

Diagnosi
Agenda Urbana
del Prat de Llobregat 2030

Novembre 2023

elprat.cat/agendaurbana



Ajuntament del
Prat de Llobregat

Crèdits

Equip redactor: EcoEstudi Sima, sl

- Pol Chumillas: Direcció tècnica
- Ricard Vizcarra: Consultor en participació ciutadana
- Jordi Prats: Consultor ambiental
- Alejandra Moraleja: Consultora ambiental
- Bernat Azcona: Consultor ambiental
- Maria Lavin: Consultora en comunicació

Suport tècnic i contractació: Diputació de Barcelona -
Gerència de Serveis d'Habitatge, Urbanisme i Activitats

- Pilar Cervantes: Responsable de Millora Urbana
- Marisol Cumare: Tècnica gestora

Edició: Ajuntament del Prat de Llobregat - Àrea d'Acció
Institucional i Projectes Urbans

Coordinació: Cristina Gutiérrez, responsable d'Agenda Urbana i
2030, i Jose David Muñoz, Director de l'Àrea d'Acció Institucional

Índex

1. Introducció i conceptualització

- Conceptualització
- Metodologia aplicada
- Presentació del municipi
- Agenda Urbana

2. Diagnosi

- Objectiu estratègic 1: Territori, Paisatge i Biodiversitat
- Objectiu estratègic 2: Model de Ciutat
- Objectiu estratègic 3: Canvi Climàtic i Resiliència
- Objectiu estratègic 4: Gestió Sostenible dels Recursos i Economia Circular
- Objectiu estratègic 5: Mobilitat i Transport
- Objectiu estratègic 6: Cohesió Social i Igualtat d'Oportunitats
- Objectiu estratègic 7: Economia Urbana
- Objectiu estratègic 8: Habitatge
- Objectiu estratègic 9: Era Digital
- Objectiu estratègic 10: Instruments i Governança

1 Introducció i contextualització

L'**Assemblea General de Nacions Unides**, l'any 2015 aprova l'**Agenda 2030** pel Desenvolupament Sostenible. L'Agenda 2030 conté 17 Objectius de Desenvolupament Sostenible (ODS) i 169 fites específiques amb l'objectiu d'erradicar la pobresa, minimitzar les desigualtats i les injustícies, així com lluitar contra el canvi climàtic.

L'Agenda 2030 s'inspira de cinc idees fonamentals: La urgència per assolir els objectius i fer front als reptes i amenaces que afecten el desenvolupament sostenible a escala planetària. El potencial transformador que tenen els ODS i les seves fites respecte a les actuals pautes que condicionen la sostenibilitat del planeta. El caràcter global i universal dels ODS i les seves fites, que han de ser aplicables a tots els països. El caràcter indivisible dels ODS i les seves fites, s'han d'assolir en conjunt, íntegrament i sense renunciar a cap d'ells. I l'equilibri entre les dimensions del desenvolupament sostenible (l'econòmica, la social i l'ambiental), no poden prevaldre unes per sobre de les altres.

L'any 2016, l'Assemblea General de Nacions Unides aprovà a Quito, Equador, el document final de la Conferència de les Nacions Unides sobre Habitatge i Desenvolupament sostenible (Hàbitat III), que inclou la **Nova Agenda Urbana** (AU, d'aquí en endavant), el document estratègic conceptual que marca la pauta de les

polítiques urbanes en els països membres de la ONU. Un document estratègic, d'adhesió voluntària, que identifica nous desafiaments i presenta recomanacions i propostes d'actuació concretes per assolir el desenvolupament urbà sostenible abans del 2050. Una guia global que inspira noves solucions per abordar l'emergència climàtica i atendre els desafiaments globals actuals.

L'AU marca la pauta de les polítiques urbanes dels estats membres de l'ONU i planteja un desenvolupament en cascada des de l'àmbit global fins l'àmbit local.



En aquesta línia, l'any 2019 el Consell de Ministres del govern espanyol aprova l'**Agenda Urbana Espanyola**, document que respon al compliment dels compromisos adoptats per l'agenda internacional. Un instrument de planificació estratègica, de caràcter transversal, que reconeix el paper de les entitats locals per a un desenvolupament urbà sostenible mediambientalment, cohesionat socialment i econòmicament competitiu, amb independència de la mida i de la població.

A nivell català, entre l'any 2018 i l'any 2022 es desenvolupa l'**Agenda dels pobles i ciutats de Catalunya 2050**. Concretament, l'any 2019 s'inicia un procés participatiu obert a la ciutadania on es defineixen els reptes i oportunitats de cada objectiu de l'Agenda. Paral·lelament, grups de treball formats per professionals de diferents àmbits i persones designades pels membres de l'Assemblea elaboren les línies d'actuació per a cadascun dels objectius. L'any 2022 l'Assemblea Urbana de Catalunya aprova l'instrument en qüestió, que té la voluntat d'aterrar el contingut de les agendes globals a la realitat local acompanyant als municipis en el disseny dels plans d'acció local necessaris per a desenvolupar-les.

L'Agenda dels pobles i ciutats de Catalunya 2050 té com a objectiu construir una Catalunya digital i climàticament neutra, amb un territori equilibrat, més verd, pròsper i democràtic, en l'horitzó 2050. Per assolir-ho, planteja propostes de futur, recomanacions i actuacions a partir de tres prioritats: l'equilibri territorial, la prosperitat econòmica i l'equitat social.

En aquest context, s'elabora l'**Agenda Urbana Local del Prat de Llobregat**, com un document estratègic de caràcter no vinculant,

que marca l'estratègia i les accions concretes fins a l'any 2030 per fer del municipi, un espai de convivència amable, saludable, segur i resilient.

Metodologia aplicada

L'any 2020, la Diputació de Barcelona posa en marxa el projecte *Impuls de les Agendes Urbanes* amb la voluntat d'aterrar el contingut d'aquestes agendes globals a la realitat local i així, acompanyar als municipis de la demarcació en el disseny dels plans d'acció local necessaris per a desenvolupar-les.

Per realitzar l'Agenda Urbana del Prat de Llobregat s'ha seguit la *Guia pràctica per a la redacció d'una Agenda Urbana Local*, editada i publicada per la Diputació de Barcelona, basada en la metodologia de l'Agenda Urbana Espanyola, amb la incorporació d'alguns aspectes clau derivats de projectes pilot previs.

S'ha definit el marc de treball mitjançant la concreció dels objectius generals i les temàtiques a abordar. D'aquesta manera, s'ha precisat el contingut de l'agenda i de l'estructura temàtica per posteriorment organitzar el treball d'anàlisi i diagnòsi així com cobrir els temes rellevants en redactar el pla d'acció.

S'ha establert el pla de treball concret, que ha estat clau per planificar les diferents tasques a desenvolupar. Així, s'ha detallat la calendarització, els recursos a destinar i els instruments amb que es pretén dur-ho a terme.

S'han identificat els agents, els mètodes i els espais necessaris per a dissenyar un procés participatiu, partint dels principis de

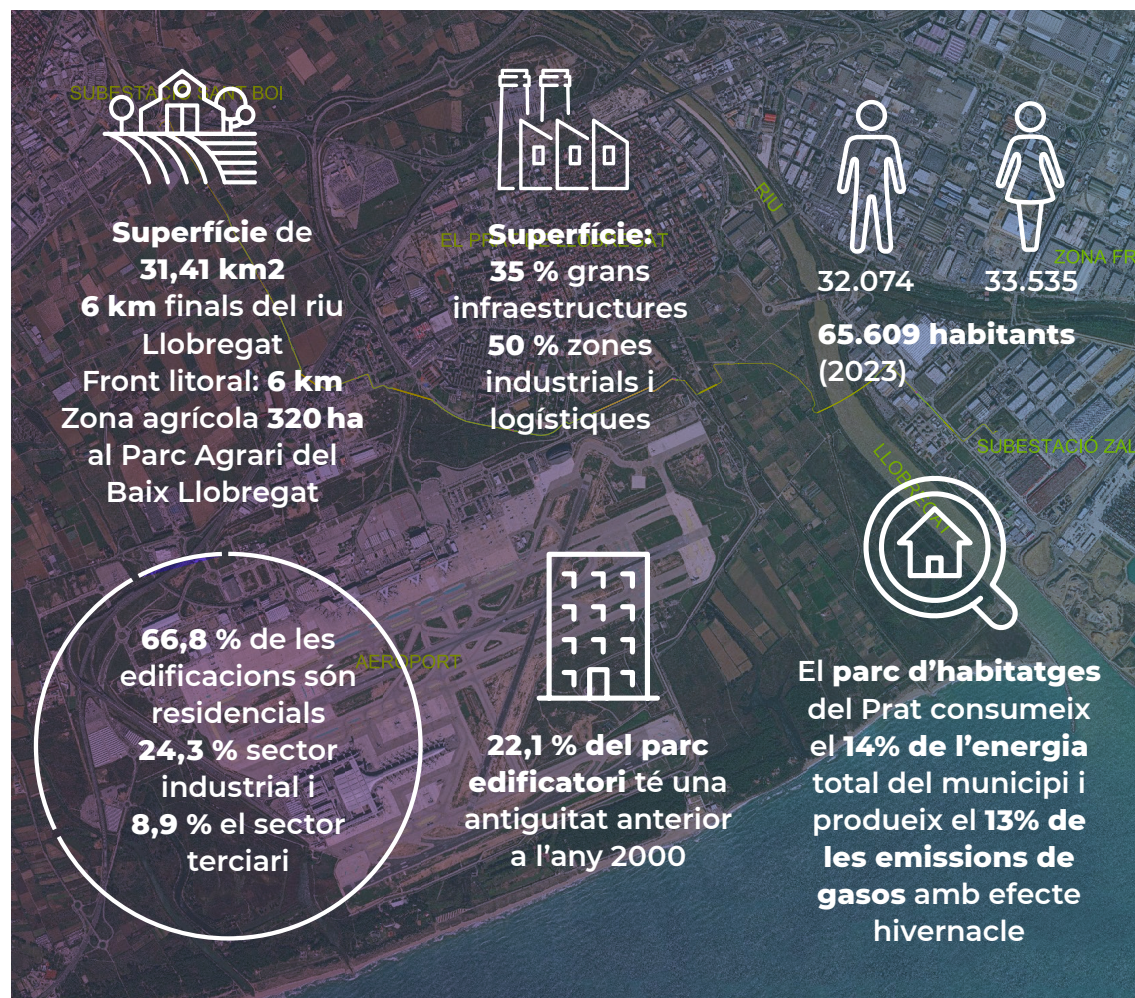
corresponsabilitat, d'inclusió de diferents punts de vista, o de consideració de diferents realitats urbanes.

Finalment, s'ha dissenyat una estratègia de comunicació mitjançant l'elecció d'un conjunt de canals i accions de comunicació per difondre el treball, brindar coneixement i comprensió sobre el pla a la ciutadania i fomentar la transparència i la confiança al conjunt de la població.

El Prat de Llobregat

Presentació del municipi

El Prat de Llobregat pertany a la comarca del Baix Llobregat i a l'anomenada primera corona de l'àrea metropolitana de Barcelona. Se situa a l'extrem sud de la comarca, en el territori litoral a la desembocadura del riu Llobregat. Limita amb Barcelona (Zona Franca) a l'est, l'Hospitalet, Cornellà i Sant Boi de Llobregat al nord i Viladecans a l'oest.



La situació estratègica del municipi al litoral i veí de la ciutat de Barcelona i la seva morfologia planera l'ha condicionat fortament fins el punt que acull algunes de les infraestructures de més envergadura a escala de país:

- L'Aeroport de Barcelona gestionat per AENA.
- El Port de Barcelona i la Zona d'activitats logístiques (ZAL) gestionada per l'Autoritat Portuària de Barcelona sota el control de Puertos del Estado (Ministeri de Foment).
- L'Estació Depuradora d'Aigües Residuals (EDAR) del Baix Llobregat, una de les més grans d'Europa gestionada per l'Àrea Metropolitana de Barcelona i Aigües de Barcelona SA.
- La ITAM (dessalinitzadora) del Llobregat, també la més gran d'Europa per a l'obtenció d'aigua de consum humà, de l'Agència Catalana de l'Aigua.

Aquestes grans instal·lacions van acompanyades d'una presència molt important d'infraestructures viàries i ferroviàries i d'activitat logística i industrial.

La població està repartida en diferents nuclis: el nucli urbà residencial i els eixamples nord i sud. A més, existeixen cases disseminades a diferents zones agràries: Parc Natural, Parc Agrari, La Ricarda, Cal Tet-Ca l'Arana i Remolar-Filipines.

Convivint amb aquest important desplegament d'infraestructures el municipi acull també àrees de gran valor natural. Pel terme municipal del Prat recorren els darrers 6 km del riu Llobregat coincidint amb el seu delta, profundament ocupat i modificat. Les llacunes litorals pròpies dels ambients deltaics han quedat reduïdes a algunes mostres residuals, algunes molt modificades i

humanitzades, però tot i amb això amb un interès rellevant per a la conservació que ha portat a la inclusió d'alguns espais a la Xarxa Natura 2000.

La situació en una plana deltaica fa que pràcticament tot el nucli del Prat de Llobregat es trobi en zona inundable, entenent com a tal, la zona coberta per la màxima avinguda prevista per a un període de retorns de 500 anys.

Pel que fa a les zones agrícoles, sumen prop de 320 ha i estan integrades al Parc Agrari del Baix Llobregat, creat per preservar aquesta activitat tradicional en front la pressió urbanística i d'infraestructures. Està gestionat pel Consorci del Parc Agrari del Baix Llobregat integrat pels ajuntaments de l'àrea, la Diputació de Barcelona i el Departament d'Agricultura de la Generalitat de Catalunya.

El municipi compta amb un front litoral d'uns 6 km constituït per un cordó sorrenc continu. Hi ha quatre platges habilitades per a l'ús públic (3,4 km) i un tram coincident amb la RNP la Ricarda – Ca l'Arana dedicada a la conservació dels valors naturals i on només s'admeten usos educatius i de gaudi naturalístic.

El territori pratenc presenta una estructura complexa amb els diferents sistemes (espais naturals, espais agraris, infraestructures, zones urbanes...) interconnectats.

Tanmateix, el nucli urbà del Prat té una estructura força compacta, amb un nucli d'unes 300 hectàrees consolidat i dos eixamples al sud i al nord en diverses fases de desenvolupament. Comprèn també diversos polígons agregats que l'envolten per l'est, oest i nord que conformen un conjunt de zones d'activitat econòmica caracteritzades per una gran diversificació de les activitats.

Agenda urbana del Prat de Llobregat

L'Agenda Urbana del Prat de Llobregat es defineix com un pla estratègic de desenvolupament territorial i urbà que pretén millorar la qualitat de vida dels seus habitants i fomentar un creixement sostenible i inclusiu del municipi. Té com a objectiu establir estratègies concretes pel municipi del Prat de Llobregat per tal d'avançar en els reptes que es proposen en les agendes d'ordre superior.

En línia amb la visió de l'Ajuntament del Prat del Llobregat, es busca seguir construint una ciutat que cuida i garanteix els drets de les persones que hi habiten. L'Agenda Urbana vetlla per una ciutat sostenible, dinàmica, verda, participativa, feminista, inclusiva i transparent. Així doncs, els objectius estratègics d'aquest document, adoptats de la metodologia de l'Agenda Urbana Espanyola, són:

- Ordenar el territori, fomentar la conservació, protecció i ús racional del sòl urbà i apropar la naturalesa a la ciutat mitjançant els espais verds urbans.
- Evitar la dispersió urbana i revitalitzar la ciutat a partir de la conversió de l'espai públic.
- Prevenir, mitigar i adaptar-se als impactes del canvi climàtic tot millorant la resiliència de la ciutat.
- Gestionar els recursos de forma sostenible d'acord amb l'economia circular.
- Fomentar la mobilitat sostenible, activa, segura i accessible.
- Promoure la cohesió social, la integració i la igualtat d'oportunitats.

