbanístics generals de comunicacions i d'altres infraestructures, equipaments comunitaris i espais lliures, com ara els parcs, els corredors naturals o altres espais per al lleure o per a la preservació dels elements naturals.

b) Classificar el sòl de l'àmbit metropolità. Pel que fa al sòl urbà, el Pla director delimita els terrenys que tenen aquesta classificació i, si escau, concreta els àmbits de sòl urbà no consolidat a què fa referència la lletra d.

c) Fixar els criteris per a qualificar el sòl urbà i urbanitzable. En aquest sentit, el Pla director urbanístic pot establir les magnituds d'edificabilitat, usos, densitats i reserves de sistemes per al desenvolupament del sòl urbanitzable delimitat i no delimitat, i dels àmbits de transformació urbanística del sòl urbà, amb relació als diversos àmbits territorials.

d) Definir i, si escau, delimitar els àmbits de transformació urbanística d'interès metropolità.

e) Garantir l'ús racional del territori, la preservació del medi natural, la qualitat de vida i el valor agrícola i forestal dels terrenys.

f) Definir la normativa urbanística i d'edificació comuna.

g) Les altres determinacions establertes pel Pla territorial metropolità.

2. Quant a la programació metropolitana de sòl i habitatge, i també de l'activitat econòmica, el Pla director urbanístic metropolità ha de classificar i qualificar els sòls necessaris per a assolir els objectius, i els sectors delimitats a aquests efectes es poden desenvolupar directament per mitjà de plans derivats.»

És evident que la present Modificació del PGM hauria d'estar inclosa en el PDU Metropolità que està en tramitació. En concret, 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 31/2010, de 3 d'agost, l'aprovació inicial del Pla director urbanístic metropolità **correspon a l'Àrea Metropolitana de Barcelona, sense que pugui l'Ajuntament del Prat ignorar el planejament general metropolità en elaboració i dur a terme una modificació del PGM que afecta àmbits de competència de l'AMB i que han de ser objecte del PDUM ja en tramitació.**

En qualsevol cas, les disposicions transitòries de la citada Llei 31/2010, de 3 d'agost, de l'AMB disposen que mentre no s'adapti el planejament urbanístic general, **les modificacions puntuals que calguin hauran de ser aprovades per l'AMB**, si la modificació afecta a més d'un únic municipi, precisament per aquesta dimensió metropolitana:

«Disposició Transitòria Segona

Planejament urbanístic general vigent

*1. El Pla general metropolità aprovat definitivament el 19 de juliol de 1976 i les modificacions corresponents, i també els altres plans generals municipals de l'àmbit de l'Àrea Metropolitana de Barcelona, són vigents mentre no entra en vigor el planejament establert per la disposició addicional desena, **sens perjudici de les modificacions que resulten directament de la incompatibilitat amb el Pla director urbanístic metropolità.***

*2. El planejament urbanístic general vigent a l'entrada en vigor d'aquesta llei no pot ésser objecte de revisió o adaptació fora del procediment establert per la disposició addicional desena, **sens perjudici de les possibles modificacions puntuals que calgui**, les quals han d'ésser tramitades i aprovades d'acord amb les regles següents:*

a) L'aprovació inicial i l'aprovació provisional corresponen als ajuntaments, si la modificació té una incidència territorial limitada a un únic municipi, i a l'Àrea Metropolitana de Barcelona en els altres casos.

b) *L'aprovació definitiva correspon a la Comissió d'Urbanisme de l'Àrea Metropolitana de Barcelona. Mentre no es constitueix aquesta comissió, l'aprovació definitiva pertoca als òrgans urbanístics que corresponen d'acord amb la disposició transitòria primera.»*

Tal i com manifestàvem a les Alegacions presentades dins del tràmit d'informació pública de l'expedient de referència, **la MPGM de l'àmbit és només instrumental i un primer pas per al futur desenvolupament de la zona Eixample Nord del Prat de Llobregat.** La continuïtat d'ambdós projectes (MPGM Estació-Seda-Paperera i Prat Nord) es reconeix expressament a la documentació del Prat Nord (Document de Directrius i estratègies d'ordenació de l'àmbit del centre direccional del Prat de Llobregat):

«La determinació d'una xarxa viària sobre la trama urbana establerta pel present document ha quedat fortament lligada a l'estructura d'illa definida pel propi projecte, pels necessaris accessos de les autovies i autopistes que envolten el territori sobre el qual es proposa el nou entramat de carrers, així com per les preexistències determinades pels planejaments en procés de desenvolupament (Seda-Estació i Paperera).».

Així es fa evident també, mirant els mapes dels dos projectes, que mostren continuïtat i interdependència:





És indubtable el caràcter supramunicipal i metropolità del Centre Direccional del Prat Nord, i així ho manifesta clarament el Document de directius i estratègies que es pot consultar a la pàgina web del Consorci Prat Nord. Per aquest motiu es tracta d'un àmbit qualificat pel Pla General Metropolità vigent com a Centre Direccional.