- Impulsar una economia urbana innovadora, col·laborativa i respectuosa amb les exigències socials i ambientals.
- Garantir l'accés a un habitatge digne, assequible, adequat i que satisfaci les necessitats socials.
- Fomentar la innovació digital per avançar cap a les ciutats intel·ligents i reduir la bretxa digital.
- Millorar els instruments locals d'intervenció i governança.



2

Diagnosi

OBJECTIU ESTRATÈGIC 1: TERRITORI, PAISATGE I BIODIVERSITAT

La relació entre ciutat i territori és indissoluble. La forma de vida urbana sovint té una tendència expansiva que amenaça la vida rural i la preservació de l'entorn en el qual es desenvolupa. Per tant, prevenir l'expansió urbana és clau per assolir un model de desenvolupament sostenible.

Les ciutats no poden subsistir únicament amb la seva pròpia capacitat de producció primària, molt limitada degut a la disponibilitat de territori, sinó que necessiten de recursos externs al territori, tant a nivell primari o com a nivell energètic. Així, el creixement de la població i de les ciutats té un impacte negatiu sobre la biodiversitat i s'estén a extensions territorials cada vegada més grans.

Les ciutats transformen els ecosistemes a partir de la impermeabilització i l'esterilització del sòl, amb pèrdues difícilment recuperables. Això provoca una fragmentació de la flora i fauna i crea barreres per a la seva connectivitat. En paral·lel, les ciutats són grans consumidores d'energia i materials, amb demandes, emissions i residus en constant augment.

D'altra banda, el creixement de les ciutats i la pèrdua dels elements naturals propis, creen una situació d'insatisfacció en la població, que desitja estar en contacte amb la natura, però que sovint té dificultats per accedir-hi.

Es considera essencial que, no només la ciutat s'adapti a la naturalesa, sinó que la naturalesa entri a les ciutats. És necessari fomentar infraestructures verdes i blaves que promoguin la biodiversitat i connectin les zones verdes tradicionals de la ciutat amb la pròpia natura, per apropar-la a la població de manera accessible i saludable, millorant els entorns periurbans i els problemes característics d'aquest tipus de zones.

La connexió entre el medi urbà i el medi rural és fonamental per al futur de les ciutats i el desenvolupament urbà sostenible, ja que la conservació, les tradicions i la cultura depenen d'aquesta interrelació. Aquesta connexió pot aconseguir-se mitjançant la planificació territorial i urbanística.

La planificació ha de tenir com a objectiu l'ús responsable del sòl, reconeixent-lo com un recurs natural limitat i no renovable que requereix protecció. És important incloure la preservació del sòl que no és adequat per a nous creixements o que no sigui necessari, malgrat que el creixement pugui ser convenient o requerit. Al

mateix temps, el model urbà que sorgeixi d'aquesta planificació ha de ser un aliat per a la sostenibilitat, adaptant la urbanització i, posteriorment, l'edificació, a les característiques geogràfiques, morfològiques, geològiques i bioclimàtiques del territori que les sustenta.

Objectiu específic 1.1: Ordenar el sòl de manera compatible amb el seu entorn

El Prat de Llobregat és una ciutat ubicada a la costa mediterrània que limita al nord amb el municipi de Barcelona, al sud amb el de Viladecans i al sud-oest amb el de Sant Boi de Llobregat.

El Prat de Llobregat ha experimentat un important procés d'urbanització en les últimes dècades, que es va iniciar a la segona meitat del segle XX, quan la ciutat va començar a créixer i a desenvolupar-se com a conseqüència del creixement de l'aeroport de Barcelona - El Prat i del Port de Barcelona.

La construcció de noves infraestructures i edificis, va propiciar la creació de nous barris i zones residencials, com ara La Marina o El Prat Sud, que van permetre l'expansió de la ciutat i l'arribada de nous habitants. Al mateix temps, la ciutat va experimentar una important transformació urbana, amb la construcció de noves avingudes, places i espais públics, que van millorar la qualitat de vida dels seus habitants. Una gran transformació del paisatge de la ciutat, amb la construcció de noves zones urbanes i la modificació de terrenys rurals en zones urbanitzables.

Pel que respecta als usos del sòl, el Prat de Llobregat és un municipi amb una gran diversitat, inclou zones urbanes, industrials,

agrícoles i naturals. Aquesta diversitat és fonamental per al desenvolupament equilibrat de la ciutat i per a la preservació del seu patrimoni natural i cultural. La zona nord del municipi està destinada principalment a zones urbanes, amb una important presència d'edificis, carrers i places, així com amb una gran oferta de serveis, equipaments i comerços.

El sud del municipi té una important presència d'infraestructures de transport, com ara l'aeroport de Barcelona - El Prat i el Port de Barcelona, que són fonamentals per al desenvolupament de la ciutat i de la seva economia.

Per últim, el municipi disposa d'importants zones agrícoles i naturals, especialment a la zona del Parc Agrari del Baix Llobregat, que ocupa una part important del territori del municipi. Aquesta zona és fonamental per a la preservació de l'agricultura i la biodiversitat de la comarca i és un dels principals espais verds de la ciutat.



Objectiu específic 1.2: Conservar i millorar el patrimoni natural i cultural, i protegir el paisatge

El Prat de Llobregat es troba en un àmbit natural privilegiat, ja que està situat a l'entorn immediat del Parc Natural del Delta del Llobregat, amb diverses zones humides catalogades. Això fa que la ciutat tingui una gran riquesa paisatgística i una gran diversitat d'hàbitats naturals.

El **paisatge** del Prat de Llobregat està format per una sèrie d'elements paisatgístics que li donen una gran riquesa i diversitat. Alguns dels elements més destacats són:

- Les platges: el Prat té una franja de costa de prop de 5 Km (litoral 8 Km, platges 5,5 Km) amb diverses platges de sorra, com ara ca l'Arana, la Ricarda, can Camins, la Roberta o el Remolar. Aquestes platges són un element clau del paisatge, ja que són un lloc de trobada per a persones residents i visitants i compten amb una important biodiversitat que ha motivat la seva inclusió majoritària en la Xarxa Natura 2000.
- El Parc Agrari del Baix Llobregat: és un espai protegit pel seu valor agrícola, paisatgístic i ambiental que ocupa prop de 3.400 Ha i que està dedicat a l'agricultura d'horta. Aquesta zona es caracteritza per les seves parcel·les de conreu, les seves masies i la seva xarxa de canals de reg i pluvials.
- La xarxa de reg del canals de la Dreta del Llobregat aporta aigua als conreus del Prat i el desguàs agrícola associat connecta amb els estanys litorals i els aiguamolls costaners.
- El Parc Natural del Delta del Llobregat, situat al sud del Prat, és un dels espais protegits més importants de Catalunya, disposa

de diverses àrees d'interès faunístic i florístic declarades per la Generalitat. Té una extensió de 352 hectàrees i comprèn una gran diversitat d'ecosistemes, com ara zones de dunes, llacunes costaneres i aiguamolls. El parc té com a objectiu la protecció de la flora i la fauna autòctona, així com la conservació dels hàbitats naturals i l'ús sostenible dels recursos naturals per part de la població. A més, d'un gran valor paisatgístic i històric.

Al municipi del Prat de Llobregat es desenvolupen diferents plans supramunicipals per preservar la seva biodiversitat i els ecosistemes naturals del municipi.

Pel que fa al **patrimoni històric i cultural** del municipi, aquest és ric i divers i es compon de béns culturals com la Casa Gomis, l'edifici de la Telegrafia Marconi o la Granja de la Ricarda i edificis històrics com el palauet Torre Muntadas, la Torre Balcells, l'escola de la Seda, el Semàfor, la caserna dels Carabiners, el teatre L'Artesà o més recentment el Cèntric Espai Cultural. Així com diverses masies (Can Comas, Can Monés o Cal Xicomèdia) que posen en valor la història agrícola del municipi.



Objectiu específic 1.3: Millorar les infraestructures verdes i blaves i vincular-les amb el context natural

Les infraestructures verdes i blaves del Prat de Llobregat són un conjunt d'elements i espais que tenen una funció ambiental, social i paisatgística, que ajuden a millorar la qualitat de vida dels seus habitants.

El municipi presenta nombroses **zones verdes**, com ara parcs, jardins i places, que són una part important de les infraestructures verdes del municipi. Aquestes zones verdes contribueixen a millorar la qualitat de l'aire i a reduir el soroll urbà.

No obstant, una de les infraestructures verdes més rellevants del municipi és el Parc Agrari del Baix Llobregat, que ocupa una gran part del territori municipal. Aquesta àrea agrícola és un espai natural i paisatgístic de gran importància, ja que produeix aliments de qualitat i ajuda a preservar el paisatge agrícola tradicional del Baix Llobregat. A més, el Parc Agrari té una funció important en la conservació de la biodiversitat del territori i en la regulació dels fluxos d'aigua.

D'altra banda, les **infraestructures blaves** tenen una gran importància al municipi. Les platges del Prat són una infraestructura blava de gran valor, aporten valor afegit al territori i contribueixen a millorar la qualitat de vida dels seus habitants. La platja de El Prat és una de les més llargues del litoral català i està protegida per la seva gran riquesa natural. A més, la platja de La Ricarda té un gran interès ecològic per la seva vegetació, la presència de dunes i un gran nombre d'espècies d'aus.

Una altra infraestructura blava municipal és el riu Llobregat, que desemboca en el mar a través de la desembocadura del Prat, considerat un connector fluvial principal. Aquest riu té un important paper ecològic i paisatgístic, ja que és una important via de transport fluvial i també un espai natural de gran valor, amb gran diversitat d'aus i fauna aquàtica.

Finalment, el Delta del Llobregat és una àrea humida de les més importants de Catalunya i presenta una gran riquesa per diferents tipologies d'espècies de flora i fauna. És una zona de gran interès natural i paisatgístic, que ha estat declarada Parc Natural per protegir la seva biodiversitat i paisatge.

Les maresmes i els prats humits (o prats inundables) són uns dels paisatges més característics dels espais naturals de la plana deltaica del Llobregat. Alhora representen un elevat valor quant a biodiversitat per les espècies de fauna i flora que hi són presents. A partir de les grans modificacions territorials patides pel Delta en els últims anys, s'ha modificat el seu sistema de drenatge i la major part de la ramaderia ha desaparegut. Com a conseqüència, aquests ambients han evolucionat cap a una vegetació molt densa, principalment de jonc marí (*Juncus acutus*), fins al punt de ser impenetrables i no aptes per a la fauna aquàtica i la flora característica dels aiguamolls. La superfície de maresmes del delta del Llobregat és molt reduïda, i actualment gran part està inutilitzada per a la fauna i la flora per la gran colonització de joncs, mentre que els ramats de cavalls que pasturen actualment a la maresma del Remolar, a Reguerons i a cal Tet no són capaços de controlar l'expansió de les jonqueres. A banda del perjudici per a la biodiversitat l'expansió de les jonqueres també ha provocat

un efecte negatiu en l'ús públic de l'espai, en reduir-se els espais oberts rics en fauna i un canvi en el paisatge. En uns espais de mida reduïda i fragmentats com és el cas del delta del Llobregat, la recuperació dels ambients de maresma és cabdal per millorar el seu valor ambiental, social i paisatgístic.

En els darrers anys, des de l'àmbit metropolità, s'ha executat la fase II de restauració i millora ambiental de les maresmes i prats humits del delta del Llobregat. Amb actuacions com:

- Recuperació de prats humits a tots els espais, mitjançant l'arrencada de les jonqueres per augmentar la diversitat de flora i fauna i potenciar els espais d'interès faunístic.
- Inundació controlada amb aigua de bona qualitat de la maresma de les Filipines i dels Reguerons, per millorar el seu estat ecològic, potenciar la seva biodiversitat i recarregar l'aqüífer.
- Millora paisatgística d'aquests espais naturals.
- Millora de la qualitat ambiental de les zones humides, gràcies a l'aportació d'aigua de bona qualitat als espais inundables i a l'aqüífer.
- Millora del desguàs i capacitat dels estanys del Remolar i la Magarola desrebliment del fons i allargant l'escullera actual en el cas del Remolar, i estudi d'un sistema de millora de desguàs per a la riera de Sant Climent.
- Creació o millora dels filtres verds i canyissars de depuració en espais adjacents a la riera de Sant Climent, la Murtra, la Ricarda i Cal Tet per a millorar la qualitat de l'aigua que entra en el sistema.

- Millora dels sistemes de regulació d'entrada i sortida d'aigua per a incorporar-ne de bona qualitat a les llacunes de la Ricarda, Ca l'Arana, Murtra i Sant Climent, així com a incrementar-ne la taxa de renovació.
- Naturalització del canal de sortida de l'estany de la Murtra.



Debilitats

- Antagonisme entre la perspectiva de la planificació urbana i la rural.
- Models de planificació rígids, que demanden escales diferents i objectius diferents per als nous problemes.
- Manca de connectivitat dels espais verds i blaus amb l'entorn urbà.
- Manca de pressupost a nivell local per al manteniment dels espais naturals.
- Manca de treball transversal entre les diferents seccions de l'ajuntament.

Amenaces

- Degradació del patrimoni construït.
- Degradació dels espais naturals afectats, i pèrdua d'espècies degut a l'ampliació de grans infraestructures de transport com l'aeroport o el port.
- Pèrdua irreversible del paisatge degut a noves infraestructures del transport.
- Manca pressupostària a l'ens supramunicipals.
- Comportaments i pràctiques incíviques que malmeten el territori, el patrimoni natural i cultural

Fortaleses

- Existència de planificació específica sobre biodiversitat.
- Existència d'un programa històric d'educació ambiental, amb llarga trajectòria i experiència.
- Ciutadania sensibilitzada i mobilitzada vers aquest àmbit.
- Molt rellevant el paper dels espais protegits al municipi.
- Ciutat ben comunicada que afavoreix el desenvolupament d'àrees dinàmiques d'activitat.
- Riquesa pel que fa al patrimoni natural i ambiental.
- Riquesa de paisatge i de la biodiversitat amb una gran capacitat per fer de base per a la millora de la qualitat urbana.

Oportunitats

- Els òrgans de gestió dels espais naturals són supramunicipals.
- Increment de zones d'especial protecció per les aus.
- Orografia poc complexa.
- Connexió de la ciutat amb l'entorn rural, millorant la qualitat ambiental de la ciutat.
- Reconeixement per part de la UE de la singularitat i protecció dels Espais naturals del Delta del Llobregat

OBJECTIU ESTRATÈGIC 2: MODEL DE CIUTAT

El model urbà més adequat és aquell que aposta per una densitat compacta, una diversitat d'usos, l'eficiència energètica en el seu funcionament i la cohesió social entre la ciutadania.

Per tant, la configuració urbana mitjançant la concentració constructiva, la distribució dels espais en verds, viaris o grisos, així com la distribució d'usos, són agents determinants en el seu impacte potencial. La planificació ha de perseguir estructures urbanes compactes i plurifuncionals, prioritzant l'adaptació dels teixits urbans tradicionals o existents, la recuperació de sòls abandonats dels nuclis urbans i la densificació de sòls urbans dispersos, actuant sobre:

- Reduir de distàncies entre usos, espais públics, equipaments i altres activitats, per fomentar patrons de proximitat que augmentin l'ús de modes de transports suaus.
- Transformar l'espai públic en un element clau de l'estructura urbana, utilitzant-lo com un autèntic espai de convivència ciutadana que prioritzi la qualitat per sobre de la quantitat.
- Reconfigurar l'espai urbà destinat a la mobilitat a canvi de fomentar la diversitat d'usos i drets ciutadans. Això implica convertir els carrers en veritables places perquè tothom en gaudeixi.

Una bona planificació es centra en la combinació d'usos tot fomentant espais d'activitat econòmica de petita escala, com oficines, petits negocis i locals comercials de diversos formats, la

seva compatibilitat amb els usos residencials i la proximitat de serveis propis de l'estat del benestar, com l'educació, la salut, l'oci o l'esport.

La planificació també persegueix transformar els teixits industrials en espais d'activitat mixta, compatibles amb la vida urbana, sobretot en zones properes als sòls urbans i evitar la deslocalització o espais amb activitats monofuncionals, com grans centres comercials i d'oci, ubicats a l'extraradi, que fomenten, els desplaçaments amb vehicles privats.

Cal tenir present que la presència d'infraestructures i la forma urbana condicionen els patrons d'ús del sòl, la mobilitat o l'habitatge i el benestar social. La implantació d'infraestructures al territori, per la seva dificultat de modificació, poden limitar el potencial de canvi de ciutats consolidades o la implementació de polítiques que busquin millorar l'eficiència en l'ús de recursos. Vet aquí, la importància de la seva planificació.

Avui en dia és indispensable pensar models de ciutat que plantegin les següents qüestions:

- L'impacte del canvi climàtic sobre les ciutats i la ciutadania.
- La contribució de les ciutats al canvi climàtic, amb els consums d'edificis, sistemes de transport, etc.
- La incorporació de noves tecnologies i la digitalització.
- La transformació accelerada dels estils de vida i de treball.
- Noves aproximacions a la salut, especialment en el seu aspecte col·lectiu.
- Les noves percepcions socials en matèria de seguretat. Una transició necessària en els models de mobilitat.

Totes aquestes qüestions comporten una transformació intensa i massiva amb operacions de rehabilitació, regeneració i renovació urbana. Una transformació cap a la millora integral de les ciutats i el seu patrimoni construït.



Objectiu específic 2.1: Definir un model urbà que fomenti la compacitat, l'equilibri urbà i la dotació de serveis bàsics

Històricament, el Prat de Llobregat era un poble que vivia de la pesca i l'agricultura amb cases disperses al voltant de l'església parroquial. Amb el pas del temps, la seva proximitat a la ciutat de Barcelona i l'increment de la població van propiciar el creixement i la urbanització de la zona.

La població del Prat s'ha anat transformant en les darreres dècades del segle XX amb el mateix ritme que la resta de municipis de l'àrea metropolitana. El municipi va experimentar un notable augment de població a la dècada dels anys 60-70, amb un increment

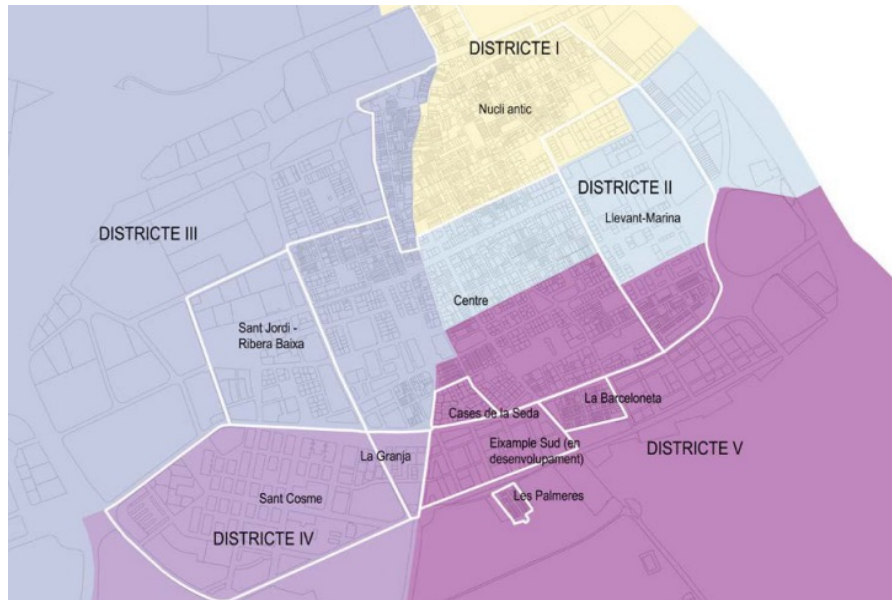
del 157 %, passant d'una població que just superava els 14.000 habitants a més de 35.000. En la dècada següent el creixement és més moderat, però cal destacar que l'any 1981 ja assoleix els 60.000 habitants. A partir d'aquí, el creixement s'estabilitza notablement amb 65.609 habitants a l'any 2023.

L'altre element que condiona l'estructura urbana del municipi és la seva relació amb l'aeroport de Barcelona - El Prat, que ocupa una part important del territori. Aquesta infraestructura ha influït en el desenvolupament de la ciutat i en la seva connexió amb la xarxa de transport, com ara les carreteres i el transport públic. El municipi es troba ben comunicat amb Barcelona i la seva àrea metropolitana a través de l'autovia de Castelldefels (C-31) i la denominada Pota Sud (B-20) que enllaça l'autopista del Garraf C-32 i les rondes de Barcelona, a més d'altres carreteres locals, com la del Prat a Sant Boi. Dues línies de ferrocarril, la de Maçanet-Vilanova-Sant Vicenç de Calders i la connexió amb l'aeroport (aeroport-Mataró), completen la xarxa de transport del municipi.

En termes de distribució urbana, el Prat de Llobregat compta amb diferents districtes i zones residencials que s'han anat desenvolupant al llarg del temps. Actualment, el municipi està integrat per cinc districtes, que constitueixen l'element clau de desagregació del municipi. Alhora el municipi està integrat per 10 barris:

- Districte 1: Nucli antic
- Districte 2: Centre i Llevant - Marina
- Districte 3: Centre i Sant Jordi - Ribera Baixa
- Districte 4: Sant Cosme i La Granja
- Districte 5: Centre, La Barceloneta, Cases de la Seda, Eixample Sud i Les Palmeres

Figura 1 Districtes i barris del Prat de Llobregat



Font: Pla local d'habitatge del Prat de Llobregat

A més del nucli urbà del Prat, el municipi compta amb diversos polígons industrials, àrees empresarials i espais econòmics d'importància:

- Polígon industrial Ca l'Alaio.
- Polígon industrial Cal Saio.
- Polígon industrial Enkalene.
- Polígon industrial Estruch.
- Polígon industrial Fondo d'en Peixo.
- Polígon industrial Mas Mateu.
- Polígon industrial pratenc.

- Sector empresarial Urgoiti-Ponsich. Té una localització periurbana, molt a prop del nucli antic del municipi i entre les infraestructures ferroviàries i la C-31. El perfil de les empreses instal·lades és de micro i petita empresa.
- Parc de Negocis Mas Blau I. Al costat del polígon Mas Mateu, la C-31 i l'Aeroport. Té una gran diversitat productiva, amb una majoria de micro i petites empreses, amb augment de les de tipus mitjà.
- Parc de Negocis Mas Balu II. Espai amb una alta diversificació d'activitats, enfocades al desenvolupament, l'expansió empresarial i el creixement econòmic. El perfil de les empreses instal·lades és molt variat, amb una alta representació d'empreses mitjanes.

D'altra banda, el municipi presenta una àrea costanera que inclou platges i el delta del riu Llobregat. Aquesta zona ha estat preservada com a espai natural protegit, oferint espais de recreació i preservant la seva biodiversitat.

En línia amb aquest objectiu, el model de ciutat del municipi del Prat de Llobregat planteja propiciar un creixement harmònic, racional i equilibrat de la ciutat, relacionant el nucli urbà i el seu entorn.

Tot i que la dotació d'equipaments bàsics (centres de salut, mercats, centres educatius, etc.) és àmplia i diversa, presenta alguns reptes pendents.

Principals **equipaments municipals** classificats segons el seu ús:

Equipaments sanitaris

- CAP i CUAP Disset de setembre
- CAP Dr. Pujol i Capsada
- CAP Ramona Via
- CDIAP (Centre de desenvolupament Infantil i Atenció Precoç)
- SPAI, Servei Integral per a les conductes addictives

Equipaments educatius

- Col·legi Mare de Deu del Carme
- Col·legi Seda
- Llar d'infants Dumbo
- Escola Bressol La Blaveta
- Escola Bressol La Granota
- Escola Privada Infantil el Jardinet
- Escola Privada Infantil Kiti
- Escola EE Can Rigol
- CFPA Terra Baixa
- Institut Escola del Prat
- Escola Jaume Balmes
- Escola H. Josep Tarradellas
- Escola Oficial d'Idiomes
- Escola Sant Jaume
- Institut Escola Pepa Colomer
- Institut Baldiri Guilera
- Institut Estany de la Ricarda
- Institut Ribera Baixa
- Escola del Mar
- Escola Bernat Metge
- Escola Bressol Cabusset
- Escola Bressol Sol Solet
- Escola Privada Infantil El Cargolet
- Escola Privada Infantil Estel
- Escola Privada Infantil Vailets
- Escola Charles Darwin
- Escola del Parc
- Escola Galileo Galilei
- Escola Joan Maragall
- Escola Jacint Verdaguer
- Escola Ramon Llull
- Escola Charles Darwin
- Escola d'oficis
- Institut Rosa Ribas Parellada
- Institut Illa de Banyols
- Institut Salvador Dalí

Equipaments d'ús cultural i altres

- Centre Cívic Jardins de la Pau
- Centre Cívic Sant Jordi – Ribera Baixa

- Centre Cívic Palmira Domènech
- Equipament Cívic Delta del Llobregat
- Hotel d'Entitats El Prat – Centre
- Centre Cultural Aeronàutic
- Centre Cultural el Remolar
- Centre Cultural Torre Balcells
- Centre d'Art Torre Muntadas
- Centre de Normalització Lingüística
- Cèntric, espai cultural
- Fundació catalana de l'esplai
- La Nau de Cultural Popular
- La Capsa
- El Semàfor
- Els Carabiners
- Teatre L'Artesà
- Cinema Capri
- Teatre Modern
- Casa de l'energia

Equipaments d'ús esportiu

- CEM Estruch
- CEM Julio Méndez
- Centre municipal de vela
- Pistes de petanca
- Altres espais de jocs biosaludables i espais d'esports al carrer d'ús lliure
- CEM Fondo d'En Peixo
- CEM Sagnier
- Pista d'skate
- Pistes Pàdel Barcelona – El Prat

Des d'una altra perspectiva, el model compacte de ciutat també ha de generar un suport urbà capaç de modular les diferents activitats i usos. En aquest sentit s'observa que El Prat de Llobregat és tracta d'un entorn majoritàriament residencial pel que fa a la tipologia edificatòria. De fet, aproximadament un 66,8% de les edificacions són residencials, seguides del sector industrial, amb un 24,3% i el sector terciari amb un 8,9%.

Objectiu específic 2.2: Garantir la complexitat funcional i la diversitat d'usos

Si anteriorment s'avaluava l'existència de sòl per a l'ús comercial, també és important avaluar el nivell de proveïment i la diversitat d'activitats implantades, precisament aquelles que satisfan les necessitats bàsiques.

Pel que fa a l'activitat econòmica municipal, aquesta es concentra majoritàriament a l'entorn urbà. El Centre de Promoció Econòmica de l'Ajuntament del Prat és l'equipament de referència en l'àmbit del desenvolupament local del municipi. Està orientat al servei públic de la ciutadania, dels establiments comercials i de les empreses que operen al territori. Els seus principals objectius són potenciar els serveis d'orientació, intermediació, formació i qualificació professional, donar suport a les "micro", petites i mitjanes empreses en els seus processos de consolidació, creixement i millora competitiva, promoure la cultura emprenedora i donar suport al comerç local, en la seva modernització i consolidació empresarial.



Actualment el comerç del Prat de Llobregat es desenvolupa, fonamentalment, entorn els 5 eixos comercials:

- Eix comercial del casc antic
- Eix comercial Marina – Lleida
- Eix comercial Verge de Montserrat
- Eix comercial Remolar i entorn del Cèntric
- Eix comercial Riu Llobregat

Actualment l'Ajuntament del Prat disposa d'un programa d'assessorament i acreditació de la qualitat dels establiments comercials del municipi que té com a objectiu la millora de la gestió i la competitivitat del comerç local.

Objectiu específic 2.3: Garantir la qualitat i l'accessibilitat universal dels espais públics

Un dels trets més importants del Prat de Llobregat en quant a accessibilitat és la manca de pendent del seu territori. La situació al Delta del Llobregat comporta un risc important d'inundació. Fet que ha comportat que, tradicionalment, les plantes baixes dels edificis es situïn per sobre la rasant del carrer. Aquest tret repercuteix en l'accessibilitat obligant a la construcció de rampes i escales per accedir a gran part d'equipaments i serveis.

En quasi la totalitat dels espais públics hi ha alguna zona equipada amb mobiliari urbà destinada a l'estada de la ciutadania. El seu grau d'accessibilitat varia en funció de l'itinerari d'accés i la disposició i característiques del mobiliari.

Hi ha 60 espais públics on hi ha àrees de jocs infantils. En alguns hi trobem més d'un àrea de jocs, resultant un total de 71 zones de jocs. Als darrers anys, s'ha fet un esforç per dotar d'elements accessibles diferents espais de jocs i en 26 de les àrees de jocs infantils situades en espais públics es considera que hi ha elements accessibles per a cadires de rodes, ja sigui pel paviment o per les característiques del joc, posant l'èmfasi en què per a garantir que les àrees de jocs infantils puguin ser inclusives cal que cap joc sigui exclusiu o exclouent.

Actualment hi ha 9 zones de jocs biosaludables, espais equipats per poder fer-hi diversos tipus d'exercicis suaus, situats en entorns enjardinats, amb paviment de sauló compactat. Les parts mòbils no estan per sobre dels 1,40 m d'alçada i la seva disposició permet espais d'apropament i maniobra.



El Prat disposa de 13 espais equipats com a correccans, amb superfícies que van dels 160 als 1.200 m². La tanca és de lames de fusta i porta amb balda, amb cartell de senyalització informativa i cívica, amb bancs, dispensador de bosses, papereres i font.

Objectiu específic 2.4: Millorar el medi ambient urbà i reduir la contaminació

Un model urbà compacte es caracteritza per l'optimització de l'ús del sòl. No obstant, aquesta optimització de l'ús pot traduir-se en ocasions en impactes negatius per al medi ambient.

Actualment El Prat de Llobregat es troba en un àmbit natural privilegiat, fet que dota a la ciutat amb una riquesa paisatgística i una gran diversitat d'hàbitats naturals. És per això que es creu necessari establir un pla estratègic local per a la conservació i recuperació de la biodiversitat.

Objectiu específic 2.5: Impulsar la regeneració urbana

La regeneració urbana integrada és un procés que ha d'incloure accions físiques (rehabilitació de l'habitatge privat, adquisició de sòl públic per a la generació de nous espais públics, creació d'infraestructures verdes, sobre tot a l'interior del teixit urbà i creació d'habitatges assequibles), accions funcionals (reequilibrar la mixtura d'usos i oferir alternatives de mobilitat sostenible), accions socials (evitar la segregació social i prevenir els desplaçaments derivats dels augments de plusvàlues), accions econòmiques (afavorir l'economia urbana, la creació de treball i la formació en

sectors estratègics) i accions de gestió (assessorar i involucrar als agents implicats en el procés de regeneració urbana).