El caràcter metropolità queda palès amb una lectura ràpida de L'estratègia de les infraestructures: pla bàsic d'infraestructures viàries i de sanejament i a les Conclusions: directius i estratègies en relació amb el sistema d'infraestructures, la topografia i el sanejament. En especial, així es reconeix a l'anomenada Reserva Estratègica Metropolitana (REM).

També, quan al Document d'Estratègies i directius ambientals, s'afirma que:

*«Tanmateix Prat Nord també ha d'optimitzar el diàleg amb el seu marc territorial, amb **una anàlisi interescalar, que contempli la realitat metropolitana** i les singularitats i reptes que comporta una localització en un delta i junt la llera del riu que ha creat aquest territori. **L'escala metropolitana** demanda un transport col·lectiu de gran capacitat i, per això, l'arribada de la línia 9 del metro s'anticipa a la pròpia execució del projecte.»*

I en relació al Parc equipat del Prat Nord:

*«Atès el seu accés privilegiat i la permeabilitat amb què es relaciona amb el parc agrari i fluvial del Llobregat, el nou espai gaudirà **d'un rol multiescalar d'atracció metropolitana i porta del Delta**. Es tracta del símbol d'identitat del projecte, de l'element de centralitat, que permetrà identificar l'àmbit i la ciutat. És un espai lliure que es configura com un element estructurador de l'edificació.»*

«POL METROPOLITÀ I PORTA TERRITORIAL.

*La ubicació estratègica del gran parc urbà, les propietats mediambientals d'aquest paisatge, la permeabilitat que aquest nou lloc tindrà amb els parcs fluvials i agrícola i l'extraordinari nivell d'accessibilitat del que gaudeix gràcies a la **posició relativa de les xarxes d'infraestructures, faran del Parc equipat del Prat Nord un recurs únic en termes d'atracció potencial a nivell metropolità.**»*

*«Un **parc urbà i metropolità** com el que és objecte del present document, situat en un entorn urbà afectat fortament per agents condicionants externs derivats del sistema d'infraestructures ja establert i per problemàtiques mediambientals, és, com s'ha dit»*

Per si no fos prou evident, l'Avanç del PDU Metropolità inclou en la seva Imatge 2 el Parc del Riu (el Prat de Llobregat), a l'Avanç PDU_4_Document inicial estratègic (p. 313), com a mostra dels parcs urbans metropolitans.

Per tot l'exposat, hem defensat que **tot l'anàlisi d'impacte ambiental de la MPGM ha d'incloure el del posterior desenvolupament de l'àrea del Prat Nord**, doncs sense un no s'entén l'existència de l'altre i la fragmentació només pot entendre's com un subterfugi tècnic-jurídic **per eludir l'impacte real del projecte.**

Doncs bé, **la MPGM també té aquest caràcter supramunicipal i metropolità.** El caràcter urbanístic de les transformacions plantejades al Prat Nord i a l'àmbit Estació-Seda-Paperera són manifestament de caire metropolità. Per exemple, El document «Agenda, avaluació econòmica i financera - informe de sostenibilitat econòmica» manifesta que:

*«Al conjunt de desenvolupaments urbanístics i d'infraestructures cal sumar-hi la situació de la demanda d'habitatge per a residents tant del propi municipi del Prat **com del conjunt de l'Àrea Metropolitana de Barcelona.**»*

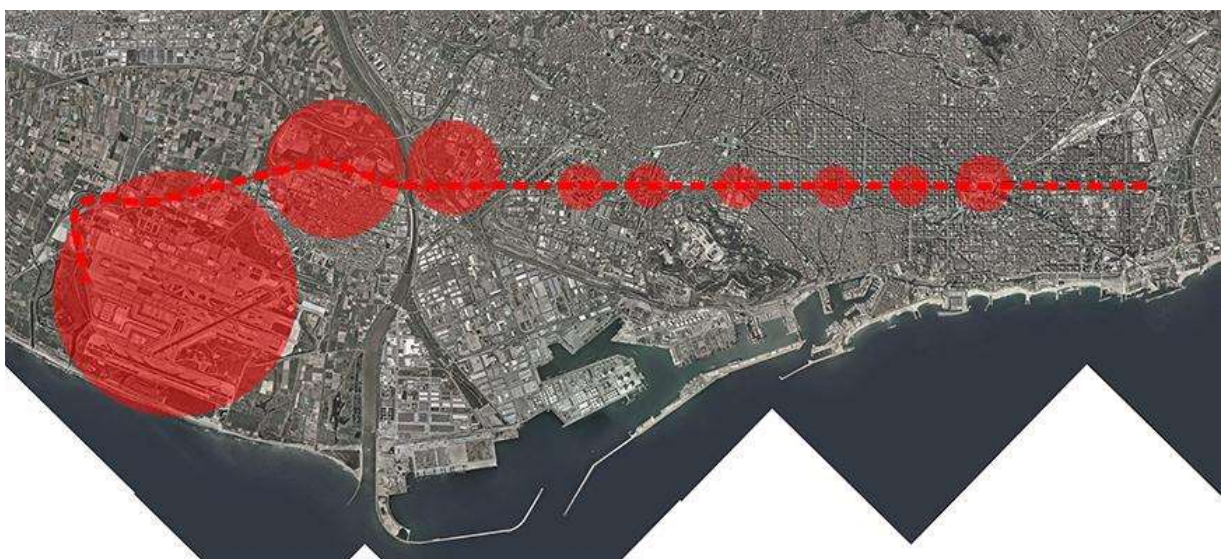
L'àmbit metropolità de la transformació també es posa de manifest quan s'enumeren les àrees d'activitat econòmica del prat (polígons industrials, parcs de negocis, aeroport internacional, Centre Direccional, zona d'activitat logística, zona agrària...) que tenen una causa i un efecte d'àmbit metropolità.