El municipi del Prat de Llobregat, tot i no situar-se dins de cap àmbit de regeneració urbana sí que realitza una promoció de la rehabilitació energètica d'habitatges a través d'ajuts de l'Agència Catalana de l'Habitatge (AHC) i de l'ICAEN, d'acord amb els diferents programes (PREE, Next Generation, etc).



Objectiu específic 2.6: Millorar la qualitat i sostenibilitat dels edificis

En l'anàlitzar el cadastre, s'observa com la major part de la superfície edificada fou construïda amb anterioritat a l'entrada en vigor de les normes tècniques d'edificació, i només un 50 %, d'acord amb el Codi Tècnic de l'edificació (1979 en endavant).

En aquests context, el Pla de Rehabilitació del Prat de Llobregat té per objectiu la millora de les condicions de vida i de salut de les persones. Per aconseguir-ho, planteja una sèrie d'objectius concrets, en funció de les característiques pròpies del parc residencial on es vol intervenir i de les persones que hi resideixen. També planteja una sèrie de millores als equipaments públics, com la incorporació d'energies renovables per reduir l'impacte ambiental i els costos d'energia.



Debilitats

- Distribució irregular de les zones comercials al llarg de la ciutat.
- Contaminació ambiental, acústica i lumínica a determinades zones.
- Parc d'habitatges antic i deficient en alguns sectors concrets de la ciutat.
- Amplia tradició de la implementació de polítiques innovadores en l'àmbit educatiu, esportiu, social i cultural.

Amenaces

- Manca flexibilitat pel que fa als instruments de planificació.
- Disminució de la mida mitjana de la llar.
- Capacitat d'inversió privada més gran que la capacitat d'inversió pública.

Fortaleses

- Gran nombre d'equipaments públics.
- Pla d'accessibilitat en constant actualització i amb alta prioritat política i tècnica.
- Nucli urbà compacte.
- Ciutat ben comunicada que permet desenvolupar importants enclavaments d'activitat econòmica.
- Avanç important en la millora de l'espai públic pel que fa a accessibilitat, mobilitat sostenible i zones de vianants.
- Consciència social sobre la necessitat de pensar en un model de ciutat més sostenible.
- Bona comunicació entre els PAE's i el nucli urbà, en tots els modes de transport (a peu, bicicleta i transport públic).

Oportunitats

- Programes d'ajuts europeus (*Next Generation*) o ajuts de caràcter supramunicipal, que aposten per la rehabilitació urbana i el desenvolupament urbà equilibrat, sostenible i integrat.
- Polítiques autonòmiques i nacionals en relació amb la rehabilitació, regeneració i renovació urbana que fomenten un model de ciutat més sostenible.
- Oportunitats per a la millora de l'accessibilitat als sistemes de transport.

OBJECTIU ESTRATÈGIC 3: CANVI CLIMÀTIC I RESILIÈNCIA

L'augment de les temperatures i les seves conseqüències, com els llargs períodes de sequera, les inundacions a causa de pluges torrencials, la pèrdua de sòl fèrtil, l'increment dels incendis forestals i l'elevació del nivell del mar, són alguns dels efectes més negatius que es vinculen al canvi climàtic a Espanya, als quals el planejament territorial i urbanístic ha d'intentar respondre de manera preventiva. La mitigació dels efectes del canvi climàtic es mostra, per tant, com una obligació i una urgència, mentre que l'adaptació constitueix una necessitat. Això és degut a diversos agents:

- L'increment de la urbanització i la reducció de la permeabilitat del sòl provoquen una disminució de la capacitat d'absorció de l'aigua caiguda i un augment de la seva velocitat fins a arribar al mar. Aquesta reducció, juntament amb un increment dels episodis de pluja torrencial, fa augmentar la probabilitat d'inundacions en els sistemes urbans.
- La recurrència de temps de sequera extrema durant llargs períodes de temps compromet l'organització de moltes ciutats i àrees metropolitanes, i això obliga a prendre mesures de diferent naturalesa. Una precipitació més baixa, juntament amb un canvi en el règim plujós i l'increment de la població i l'activitat urbana, pot provocar disfuncions de diversa naturalesa si els sistemes urbans no desenvolupen mesures adequades per abordar el nou escenari hídric que ve de la mà del canvi climàtic.

- Les onades de calor tenen un efecte afegit vinculades a l'increment de les temperatures. El seu impacte immediat és la incomoditat tèrmica, però en casos extrems, amb períodes prolongats d'altres temperatures, pot arribar a suposar un augment de malalties i morts. Les característiques urbanes modifiquen el clima de les ciutats i fan que la temperatura en aquestes sigui diversos graus més elevada que en les àrees rurals. La combinació de les onades de calor amb l'efecte illa de calor augmenta l'impacte sobre la salut de la ciutadania.
- L'increment de les temperatures sovint ve acompanyat de la transmissió de malalties vehiculades per aliments o l'aparició de nous vectors ambientals.

Avui dia, les àrees urbanes acullen la major part de la població mundial. Aquestes àrees són les responsables, directament o indirectament, de la majoria de les emissions de gasos d'efecte hivernacle (no menys del 70%) produïdes al planeta. Les emissions es generen principalment per a la producció de béns i serveis utilitzats pels consumidors i consumidores, especialment per a les rendes mitjanes i altes, i per mantenir les funcions i l'organització urbana (transport, gestió de fluxos massius i energètics, etc.).

Tots aquests agents alerten també sobre l'oportunitat de la resiliència, entesa com la capacitat de les comunitats per resistir, adaptar-se i recuperar-se davant les pertorbacions del seu entorn, un concepte clau per afrontar un clima canviant i variable.

La lluita per la mitigació, l'adaptació i la resiliència davant del canvi climàtic es guanyarà o es perdrà a les ciutats. La clau per a frenar i, si cal, reduir l'escalfament global es centra en la manera de produir, en els estils de vida emprats i en la gestió dels fluxos metabòlics de les ciutats.

Cal una organització urbana que permeti afrontar el futur amb capacitat d'anticipació i reducció de les incerteses. Una planificació territorial i urbana que s'adapti als efectes del canvi climàtic i que avanci en la seva prevenció permetrà optimitzar i reduir el consum d'energia i d'aigua, i ser més eficients energèticament.

Objectiu específic 3.1: Adaptar el model territorial i urbà als efectes del canvi climàtic i avançar en la seva prevenció.

El municipi del Prat de Llobregat presenta una vulnerabilitat mitja als impactes del canvi climàtic (estimació qualitativa d'1,4 en una escala de 0 a 3). L'avaluació va tenir en compte la valoració dels riscos feta en els treballs del PLACC i l'anàlisi de la vulnerabilitat al canvi climàtic dels municipis de Catalunya publicada per l'Oficina Catalana de Canvi climàtic (OCCC) aplicats als impactes que es proposen en la metodologia de la Diputació de Barcelona.

Els impactes als quals el municipi és més vulnerable són els associats als riscos de pujada del nivell del mar, sequeres i manca de disponibilitat d'aigua, seguida de la pèrdua de valors paisatgístics i de biodiversitat.

Els principals impactes de les sequeres i la disminució de la disponibilitat d'aigua que haurà d'afrontar l'Ajuntament són els problemes d'abastament d'aigua potable bé per manca de quantitat i/o empitjorament de la qualitat. L'exposició és elevada perquè el 70% de l'abastament del Prat prové dels recursos propis. És cert que la connexió al sistema ATLL amb algunes fonts alternatives com la dessalinitzadora aporta uns recursos disponibles complementaris. La vulnerabilitat és alta tant per

l'abastament a la població com per al manteniment del verd urbà. També hi ha vulnerabilitat per als conreus tot i que en aquest cas els requeriments de qualitat poden ser menors.

En el marc de l'aigua, cal destacar especialment la vulnerabilitat de l'aqüífer del Delta del Llobregat, doncs, actualment ja està sotmès a forta pressió.

L'altre risc amb major rellevància és la pujada del nivell del mar si bé en aquest camp l'Ajuntament té una menor capacitat d'actuació. La vulnerabilitat a la pèrdua de platges i dunes és molt alta pel grau d'exposició i l'adaptació requereix mesures costoses com l'aportació de sorres com ja està previst en la declaració d'impacte de l'ampliació del Port de Barcelona.

El municipi s'exposa també als efectes econòmics derivats de la pèrdua dels principals atractius naturals i el seu efecte sobre les persones visitants (i població resident), les platges i les zones protegides vinculades als ecosistemes litorals.

També presenten una vulnerabilitat superior a la mitjana els riscos vinculats amb la pèrdua d'interès paisatgístic i biodiversitat. L'increment esperat de la temperatura mitjana anual, la reducció probable de la precipitació (o major irregularitat amb més períodes de sequera) i l'increment del nivell del mar poden alterar de manera important zones sensibles com els aiguamolls i llacunes litorals i les seves reserves naturals.

Els riscos associats a les onades de calor o increment de la temperatura tenen globalment un impacte moderat. Ara bé, dins aquest conjunt cal prestar una atenció específica a l'impacte sobre la salut derivat de l'increment de les temperatures i les malalties respiratòries.

Les estratègies de mitigació dels efectes passen per apostar per un model urbà que tendeixi a les morfologies compactes i funcionalment divers, pels seus avantatges en la reducció d'impactes ambientals; que sigui circular en els fluxos materials i energètics necessaris per a la seva autosuficiència; i respectuós amb les dinàmiques i ecosistemes naturals, minimitzant els impactes negatius de la urbanització, i treballant amb els processos naturals.

La millora de la dotació dels serveis ecosistèmics del conjunt del municipi és, en aquest marc, un objectiu fonamental. Accions proposades en altres objectius com model urbà, paisatge i territori, circularitat i habitatge estan alineats amb l'adaptació del model urbà als efectes del canvi climàtic.



Objectiu específic 3.2: Reduir les emissions de gasos d'efecte hivernacle

Les emissions de GEH al municipi del Prat de Llobregat (àmbit PAESC) van ser de 285.869 t CO₂eq l'any 2016, equivalents a 4,50t CO₂ eq/hab. Les emissions es van mantenir en valors similars (increment del 4 %) respecte l'any de referència (2005): 274.109 t CO₂eq.

La mitjana d'emissions de municipis de la província de Barcelona del mateix tram de població va ser de 3,07 t CO₂eq /hab, el que implica un valor 46 % inferior respecte els valors del Prat. Una de les explicacions és degut a l'efecte que té el perfil econòmic del municipi respecte la província, amb un sector terciari molt desenvolupat. De fet, el sector terciari representa la meitat de les emissions del municipi i, per tant, el comportament en aquest àmbit marca de forma molt clara els resultats del PAESC. El sector terciari inclou totes les activitats incloses en el sector serveis a excepció dels serveis vinculats al transport com subestacions transformadores, etc. En el cas del Prat de Llobregat, també es van descomptar, al seu moment, les dades corresponents a l'aeroport a partir de la informació sobre els consums energètics subministrada per AENA.

El consum energètic va seguir la mateixa tendència, amb un increment del 16 % respecte l'any de referència. L'any 2016, va ser de 923.921 MWh equivalent a 4.560 kWh/hab; per 793.447 MWh i 12.557 kWh/hab al 2005.

Les emissions atribuïbles directament a l'acció municipal es van veure reduïdes aproximadament en un 23 % tot i que pel que fa al consum energètic, el consum s'ha mantingut pràcticament igual

(increment del 2 %), tot i l'important salt quantitatiu en el nombre d'instal·lacions municipals.

Als darrers anys, l'Ajuntament ha executat diverses accions encaminades a la reducció de la demanda energètica i per tant, de les emissions. Algunes que s'han anomenat anteriorment (Casa de l'energia, comunitats energètiques, bonificacions d'IBI, entre d'altres), han tingut un efecte reductor en la generació d'emissions locals que cal avaluar. És d'esperar que els indicadors energètics tant a nivell residencial com a nivell de l'àmbit de l'Ajuntament s'hagin vist reduïts notablement.

Objectiu 3.3: Millorar la resiliència enfront al canvi climàtic

El Prat del Llobregat disposa de zones urbanes i naturals sensibles a diferents riscos que es podrien veure afectades en els diferents escenaris del canvi climàtic. La presència del riu Llobregat fa, que intrínsecament, existeixi un risc d'inundacions i una afectació a zones sensibles.

L'augment de les temperatures i la disminució de la pluviometria incrementarà el risc d'incendis tot i que aquest, no sigui un risc destacable per al municipi del Prat. De fet, d'acord amb el mapa de protecció civil de Catalunya, tot i que el perill és alt, la vulnerabilitat és molt baixa.

D'altra banda, els canvis en el clima provocaran canvis en la fauna i la flora de la zona. Les espècies vegetals mediterrànies es veuen afavorides pels increments de la temperatura, però d'altres amb característiques diferents, es veuran debilitades i, per tant, seran més vulnerables davant de diversos tipus de plagues que les puguin atacar, malalties i l'estrès hídric.

Finalment, destacar que aquests canvis també incidiran en la salut de les persones i incrementaran fenòmens urbans com l'efecte illa de calor o l'increment de la concentració de contaminants atmosfèrics.

La necessitat de refrigeració dels edificis incrementarà els patrons de demanda energètica i afectarà especialment a la població més vulnerable, augmentant la mortalitat associada a la calor.

El balanç econòmic global d'un pla de resiliència s'ha de plantejar com una relació entre el cost del total de les accions i el cost de no actuar. Fer aquest balanç és molt complex, d'una banda, no es pot dimensionar exactament el cost dels impactes derivats del canvi climàtic. De l'altra, els costos de pal·liar o corregir els impactes no recauen només en l'administració local sinó que són assumits per diferents agents: la pròpia administració local, la Generalitat de Catalunya, la ciutadania o empreses afectades, etc.



Debilitats

- Manca de fonts de finançament i capacitat d'intervenció local.
- Nivells educatius baixos a la població.
- Sistemes de climatització basats en combustibles fòssils i per tant, repercussions en qualitat de l'aire, qualitat de vida i cost energètic.
- Contaminació derivada de la indústria i l'activitat logística (port i aeroport) sense capacitat d'intervenció ni tampoc de compensació a nivell local.

Amenaces

- Negacionisme del canvi climàtic per part de responsables polítics.
- Negacionisme del canvi climàtic present a les xarxes socials amb afectació a la població més jove.
- Dinàmiques excloents com la gentrificació versus la disponibilitat d'habitatge.
- Increment dels nivells de contaminació atmosfèrica i conseqüències sobre la salut pública.
- Increment de l'exposició a riscos naturals, especialment inundacions, augment del nivell del mar i onades de calor, i afectació a infraestructures i població.
- Canvis en els patrons de demanda energètica.
- Increment en els problemes de salut i qualitat de vida vinculats als efectes del canvi climàtic.

Fortaleses

- Voluntat política local per afavorir polítiques públiques en matèria de mitigació del canvi climàtic i el foment de les energies renovables.
- Bases de dades científiques fiables.
- Bona salut de les associacions de defensa del territori.
- Projectes tractors innovadors en comparació a la resta de ciutats de Catalunya.
- Disponibilitat de la Casa de l'energia com a referent d'acció local
- Comunitat d'energia ciutadana del Prat "Energia del Prat"

Oportunitats

- Creixement de la consciència col·lectiva sobre els efectes del canvi climàtic i la necessitat de transformació social.
- Polítiques europees amb fons vinculats a l'adaptació i mitigació dels efectes del canvi climàtic.
- Possibilitat de connexió de la ciutat amb l'entorn natural millorant la qualitat ambiental i la qualitat de vida a la ciutat.

OBJECTIU ESTRATÈGIC 4: GESTIÓ SOSTENIBLE DELS RECURSOS I ECONOMIA CIRCULAR

Les ciutats juguen un paper crucial com a motors econòmics i són grans consumidores de recursos naturals (75 % dels recursos globals) i generadores de residus (50 % de la producció global). També són responsables d'entre el 60 % i el 80 % de les emissions de gasos d'efecte hivernacle, segons l'informe de les Nacions Unides *"Resource Efficiency as Key Issue in the New Urban Agenda"*.

Les ciutats participen i són corresponsables dels impactes ambientals i del consum elevat de recursos naturals causats per un model econòmic lineal. Per tant, han de jugar un paper essencial en la transició cap a un model econòmic circular que garanteixi una millor qualitat de vida i faci de les ciutats llocs atractius per viure-hi.

L'eficiència en l'ús de recursos està directament relacionada amb el metabolisme urbà, és a dir, els fluxos de materials, aigua i energia. L'ús i la gestió dels recursos naturals han de ser els més eficients possible, alhora que minimitzar les pertorbacions als ecosistemes.

Els sistemes de retenció, emmagatzematge, eficiència en l'ús i reutilització de l'aigua han de tenir un paper destacat en l'agenda urbana global. És imprescindible vincular el desenvolupament urbà amb el cicle de l'aigua a nivell local, com ara la captació d'aigua de pluja i la reutilització d'aigües regenerades, i evitar la contaminació de l'aigua.

Un altre aspecte prioritari és el foment de la circularitat i la gestió dels residus. Un model de gestió de residus basat en la sostenibilitat ha d'aplicar la jerarquia de residus, especialment en la prevenció, reducció, reutilització i reciclatge, per avançar cap a una societat que redueixi l'impacte ambiental i millori la disponibilitat de matèries primeres.

Finalment, cal tenir present la sobirania alimentària i l'agricultura de proximitat. Ambdós conceptes vinculants per assolir l'autosuficiència i la reducció de la petjada ecològica. És necessari vincular i conèixer les implicacions globals de la procedència geogràfica dels aliments, l'efecte sobre la producció local i el cost, econòmic i energètic, de les importacions.

Objectiu específic 4.1: Ser més eficients energèticament i estalviar energia

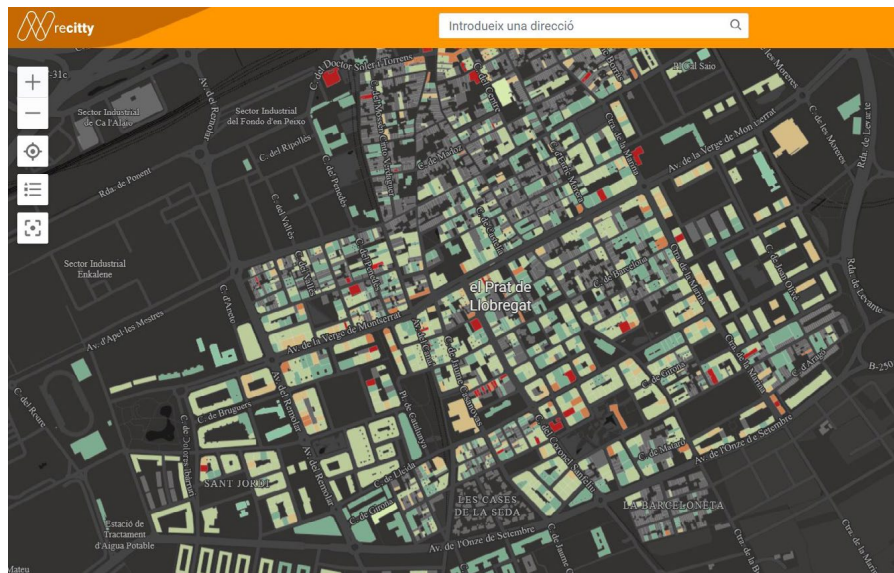
L'any 2015, el municipi del Prat de Llobregat era el segon municipi de l'Àrea Metropolitana de Barcelona pel que fa al consum d'energia per habitant. Només es veia superat pel municipi de Castellbisbal.

L'Ajuntament ha entomat diverses mesures com el mapa de l'energia del Prat que permet conèixer el consum energètic del municipi i ser una eina al servei de la gent, de la consciència energètica, de la rehabilitació, del canvi a la ciutat a partir del canvi energètic.

D'acord amb el mapa energètic del Prat s'estima el consum anual en un total de 140 MWh/any aproximadament, en una proporció de 81,2 MWh en electricitat i 58 MWh en gas. Aquestes dades es corresponen a l'any 2020. Tant el consum de gas com d'electricitat

han baixat per al període 2018-2020. Cal destacar que aquesta és una eina limitada ja que obvia part dels habitatges però permet, de forma molt sintetitzada, obtenir una fotografia del consum energètic del municipi. A més a més, l'ajuntament ha creat també un geovisor, que permet veure el consum energètic final estimat.

Al febrer de 2023, es va constituir oficialment Energia del Prat, la comunitat ciutadana d'energia del Prat de Llobregat que va néixer amb la voluntat de ser una de les més grans i importants de l'Estat. La comunitat, liderada per l'Ajuntament, amb un 40 % de les participacions, així com, de la mà d'entitats, pimes i veïns i veïnes, s'ha constituït amb un capital inicial de 300.000 euros. El seu objectiu és oferir altres serveis energètics per democratitzar l'accés als subministraments bàsics de les llars i empreses de la ciutat.



L'oferta de serveis de la comunitat consistirà en rebre energia fotovoltaica produïda a les teulades d'edificis municipals mitjançant models d'autoconsum compartit. Posteriorment es preveu una possible incorporació de teulades privades en la mateixa.

Cal destacar també, que previ a la formalització de la comunitat d'energia Energia del Prat, l'ajuntament va instal·lar fins a 1.000 kWp, el que representa, aproximadament, la generació de 1,35 MWh.

La **Casa de l'Energia** és un equipament municipal dedicat a l'energia, un espai d'informació, assessorament i reflexió que neix amb vocació de donar suport a la ciutadania, comerços i empreses per dur a terme la necessària transició energètica. Ofereix:

- Estalvi energètic: assessorament generalitzat a escoles, comerços o particulars, especialment amb la factura d'energia o altres estratègies.
- Instal·lació de plaques solars: informació sobre instal·lació, tràmits, permisos i bonificacions.
- Rehabilitació energètica d'edificis: dinamització de jornades i suport a particulars en la tramitació d'ajuts d'altres administracions com l'ICAEN o l'Agència de l'Habitatge de Catalunya.
- Aula de l'energia: cursos, activitats i recursos per a l'aprenentatge sobre eines d'estalvi, eficiència energètica i energies renovables.
- Espai professional: espai d'informació destinat a personal tècnic local.

L'Ajuntament del Prat de Llobregat ha posat en marxa un sistema de *carsharing* elèctric municipal amb l'objectiu d'impulsar la descarbonització dels desplaçaments, tant urbans com

interurbans. Es disposa d'un total de 8 vehicles i acabarà amb, com a mínim, 12 quan acabi el seu desplegament aquest any 2023. Els poden llogar totes les persones residents i/o treballadores del municipi a través de l'app *El Prat Carsharing*. Aquesta iniciativa, pionera a Catalunya, permet l'ús puntual en preus/hora o per dia.

Objectiu específic 4.2: optimitzar i reduir el consum d'aigua

L'abastament al municipi es basa en la captació d'aigua procedent de l'aqüífer profund del delta del riu Llobregat, disposant a més, d'una connexió amb la xarxa pública metropolitana de distribució en "Alta" d'Aigües Ter Llobregat (ATLL),

Actualment, Aigües del Prat, S.A. té autoritzada una capacitat d'extracció de l'aqüífer profund de 5,00 Hm³/any i la connexió amb la xarxa pública metropolitana de distribució en "Alta" d'ATLL garanteix un cabal de subministrament de 2,68 Hm³/any. Per tant, la capacitat màxima de distribució actual d'Aigües del Prat, S.A., és de 7,68 Hm³/any.

Per a la gestió de l'abastament d'aigua potable al municipi, s'extreu l'aigua subterrània mitjançant 6 pous municipals de captació, dotats cadascun d'ells dels elements necessaris per impulsar l'aigua captada fins a les dues Estacions de Tractament d'Aigua Potable (ETAP's): ETAP Sagnier i ETAP Mas Blau, abans de la distribució domiciliària de l'aigua un cop potabilitzada.

Aigües del Prat SA és una societat municipal que neix l'any 1988 com a instrument de gestió pública eficaç per millorar la qualitat del servei d'abastament d'aigua al municipi del Prat de Llobregat. Treballa sota les directrius i orientació de la Junta General

d'Accionistes, formada pel propi plenari de l'Ajuntament, i del Consell d'Administració. Els resultats econòmics de l'empresa són fiscalitzats per l'Ajuntament.

Aigües del Prat treballa per garantir un servei de qualitat al menor preu possible per les seves persones abonades, reinvertint els beneficis en la reducció de les tarifes, la modernització i millora de les seves instal·lacions i la preservació del medi ambient.

El Prat de Llobregat és actualment l'única ciutat de l'àrea metropolitana de Barcelona de més de 60.000 habitants que té l'abastament d'aigua potable amb estructures públiques pròpies i localitzades dins del seu municipi.

L'any 2022 es va subministrar un total de 4.278.494 m³ a la xarxa d'abastament amb una distribució d'un 77,6 % procedents de fonts pròpies i un 22,4 % procedents de la xarxa d'ATLL. El seu rendiment es situa en valors del 89,32 %, considerat alt o excel·lent per l'Agència Catalana de l'Aigua. El valor subministrat per habitant és de 180,25 l/hab./dia.

D'acord amb el PES del Prat de Llobregat, a part de l'aigua freàtica, en un futur es disposarà d'un nou recurs: l'aigua regenerada, aigua procedent del tractament terciari de l'ERA de l'EDAR del Baix Llobregat. Es preveu que, se subministrarà desinfectada i en les condicions adients per a la seva utilització.

L'Ajuntament del Prat va constituir la Taula de l'Aigua, com a nou òrgan d'organització i coordinació en la gestió dels serveis municipals relacionats amb el cicle de l'aigua, l'any 2016. Els seus objectius s'adrecen a garantir la millor planificació i coordinació de les actuacions a executar en el territori en matèria d'aigües. Es reuneix amb caràcter quadrimestral de manera ordinària i amb caràcter extraordinari quan així escaigui.

Objectiu específic 4.3. Fomentar el cicle dels materials

Les entitats locals juguen un paper clau en fomentar el cicle de vida dels materials (disseny, producció, ús o consum i gestió dels residus), ja sigui a través de l'aplicació activa a l'administració, el foment de la producció circular i/o l'impuls al consum circular.

En l'àmbit de l'administració pública, hi ha molts aspectes transversals que afecten el cicle de vida dels materials, com la reducció del consum energètic i la generació d'energia renovable, la gestió integral del cicle de l'aigua, la reducció d'emissions de gasos d'efecte hivernacle i la gestió de residus.

D'altra banda, la millor forma d'incidència de l'administració local és via la contractació pública i responsable de béns i serveis. Així, cal:

- Fomentar la circularitat dels materials en noves construccions o rehabilitacions d'edificis de titularitat pública que el municipi ha de gestionar.
- Impulsar la contractació de productes i serveis a empreses que puguin certificar criteris de circularitat en els seus processos, com un valor afegit més enllà de criteris econòmics.

També cal donar prioritat a la reutilització, la segona vida i l'allargament de la vida útil dels productes i serveis. És el cas del Mercat de segona mà o l'espai d'intercanvi RecuPrat de la deixalleria. Altres accions poden ser les diverses campanyes i tallers de sensibilització i educació ambiental executats per fomentar la reutilització d'objectes, com per exemple, la campanya "Al Prat, menys residus" o les activitats de la setmana europea de la prevenció de residus.

Un altre àmbit en què l'administració pot treballar és el foment

de la producció circular. Aquesta promoció pot traduir-se en incentius fiscals per a l'establiment d'empreses al municipi que generin un valor afegit en matèria de circularitat. En un context municipal amb una baixa presència industrial i una necessitat de diversificació en els usos del territori, resulta interessant atraure serveis d'ecodisseny, ecoinnovació o ecoconstrucció.

Finalment, destacar el sector alimentari, amb la elaboració de l'estratègia alimentària que entre d'altres preveu:

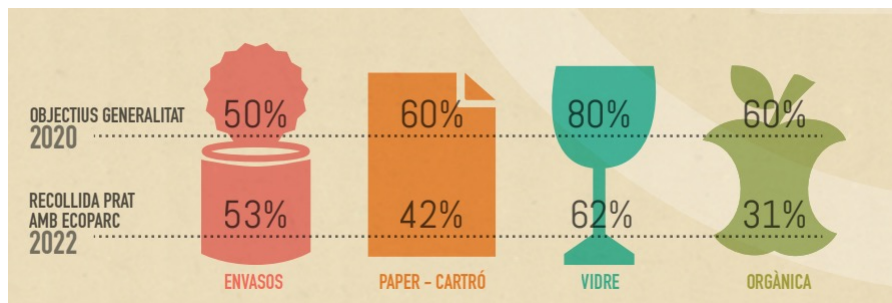
- Promoure la implicació de tots els agents de la cadena agroalimentària en la construcció de les accions de promoció d'un sistema alimentari sostenible, just i resilient.
- Promoure plans de prevenció i reducció de les pèrdues i el malbaratament alimentari al llarg de la cadena alimentària.
- Generar nous projectes que treballin amb valors de cooperativisme i de l'economia social i solidària que assegurin llocs de feina dignes al llarg de tota la cadena agroalimentària.



Objectiu específic 4.4 Reduir els residus i afavorir el seu reciclatge

El Prat de Llobregat presenta un valor de generació de residus per càpita d'1,21 kg/hab./dia. Aquesta generació s'ha vist lleugerament reduïda en els darrers anys, assolint el seu màxim l'any 2018 i 2019 amb una generació d'1,27 Kg/hab./dia.

Respecte a la recollida selectiva, cal destacar que el Prat es situa, com el sisè municipi amb major índex de recollida selectiva, entre els municipis que tenen més de 50.000 habitants.



Respecte als objectius de 2020 de la Generalitat de Catalunya, els valors encara són baixos per 3 de les 4 fraccions, assolint només en el cas dels envasos els índex desitjats. En aquest sentit, cal tenir present que els índex de recollida selectiva han de continuar augmentant, assolint:

- Aconseguir taxes de preparació per a la reutilització i el reciclatge dels residus municipals del 55 % per a l'any 2025, del 60 % per a l'any 2030 i del 65 % per al 2035.
- Aconseguir taxes de reciclatge obligatòries per a tots els envasos del 70 % el 2030.

- Prohibició, l'any 2030, d'abocar residus reciclables.
- Exigir que tots els envasos a l'any 2030 siguin reciclables.

Així, la ciutat, es troba clarament lluny d'aquest objectiu, al situar-se en valors del 38,1 % l'any 2022, fins a 17 punts per sota dels índex desitjats.



Debilitats

- Dependència de fonts d'aigua pròpies, però amb recàrrega en àmbits superiors als municipals.
- Sistemes de reg del parc agrari optimitzables.
- Estancament del percentatge de recollida selectiva.
- Escassa cultura pública i privada sobre l'ús compartit de béns o l'adquisició de béns reutilitzats, reciclats o refabricats.