Tant el Pla Gran Via-Hospitalet com la MPGM Estació-Seda-Paperera i l'Eixample Nord del Prat de Llobregat estan lligats seguint la lògica metropolitana que s'ha estat fent a tota la Gran Via, com a continuació de la transformació de la Plaça Europa.

Darrerament, la **Gran Via** s'ha anat transformant des del centre de Barcelona cap als dos extrems, entenent la mateixa Gran Via, el carrer més llarg de Barcelona, com a gran estructurador de la ciutat i amb **diferents nodes importants, cadascun amb el seu caràcter propi**. Cap al costat Besòs, amb l'actual transformació de la plaça de les Glòries i el semi-soterrament de la Gran Via fins al riu Besòs, passant per la Barcelona més consolidada amb les places Tetuan, Universitat, Espanya i Cerdà, vinculades al teixit residencial i divers, d'escala més propera; i **continuant cap al Llobregat i l'aeroport**, on la ciutat estava més disgregada, ocupada per un seguit de polígons industrials i de serveis, permetent una tipologia urbanística de gran escala a la plaça Europa.

La transformació de la Gran Via de L'Hospitalet, semi soterrada, amb la plaça Europa com a gran centre hotelier i de serveis i convencions, marca la tipologia de torres i grans edificis disgregats que s'ha volgut seguir al PDU Gran Via i es pretén donar continuïtat amb el gran creixement del Prat Nord fins connectar amb l'aeroport, entenent els espais agrícoles que ara ocupen les zones afectades com a "buits" urbans sense interès on l'únic que es pot fer és construir.

Aquestes grans operacions urbanístiques es llegeixen com a **potenciador de l'eix connector i façana de la gran metròpolis de Barcelona des de l'aeroport, convertint la Gran Via en el trajecte de benvinguda** i presentació de la ciutat moderna, la gran porta oberta de Barcelona al món. Són unes operacions amb un objectiu molt clar d'embellir la façana i molt poc de realitat ciutadana de la vida i necessitats diàries reals, subjugant els municipis perifèrics a la centralitat de Barcelona. **La MPGM Estació-Seda-Paperera i el Prat Nord són, per tant, actuacions de caràcter clarament metropolità.**



Per tot l'exposat, la Modificació del PGM que ens ocupa no té una incidència territorial limitada a un únic municipi, en aquest cas, El Prat de Llobregat, sinó que té una incidència metropolitana que es reconeix al mateix expedient de referència. Aquest caràcter metropolità es posa encara més de manifest quan la MPGM Estació-Seda-Paperera és només instrumental per al futur desenvolupament de la zona de l'Eixample Prat Nord, que també pel seu caràcter té indubtablement un impacte metropolità. Ambdues normes haurien d'emmarcar-se en el futur PDU metropolità.

Per tant, i d'acord amb la recent Sentència del TSJC i la normativa precitada:

1) La MPGM en l'àmbit estació-Seda-Paperera **s'hauria d'incloure dins del PDU metropolità, en tramitació, sense que l'Ajuntament del Prat pugui sostreure a l'AMB de les seves competències** en l'elaboració, tramitació, aprovació inicial i aprovació provisional del PDU metropolità.

I subsidiàriament,

2) **L'aprovació inicial i provisional de la MPGM en l'àmbit estació-Seda-Paperera, correspon a l'AMB,** atès el seu caràcter supramunicipal i d'àmbit metropolità, d'acord amb la DT Segona de la Llei 31/2010, de 3 d'agost.

Per tot l'exposat,

SOL·LICITO que es tingui per presentada aquesta sol·licitud, sigui unida a l'expedient de referència i s'admeti per tal que s'acordi:

1. Reconèixer a aquesta part per compareguda i interessada en el procediment de modificació del Pla General Metropolità en l'àmbit Estació-Seda-Paperera, número d'expedient 338/2019.
2. Es tinguin per formulades aquestes al·legacions complementàries a les presentades dins del termini d'informació pública, i que es tinguin en compte en el procediment de referència, especialment en l'aprovació definitiva de la figura de planejament urbanístic.

El Prat de Llobregat, 15 de desembre de 2020.