Amenaces

- Dependència energètica i de recursos de mercats exteriors.
- Increment de la població vulnerable a ser pobra energèticament.
- Problemes de gestió hídrica d'abast supramunicipal o regional que poden afectar els entorns urbans
- Escassetat de primeres matèries essencials i augment dels preus per al desenvolupament de l'economia global i local.
- Manca de sobirania alimentària a nivell de país.
- Increment del nombre de sequeres i altres episodis extrems que afectin a la producció agroalimentària i a l'abastament d'aigua potable.
- Manca de cultura de reciclatge i recollida selectiva.

Fortaleses

- Disponibilitat d'una empresa pública per a la gestió de l'aigua i del sanejament.
- Disponibilitat de recursos freàtics.
- Polítiques municipals en matèria d'eficiència energètica: millora de l'enllumenat públic, incorporació d'energies renovables a edificis públics.
- Capacitat tècnica i tecnològica per a implementar energies renovables.
- Disponibilitat d'un teixit associatiu actiu i participatiu que fomenta la transició energètica de forma independent.
- Comunitat ciutadania d'energia "Energia del Prat".
- Disponibilitat d'una oficina d'atenció al públic en matèria d'energia, la Casa de l'energia i una oficina d'impuls de l'economia circular entre les empreses.
- Instal·lació de plaques fotovoltaïques als edificis públics.
- Aposta per les comunitats energètiques.

Oportunitats

- Polítiques nacionals i europees relacionades amb la promoció de les energies renovables i l'eficiència energètica.
- Xarxes de ciutats, programes d'adhesió a pactes o estratègies per millorar eficiència energètica, energies renovables i contra el canvi climàtic.
- Elevat potencial de desenvolupament d'energies renovables.
- Augment de la consciència ambiental de la ciutadania favorable a un desenvolupament sostenible i respectuós amb el medi ambient.
- Potencial d'instal·lació de sistemes d'autoconsum d'energia.

OBJECTIU ESTRATÈGIC 5: MOBILITAT I TRANSPORT

La mobilitat urbana és un aspecte clau de les polítiques urbanes. El creixement de les ciutats en els últims anys i la complexitat en els usos del sòl la converteixen en una de les activitats amb major impacte ambiental.

Els sistemes de transport tenen un impacte decisiu en els models de desenvolupament urbà i en la qualitat de vida de la ciutadania, així com en la justícia espacial, que fa referència al paper de les ciutats en la conformació de la igualtat o desigualtat social mitjançant la planificació de l'espai, les seves connexions i l'accés als diferents serveis.

Avui en dia, és indiscutible que les ciutats i els entorns metropolitans necessiten models de mobilitat intel·ligents que assegurin l'accessibilitat universal, redueixin les desigualtats entre territoris i classes socials i disposin de sistemes de transport sostenibles que promoguin una economia eficient, un entorn i ambient saludable, una bona qualitat de l'aire i el benestar col·lectiu. Aconseguir una mobilitat eficient en termes de recursos utilitzats i sostenible és un dels reptes més importants per a les ciutats actuals i futures.

La proximitat a activitats, serveis, infraestructures i llocs de treball i oci permet abordar de manera més eficient un dels grans reptes de l'urbanisme actual. La cerca d'aquest model territorial, que es caracteritza per una urbanització compacta amb diversitat d'usos i dimensions raonables, és un objectiu prioritari amb efectes transversals múltiples, independentment del reconeixement

dels avantatges de les àrees metropolitanes i les grans ciutats en termes de generació d'oportunitats.

Pel que fa al disseny de sistemes de transport, l'eficiència i la sostenibilitat són claus per proporcionar alternatives atractives, còmodes i assequibles al vehicle privat.

Els sistemes de transport han de ser un vector d'innovació en l'entorn urbà, incorporant les tecnologies més avançades per aconseguir una mobilitat més segura, eficient i sostenible. Aquestes noves tecnologies, juntament amb les ja existents, proporcionen informació en temps real per a la planificació del viatge, l'aprofitament del temps d'espera i la reducció de la incertesa, millorant la confiança i la percepció dels usuaris i de les usuàries.



Objectiu específic 5.1: Afavorir la ciutat de proximitat

Segons la informació recollida al Pla de mobilitat, a El Prat de Llobregat el 60 % dels desplaçaments es realitzen a peu. Amb la voluntat que aquesta tendència es mantingui i incrementi en el temps, l'Ajuntament fa anys que aposta per un canvi en la concepció i planejament de l'espai públic, promovent els desplaçaments a peu i en bicicleta i posant les persones, i no els cotxes, al centre de l'espai públic. Amb aquest objectiu l'Ajuntament promou la creació de vies pacificades de les següents maneres:

- Carrers de zona 30, amb voreres per als i les vianants i circulació de vehicles amb motor que no poden superar els 30 km/h.
- Carrers amb plataforma única, sense voreres ni barreres arquitectòniques, amb prioritat per a la persona vianant i amb restriccions pel pas de cotxes i motos.
- Carrers de vianants, exclusius per a les persones que caminen, passegen o es mouen amb cadira de rodes.

En aquest sentit, actualment l'Ajuntament, entre d'altres, ha portat a terme, recentment, els següents projectes:

- Pacificació de l'av. del Canal, entre el parc del Fondo d'en Peixo i la pl. Catalunya. S'eliminaran els aparcaments i la circulació de cotxes s'hi restringirà notablement. L'objectiu final és crear un gran eix cívic que travessi de nord a sud la ciutat i que inclourà en un futur la carretera de l'Aviació.
- Pacificació de la plaça Disset de Setembre
- Pacificació de la plaça Estany de Sant Maurici
- Pacificació del passeig Ramon Codina
- Pacificació dels carrers Castella i Frederic Soler

En relació als i les ciclistes, l'Ajuntament, durant els últims anys ha fomentat l'ús de la bicicleta com a mitjà de transport sostenible i saludable. Actualment, la ciutat disposa d'una extensa xarxa de carrils bici, tant a l'interior de la ciutat com als espais naturals. No obstant, segons la informació recollida a l'enquesta de mobilitat del 2011, només l'1,2 % dels desplaçaments totals al municipi eren realitzats en bicicleta.

A continuació s'indica la xarxa actualment pedalable així com els serveis disponibles per a bicicletes:

Figura 3. Xarxa pedalable i serveis per a bicicletes



Font: Ajuntament del Prat

Actualment està en funcionament a la ciutat el nou servei metropolità de bicicleta compartida, AMBici, disposa d'aproximadament dos centenars de bicicletes 100 % elèctriques amb sistema de geolocalització, modulables i vinculades al transport públic i distribuïdes en catorze estacions.

D'altra banda, el municipi disposa del servei Bicibox, una xarxa pública d'aparcaments gratuïts i segurs per a bicicletes durant un període màxim de 48 h entre setmana i 72 h els caps de setmana. Per tal de continuar promovent l'ús i foment de la bicicleta, l'Ajuntament del Prat està executant millores a les infraestructures per afavorir l'ús de la bicicleta.

Objectiu específic 5.2: Potenciar maneres de transport sostenibles

El Prat de Llobregat disposa de diverses opcions de transport públic que permeten desplaçar-se dins del municipi i connectar amb altres destinacions properes.

El municipi disposa de les següents **línies d'autobús** de l'Àrea Metropolitana de Barcelona:

- **Línia 65:** Barcelona (av. Paral·lel / c. Lleida) - El Prat (Mas Blau I)
- **PRATEXPRES 165:** Barcelona (av. Paral·lel / c. Lleida) – El Prat (av. del Remolar)
- **PR1:** Aeroport (T2) – El Prat (RENFE) – Aeroport (T1)
- **PR2:** El Prat (RENFE) – El Prat (CEM Julio Méndez)
- **PR3:** El Prat (RENFE) – El Prat (Cementiri del Sud / Platja, des del 27 de març i fins al juny durant els caps de setmana i festius)
- **PR4:** El Prat (RENFE) – El Prat (ZAL/Pratenc)
- **Línia 21:** Barcelona (Paral·lel/ rda. St. Pau) – El Prat (RENFE)

- **NITBUS N17:** Barcelona (pl. Catalunya/ rda. Universitat) – Aeroport T2 (Centre Vila)
- **NITBUS N18:** Barcelona (pl. Catalunya/ rda. Universitat) – Aeroport (T1 i T2)
- **NITBUS N19:** Barcelona (pl. Catalunya/ rda. Universitat) – Aeroport (T1 i T2)
- **L10:** Prat (Sant Cosme) – Sant Just Desvern
- **L78:** Prat (av. del Remolar) – Sant Boi (Benviure)
- **Línia 46:** Barcelona (pl. Espanya) – Aeroport (Terminal Internacional)
- **L70:** Barcelona (pl. Espanya) – Sant Boi de Llobregat (Ctat. Cooperativa)
- **L72:** Barcelona (pl. Espanya) – Sant. Boi de Llobregat (Camps Blancs)
- **L81:** Barcelona (pl. Espanya) – Gavà (Pep Ventura / Can Trias)
- **L86:** Barcelona (pl. Espanya) – Viladecans (Alba Rosa)
- **L87:** Barcelona (pl. Espanya) – Viladecans (Can Batllori)
- **L95:** Barcelona (pl. Espanya) – Castelldefels (Vista Alegre)
- **AER:** Barcelona (pl. Espanya) – Aeroport (Terminal mercaderies)
- **VIL:** Vilanova i la Geltrú (Molí del Vent) - Aeroport

Pel que fa a la línia de **Rodalies** operades per **Renfe**, passen pel Prat les següents:

- **Línia R2:** Castelldefels- Granollers Centre
- **Línia R2 Nord:** Aeroport- Maçanet / Massanes
- **Línia R2 Sud:** Sant Vicenç de Calders- Barcelona / Estació de França

D'altra banda, la ciutat compta amb 7 de les 15 parades de la línia de metro número 9. D'aquestes, dues estan situades a l'aeroport, una al parc de negocis Mas Blau i quatre al nucli urbà. Fora del municipi del Prat, aquesta línia millora la mobilitat i l'accessibilitat en punts tan importants com la Zona Franca, Mercabarna, la Fira de l'Hospitalet i la Zona Universitària.

Figura 4. Línia 9 de metre del Transport Metropolità de Barcelona



Font: Ajuntament del Prat

Segons la diagnosi realitzada al pla de mobilitat sobre transport públic al 2011, s'estimava que el total de desplaçaments que es realitzaven a la ciutat en transport públic era de 68.080, el 43,2 % dels quals realitzats per persones residents i el 56,8 % per no residents (principalment treballadors i treballadores de les zones industrials i l'aeroport).

Es movien dintre del terme municipal al voltant de 15.000 passatgers i passatgeres per sentit amb les línies interurbanes. La demanda d'autobusos urbans es situa al voltant de 2.300 passatgers i/o passatgeres al dia. La demanda aproximada de transport ferroviari era de 4.100 desplaçaments per sentit i dia.

Al darrer PAM, l'Ajuntament del Prat va establir millores relacionades amb l'ampliació de la xarxa de transport públic. Entre els objectius més destacant està:

- Un servei de bus a la platja els caps de setmana durant tot l'any.
- Reivindicar la connexió de l'L1 amb l'L9 a la parada de metro El Prat - Estació, prevista al Pla Director d'infraestructures Metropolitanes.

La xarxa viària del Prat de Llobregat està ben desenvolupada i connecta el municipi amb altres zones properes, incloent Barcelona i altres municipis de la comarca del Baix Llobregat.

Autopistes: El Prat de Llobregat és travessat per diverses autopistes importants. La C-31 és una autopista que connecta Barcelona amb l'Aeroport de Barcelona - El Prat i segueix cap a les zones costaneres.

D'altra banda, l'autopista C-32 connecta Barcelona amb altres municipis de la comarca i amb la Costa Daurada. Aquestes autopistes permeten un accés ràpid i còmode al municipi des de diverses direccions.

Carreteres nacionals i locals: A banda de les autopistes, hi ha diverses carreteres nacionals i locals que passen per la ciutat, entre elles la B-204 que connecta Viladecans amb el Prat o la B-250 Ronda del Prat de Llobregat.

Avingudes i carrers principals: El Prat de Llobregat té diverses avingudes i carrers principals que recorren el municipi i permeten el trànsit de vehicles. Alguns exemples importants són: l'av. Onze de Setembre, l'av. Remolar, l'av. dels Ports d'Europa, l'av. Verge de Montserrat i la Rambla del Prat.

Rondes i vies d'accés: La ciutat compta amb rondes i vies d'accés que faciliten la circulació al voltant del municipi i l'accés a diferents zones. La Ronda de Dalt i la Ronda Litoral (B-10) son vies importants que envolten Barcelona i que permeten connectar amb el Prat de Llobregat. A més, hi ha altres vies d'accés que connecten el municipi amb altres zones properes.

Pel que fa a l'**aparcament a la via pública**, el municipi compta amb places d'aparcament a la via pública en diferents zones. Algunes d'aquestes zones són d'aparcament regulat en superfície (zona blava i zona verda) gestionades per Prat Espais i tenen la funció d'agilitzar la rotació de vehicles per millorar el trànsit i facilitar l'estacionament.

La zona blava fomenta la rotació de vehicles al voltant dels serveis i eixos comercials. Al Prat hi ha onze àrees d'aparcament de pagament de rotació en superfície, conegudes com a zona blava:

De dilluns a divendres, de 9 a 14 h i de 17 h a 20 h. Dissabtes, de 9 a 14 h.

- pl. de l'Església: 45 places
- pl. d'Espanya: 9 places
- c. Centre i ptge. Rector Martí i Piñol: 45 places
- av. Verge de Montserrat: 82 places
- ctra. de la Marina: 68 places
- c. Lleida: 47 places
- av. Verge Montserrat (entre av. Canal i av. Remolar): 55 places
- CUAP 17 de setembre: 12 places

De dilluns a divendres, de 9 a 14 h i de 17 h a 20 h.

- CAP Ramona Via: 72 places
- CAP Dr. Pujol i Capsada: 12 places
- Correus: 9 places

D'altra banda, l'aparcament de zona verda està pensat per facilitar l'accés dels pratencs i pratenques als espais naturals del delta i el seu litoral, millorant els problemes de mobilitat i estacionament que es produeixen els dies de més afluència.

L'aparcament, de zona a verda, situat a la platja és efectiu de l'1 de juny al 30 de setembre. Disposa de 1.000 places d'aparcament controlat, gratuït per als vehicles amb distintiu de resident. La resta es troben a l'aparcament dels Espais Naturals del Riu i al Cementiri del Sud (on tindran preferència els i les usuàries de l'equipament).

Així mateix, el municipi del Prat de Llobregat disposa de diverses zones d'**aparcament públic**, incloent aparcaments subterranis i en superfície. Alguns exemples són l'aparcament de l'Aeroport de Barcelona - El Prat, l'aparcament de la pl. de Catalunya i l'aparcament del centre comercial Splau. Aquests aparcaments poden tenir un cost per hora o una tarifa diària.

A més dels aparcaments públics, hi ha **aparcaments privats** disponibles a través de negocis, centres comercials o hotels al Prat de Llobregat. Aquests aparcaments solen tenir places reservades per la clientela o poden oferir serveis de pagament per a l'ús de les seves instal·lacions.

Debilitats

- Dèficit d'aparcaments dissuasius a l'accés de la ciutat.
- Dificultats de trànsit i mobilitat, de circulació i congestió a les àrees urbanes.
- Manca de punts de recàrrega per a vehicles elèctrics que fomentin la mobilitat elèctrica.
- Existència de macro infraestructures (aeroport, port...) que envolten el municipi i dificulten la seva connectivitat amb l'entorn proper.

Amenaces

- Capacitat econòmica local limitada.
- Envel·liment de la població i increment de la població amb problemes de mobilitat reduïda.
- Increment de la mobilitat associada a la darrera milla degut a la modificació dels hàbits de consum de la ciutadania.
- Increment dels nivells de contaminació atmosfèrica com a efecte de l'ús del vehicle privat a l'entorn urbà i espais periurbans.

Fortaleses

- Bona comunicació amb Barcelona i la seva àrea metropolitana amb transport públic.
- Índex alt de desplaçaments a peu intramunicipals.
- Millora en els darrers anys d'espais públics i pacificacions de carrers.
- Alta densitat de població que facilita la cobertura del transport públic i la ciutat de proximitat.
- Ciutat ben comunicada, amb caràcter general, dotada d'una bona xarxa d'infraestructures de comunicació, millorada els darrers anys.
- Iniciatives municipals i treballs desenvolupats per a l'elaboració i l'aprovació del nou Pla de Mobilitat Urbana Sostenible (PMUS)
- Condicions favorables de clima i topografia per a l'impuls dels mitjans de transport tous: vianants i bicicleta.
- Existència d'un pla local d'accessibilitat.
- Experiència en la planificació de la seguretat vial del col·lectiu infantil.
- Existència d'una xarxa pedalable.
- Existència de nous serveis de bicicleta i cotxe elèctrics compartits.
- PAES comunicats amb el centre urbà, a tots els nivells: vianants, bicicletes i transport públic.
- Creació i funcionament de dues taules de mobilitat (PAE's) amb plans de mobilitat que permeten disposar d'una estratègia comuna, i treball multinivell entre els diferents agents.
- Patrons de mobilitat sostenibles, amb predomini dels modes de transport suaus.
- Treball executat amb el Consorci de la Zona Franca per fomentar la connectivitat entre el Prat i Barcelona.

Oportunitats

- Encariment del vehicle privat que forçarà a augmentar el nombre de desplaçaments a peu i en transport públic.
- Futur incert de la capacitat de producció de bateries per al transport privat.
- Programes i fons autonòmics, nacionals i europeus, que faciliten i promouen les infraestructures de mobilitat urbana sostenible.
- Introducció de les TIC a la gestió dels serveis urbans de transport, com a element clau de millora de la seva qualitat i sostenibilitat.
- Estar inclòs a la zona de baixes emissions de l'Àrea Metropolitana de Barcelona.
- Redacció del nou pla de mobilitat de la ciutat.

OBJECTIU ESTRATÈGIC 6: COHESIÓ SOCIAL I IGUALTAT D'OPORTUNITATS

Històricament, les ciutats han estat considerades espais de connexió social on la diversitat cultural, així com les activitats i estructures urbanes fomenten l'accés a la comunicació, el coneixement i la innovació. No obstant, les ciutats també han estat considerades espais on les relacions socials creen organització social en ocasions desigual i conflictiva. La segregació social en determinades àrees genera problemes d'instabilitat, com la inseguretat i la marginació, que tendeixen a persistir entre les poblacions més vulnerables si no s'hi presta l'atenció adequada. La desigualtat en l'accés als serveis bàsics, habitatge, educació, salut, oportunitats laborals, entre altres, té en moltes ocasions repercussions socioeconòmiques, ambientals i polítiques.

Les ciutats són considerades el motor del progrés social, creixement econòmic, convivència i desenvolupament de la democràcia. Però en ocasions la falta d'estratègies territorials genera desequilibris i disfuncions importants, amb un notable impacte social: poblacions que envelleixen, persones amb limitacions d'accés als mateixos serveis que la resta, desaparició de pobles o que subsisteixen amb poca població, infraestructures i inversions insuficients, absència d'oportunitats educatives o professionals, entre altres.

Per tant, es pot considerar que l'hàbitat urbà és determinant en els processos d'integració o exclusió de persones i grups socials i és clau per aconseguir la igualtat de tracte i oportunitats, així com per garantir el progrés econòmic i l'evolució de la societat.

Tal i com s'ha esmentat anteriorment, els pobles i les ciutats, independentment de la seva situació i dimensions, seran el motor del progrés social i creixement econòmic sempre que siguin capaços de mantenir l'equilibri social, protegir la diversitat cultural i garantir un alta qualitat dels serveis urbans. Una de les eines principals per aconseguir aquest objectiu és la regeneració urbana integrada, la qual permet coordinar aquelles actuacions destinades a regenerar els barris més vulnerables a nivell social, econòmic, urbà i mediambiental.

És pels motius anteriors que l'Agenda Urbana del Prat de Llobregat ha de buscar un model territorial i urbà que promogui la cohesió social, la igualtat d'oportunitats i l'equitat. Per tant, qualsevol enfocament que s'adopti ha de prioritzar l'aspecte social, considerant a les persones una prioritat. Per això, tant les polítiques territorials com les urbanes hauran de perseguir l'equilibri social, protegir la diversitat cultural, de gènere, edats i professions i garantir una adequada qualitat de vida.

Objectiu específic 6.1: Reduir el risc de pobresa i exclusió social en entorns desfavorits

El Prat de Llobregat és considerat un municipi amb un nivell socioeconòmic mitjà respecte la mitjana catalana. Aquesta valoració es deu a diversos factors com la proximitat a Barcelona, la presència de diverses empreses i polígons industrials, així com la presència de l'Aeroport de Barcelona - El Prat, que genera activitat econòmica i llocs de treball.

Segons les dades del Producte Interior Brut per a l'any 2020, el PIB del Prat va ser de 3.325,5 milions d'euros. El PIB de la ciutat va

registrar un retrocés molt acusat, d'un 23,9 % menys que l'any 2019 pels efectes de les mesures de contenció davant de la covid-19. Aquest descens se situa per sobre del registrat a Catalunya (-10,3 %), fruit de les característiques de l'economia de la ciutat.

De fet, la resta de municipis de més de 50.000 habitants, que aporten el 60 % del PIB català, mostren una evolució negativa. El PIB del Prat se situa en el 10è lloc d'aquests 23 municipis, mentre que en el PIB per càpita, el Prat ocupa el primer lloc d'aquest rànquing, amb 50,1 mil euros, una xifra que està molt per sobre de la registrada a Catalunya (29 mil euros).

Segons un estudi publicat recentment per Fedea (*Fundación de Estudios de Economía Aplicada*), a partir de dades de l'any 2016 sobre la renda gravable per declarant d'IRPF, el Prat de Llobregat és un dels municipis d'Espanya amb més de 50.000 habitants amb menys desigualtat de renda entre la ciutadania.

Aquesta desigualtat es mesura a partir del denominat coeficient de Gini que es basa en una escala del 0 a l'1, en què el 0 representaria una situació de plena igualtat, on tota la ciutadania tindria la mateixa renda i l'1 una de màxima desigualtat, on una sola persona acumularia totes les rendes del municipi. En el cas del Prat, aquest índex se situa en 0,3442.

Segons les dades estadístiques, de població, al gener de 2022, en relació al lloc de naixement, 16.551 (25,4 %) dels i les habitants del Prat són nascuts al municipi, 24.730 (38,0 %) a la resta de Catalunya, 14.622 (22,5 %) a la resta d'Espanya i 9.228 (14,2 %) a l'estranger.

Mentre que la població nascuda al municipi és majoritàriament jove (menor de 30 anys), la nascuda a d'altres comunitats espanyoles és

majoritàriament gran (a partir dels 45 anys i sobretot, dels 60 anys), com era d'esperar. Pel que fa a la població nascuda a l'estranger i a la resta de Catalunya, principalment se situa entre els 30 i els 60 anys.

Si s'analitzen les dades segons la nacionalitat, s'observen algunes variacions respecte a les dades anteriors. Així, el 14,2 % (9.228 hab.) de la ciutadania del Prat són nascuts fora d'Espanya, però només el 9,5 % (6.210 hab.) dels i les habitants tenen nacionalitat estrangera.

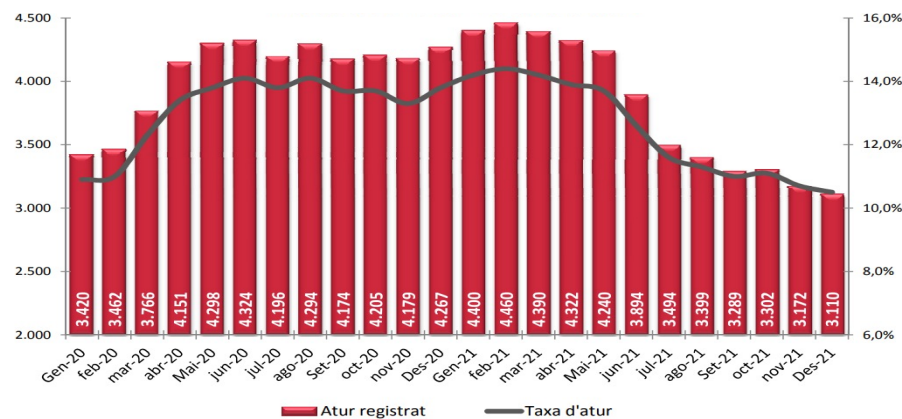
En aquests sentit, cal esmentar que l'Ajuntament del Prat disposa d'un Pla local de ciutadania i interculturalitat, aprovat al 2015, que té per objectiu orientar l'acció municipal en tot allò relacionat amb l'acollida i acomodació de la immigració, les polítiques de gestió de la diversitat cultural i la igualtat de drets i deures de tota la ciutadania.

Segons la diagnosi realitzada per l'Ajuntament del Prat de Llobregat l'any 2021, els registres de final de desembre, quantificaven en 3.110 les persones aturades a la ciutat. Més de dos anys després de l'inici de la pandèmia l'atur havia millorat de forma contundent. La taxa d'atur registral se situava en el 10,5 %.

El mes de maig de 2023, va tancar amb una xifra de 2.867 persones a l'atur al Prat, amb un lleuger descens respecte a l'abril (-0,3 %). Malgrat la complexitat de la situació econòmica, l'atur es manté pràcticament estabilitzat en els darrers mesos per sota de les 3.000 persones i s'ha reduït en més de 150 persones respecte el desembre de 2021, amb una taxa d'atur estimada del 9,1%

En termes interanuals la taxa d'atur baixa en 0,6 punts percentuals i es troba un xic per sobre de la registrada a la comarca (8,2%) i al conjunt de Catalunya (8,7%).

Gràfica 7. Evolució de l'atur i taxa d'atur al municipi del Prat del Llobregat



Font: Ajuntament del Prat (2021)

Després de més de sis anys de descens sostingut l'evolució de l'atur es va veure condicionada per la pandèmia, amb un augment molt intens de les xifres de persones aturades. L'any 2021, la recuperació de l'activitat econòmica ha anat adquirint una certa solidesa i el nombre de persones aturades s'ha reduït en 1.157 persones en relació al desembre de 2020 i en 1.350 persones respecte al pic que marcava al febrer de 2021.

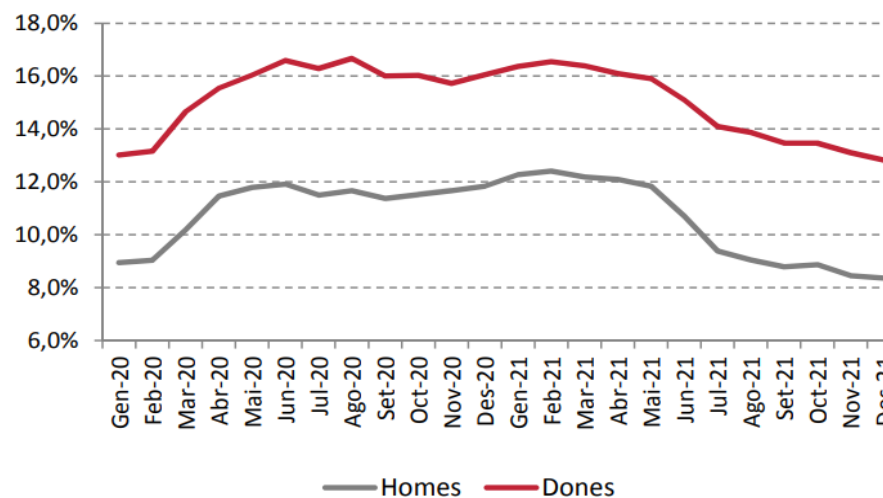
Pel que fa a la durada de la demanda, el 58,6% de les persones registrades a l'atur ho està des de fa més de 12 mesos, el 23,2% des de fa menys de 3 mesos, el 9,7% porta entre 3 i 6 mesos i el 8,5% de 6 a 12 mesos.

L'atur de llarga durada s'ha reduït en els darrers mesos, però hi ha encara una part important de l'atur que tendeix a fer-se crònic. El col·lectiu format per 1.137 persones que porten dos anys o més

sense feina ha crescut un 7,3% en el darrer any i suposa més d'un terç de l'atur registrat al Prat de Llobregat.

En relació al sexe, de les 3.110 persones aturades, 1.809 són dones (el 58,2 % del total) i 1.301 homes (el 44,8 %), situant-se el diferencial en 508 dones aturades més que homes.

Gràfica 9. Evolució de la taxa d'atur per sexe



Font: Ajuntament del Prat (2021)

Per grups d'edat, el patró és l'habitual a la resta de Catalunya, amb predomini del grup de més edat (el 58,2 %), augmentant en 8,4 punts percentuals el seu pes a l'atur respecte el desembre de 2020. A continuació se situen les persones d'entre 25 i 44 anys, que suposen el 38,0 % del total i les de menys de 25 anys, el 4,9 %.

Figura 5. Atur per grups d'edat



Font: Ajuntament del Prat (2021)

En perspectiva anual, la millora de les xifres d'atur està afavorint a totes les franges d'edat. La caiguda de l'atur de la població més jove s'apropa al 60 % i contraresta l'evolució registrada durant la major part de la pandèmia, quan també era el jovent el col·lectiu que patia l'ascens més pronunciat de la desocupació. En canvi, la millora ha estat menys intensa entre les persones aturades de més edat.

Per últim, per grans sectors, la majoria de les persones aturades provenen del sector serveis (el 79,4 %, 2.469 persones). Segueix, a molta distància, la indústria (el 8,7 %), la construcció (el 6,2 %) i, per últim l'agricultura (el 0,5 %). El col·lectiu sense feina anterior representa el 5,1 % restant.

En línia amb aquest objectiu, al Pla d'Actuació Municipal del Prat es van executar les següents actuacions relacionades amb el foment de l'ocupació.

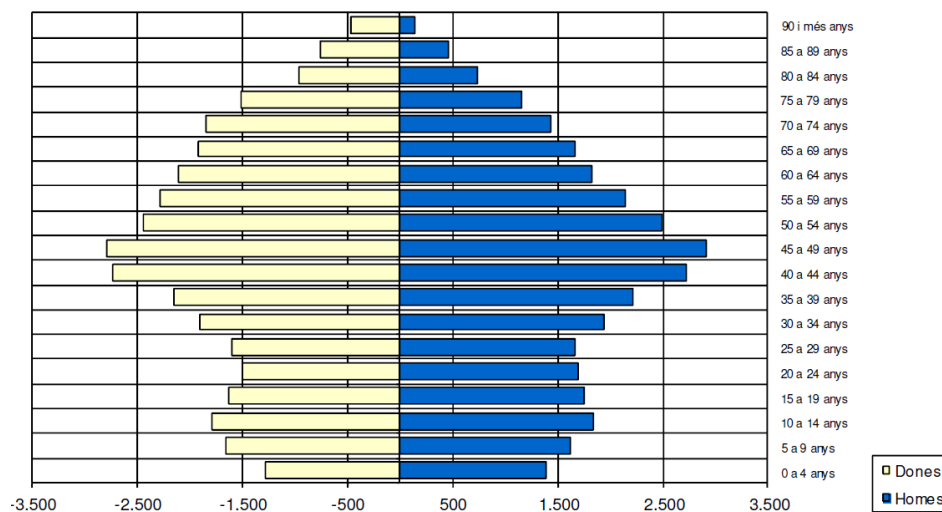
- Impulsar la intermediació laboral amb la finalitat d'ajustar el servei a la situació actual.
- Impulsar plans d'ocupació d'urgència social (POUS).
- Consolidar la figura del referent d'ocupació juvenil.

- Activar la formació on line amb caràcter obert per a tothom i gratuïta a través de la col·laboració publico-privada.

Objectiu específic 6.2: Cercar la igualtat d'oportunitats des d'una perspectiva de gènere, edat i discapacitat

La distribució de la població del Prat de Llobregat és l'habitual als països occidentals: una base estreta, amb poca població jove, un increment de població entre els 40 i 55 anys, i una clara reducció progressiva més enllà dels 80 anys, amb tendència a l'envelliment.

Gràfica 11. Piràmide d'edats de la població del Prat de Llobregat

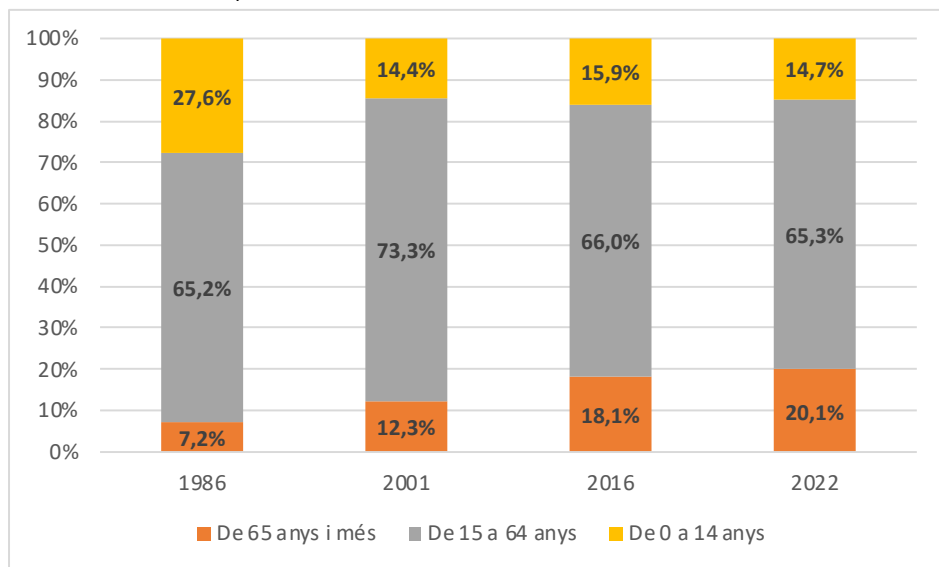


Font: Ajuntament del Prat (2022)

És important esmentar que des de 1986 la població jove (de 0 a 14 anys) ha perdut pes relatiu i ha passat del 27,6% al 15,9%, mentre que la població de més de 65 anys ha augmentat 2,5 vegades (del 7,2% l'any 1986 al 18,1% l'any 2016), fins al punt que hi ha més població en edat de jubilació que no pas població infantil.

Per tant, es pot considerar que la població del municipi és una població envellida amb un índex d'envelliment al voltant del 116 %.

Gràfica 12. Evolució de la població per grans grups d'edat (1986, 2000, 2016 i 2022)



Font: Ajuntament del Prat (2022)

El municipi del Prat de Llobregat té una àmplia trajectòria de compromís i lluita **contra les desigualtats de gènere**. L'Ajuntament ha desplegat una sèrie de serveis i recursos d'atenció, intervenció i suport per fer front a possibles desigualtats. Disposa d'un pla per a la igualtat entre homes i dones que té com a objectiu ser un marc de referència per als diferents departaments municipals que desenvolupen actuacions amb perspectiva de gènere i polítiques d'igualtat d'oportunitats; i d'altra banda, servir per definir actuacions que cal desenvolupar a curt i mitjà termini en matèria de gènere i igualtat d'oportunitats entre dones i homes.

D'altra banda, actualment, l'Ajuntament està treballant en 5 projectes alienats en l'àmbit de la salut:

- Prescripció social
- Aula de salut
- Programes d'alt impacte
- Observatori per a la qualitat dels serveis sanitaris
- Estratègia local de salut mental comunitària

Debilitats

- Increment de les desigualtats socials motivat per la crisi COVID-19.
- Alta taxa d'envelliment, conseqüència de la caiguda de la natalitat / emigració de la població jove / immigració de persones estrangeres d'edat avançada.
- Concentració de la vulnerabilitat urbana i exclusió social en determinats entorns, caracteritzats per un percentatge més alt de pobresa urbana i atur.
- Baix nivell educatiu i formatiu de la població, de vegades, conseqüència d'una economia molt especialitzada en el sector primari o industrial.
- Focus de desigualtat social, sobretot a barris i col·lectius vulnerables que pateixen processos d'exclusió social.
- Manca d'habitatges amb lloguer assequible i insuficients habitatges destinats a col·lectius socials.
- Manca de sòl públic per a la construcció d'habitatges de caràcter social.
- Índex de renda lleugerament baix respecte la mitjana catalana (97 %).

Amenaces

- Bretxa entre la formació de la població i els perfils demandats al mercat de treball que requereix actuacions en educació i formació.
- Desigualtat i bretxa de gènere, fenòmens que afecten de forma més intensa certs col·lectius o accentuen les diferències entre dones i homes.
- Envelliment i degradació de barris construïts als anys 50-80, tant des del punt de vista demogràfic i social, com físic.
- Increment de les desigualtats socials, moviments d'extrema dreta i discursos d'odi dirigits a col·lectius vulnerables.
- Menor capacitat econòmica de la població jove.
- Increment global dels problemes de salut mental.
- Augment de les desigualtats i de les situacions de vulnerabilitat a tota Catalunya.
- Prestacions socials insuficients o no adaptades a les noves realitats i demandes ciutadanes.
- Dependència del vehicle privat per a l'accés a oportunitats laborals.

Fortaleses

- Baixos nivells de desigualtat a la ciutat.
- Polítiques socials pioneres i estructures de gestió social consolidades.
- Forta inversió municipal en programes d'acció social.
- Efectivitat dels programes i processos de mediació i de treball sociocultural i comunitari.
- Ciutadania activa i organitzada en sistemes cooperativistes per assegurar elements bàsics com l'habitatge, l'energia, etc.
- Important teixit associatiu, amb una ciutadania compromesa amb el desenvolupament social i econòmic.
- Model de ciutat compacta, trama urbana que facilita la convivència i la solidaritat veïnal, i el desenvolupament i la viabilitat dels serveis locals.
- Existència dels serveis de bon veïnatge i de mediació.
- Bon nivell de convivència i seguretat ciutadana, que caracteritza en general la ciutat.
- Xarxa de serveis d'alta qualitat i prestacions en matèria d'educació, sanitaris, esportius o per a gent gran.
- Existència d'una xarxa d'equipaments culturals de proximitat de qualitat i amb una oferta àmplia de propostes.

Oportunitats

- Ús de les TIC per millorar la governança i la participació ciutadana, incrementant el sentiment de pertinença, el compromís i l'operació.
- Ciutat amb forta identitat urbana i arrelament social, com a factor per mantenir o recuperar la població, que atengui les tradicions / cultura local
- Multiculturalitat i diversitat de la ciutat com a factor enriquidor que permet el desenvolupament d'iniciatives vinculades al respecte i la integració.
- Desenvolupament de programes en l'àmbit social, amb finançament europeu, com a oportunitat per millorar les condicions socioeconòmiques de la població.

OBJECTIU ESTRATÈGIC 7: ECONOMIA URBANA

Per aconseguir una adequada planificació estratègica al territori és important abordar l'aspecte de l'economia urbana. Actualment, hi ha disfuncions importants relacionades amb l'activitat econòmica que es deriven de la descoordinació entre la planificació sectorial i la planificació urbanística. Un exemple evident es troba en el turisme com a font de creixement i desenvolupament local i l'increment de l'economia col·laborativa, especialment en el sector de l'habitatge.

La transició cap a una economia circular requereix canvis importants no només en tecnologies, sinó també en l'organització social, els mètodes de finançament i les polítiques públiques. En aquest context, la contractació pública, com a eina de gestió de les administracions per a l'execució d'obra pública i subministrament de béns i serveis a la ciutadania, ha de ser sostenible i innovadora, tal com ho demana la legislació estatal i les directives de la UE sobre contractació pública. A través d'aquesta nova regulació, es promourà una forma de contractar més innovadora i respectuosa amb les necessitats socials i ambientals, així com amb la potenciació de la col·laboració públic - privada.

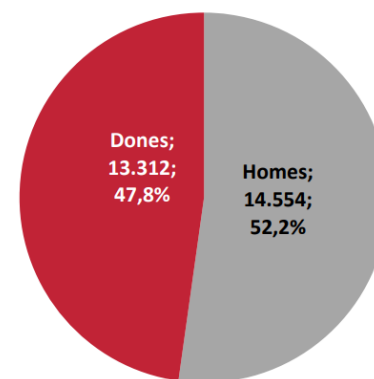
D'altra banda, pel que fa al comerç electrònic, conegut també com a e-commerce, està generant canvis significatius en la compra i venda de tot tipus de productes i serveis, tant a través de plataformes electròniques com de xarxes socials i pàgines web. Aquest nou tipus de comerç suposa un desafiament competitiu per als comerços de proximitat, que ja s'han vist afectats per les grans superfícies comercials.

Objectiu específic 7.1: Productivitat local, generació d'ocupació i dinamització i diversificació de l'activitat econòmica

Segons la informació de la diagnosi socioeconòmica realitzada per l'ajuntament del Prat de Llobregat al 2021, el xoc extern a l'economia provocat per la pandèmia va suposar un radical canvi de tendència de les principals variables del mercat laboral i també en la població resident ocupada del Prat de Llobregat. A partir de la primavera de 2021 l'ocupació comença a mostrar signes de millora, i l'any 2021 finalitza amb 27.866 persones residents al Prat ocupades. Una xifra gairebé equiparable a la registrada al desembre de 2019 (27.885), just abans de l'inici de la pandèmia.

Pel que fa la distribució de l'ocupació per sexe, cal esmentar que l'ocupació dels homes supera a la de les dones en 8,6 % punts. Aquest diferencial s'accentua amb l'edat i entre els homes i dones de 45 i més anys és de l'11 %.

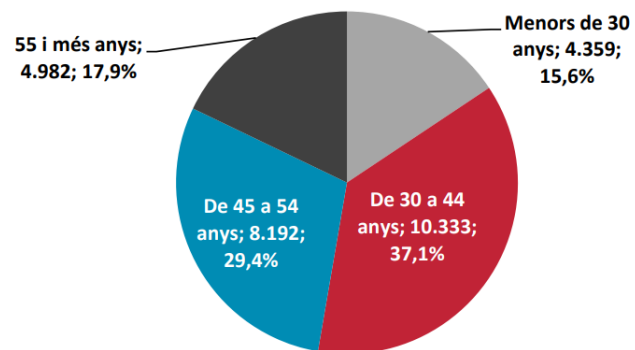
Gràfica 15. Ocupació per sexe



Font: Ajuntament del Prat (2021)

D'altra banda, pel que fa a l'edat, la franja de 30 a 44 anys és la que presenta una major ocupació. D'altra banda, els menors de 30 anys són els que tenen menys ocupació.

Gràfica 16. Ocupació per edats



Font: Ajuntament del Prat (2021)

Per últim, en relació als sectors, cal esmentar que 8 de cada 10 persones (83 %) estan ocupades al sectors serveis, seguits del sector de l'indústria (12,1 %), la construcció (4,5 %) i en darrer lloc, l'agricultura (0,2 %).

Al municipi del Prat de Llobregat hi ha **vuit polígons industrials** que presenten una estructura molt diversificada, tant per la naturalesa dels centres de negocis, como per la tipologia de les activitats que s'hi desenvolupen. Aquesta diversificació confereix dinamisme al teixit empresarial i afavoreix les sinergies entre proveïdors, fabricants, distribuïdors i clients.

- **Polígon industrial Ca l'Alaio.** Polígon situat al nord-est del municipi. Delimita el nucli residencial del Prat pel sud de l'autovia de Castelldefels (C-31). El perfil de les empreses instal·lades és de micro i petita empresa.

- **Polígon industrial Cal Saio.** Polígon integrat dins de la trama urbana, formant un rectangle de quatre illes amb petites naus industrials. Limita a l'oest i al nord amb habitatges i a l'est i al sud amb equipaments urbans. El perfil de les empreses instal·lades és de micro i petita empresa.

- **Polígon industrial Enkalene.** Situat al nord-oest del municipi. Llinda al nord amb la ronda de Ponent i al sud, amb l'av. d'Apel·les Mestres. La major part són micro i petites empreses.

- **Polígon industrial Estruch.** Ubicat al costat de la ronda de Llevant, que el delimita per la zona est. A l'oest limita amb equipaments, parcs, jardins i zones esportives. El perfil de les empreses instal·lades és de micro i petita empresa.

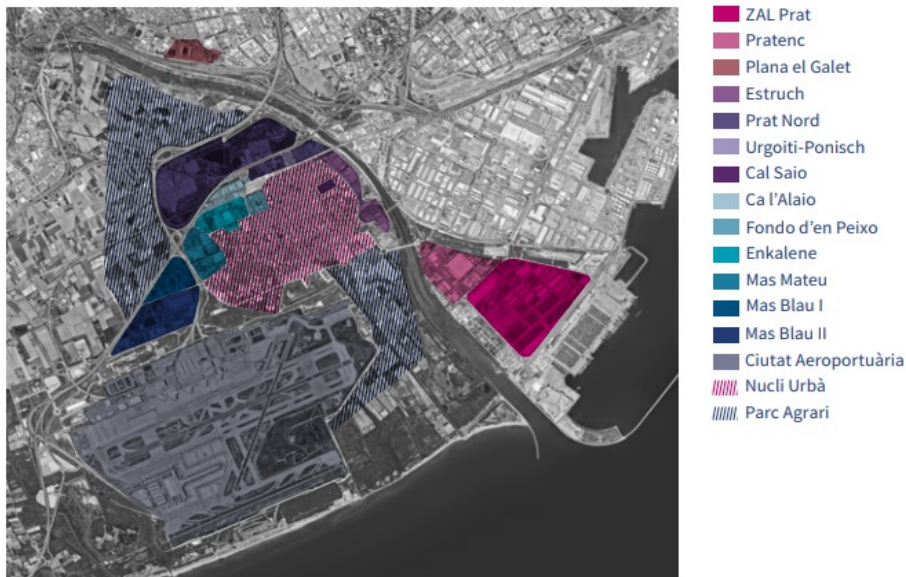
- **Polígon industrial Fondo d'en Peixo.** Situat al costat del teixit urbà del Prat, que el delimita pel sud i molt a prop de l'estació del ferrocarril. Ha mantingut un caràcter industrial, malgrat que, en els darrers anys, el sector serveis ha guanyat pes progressivament. La seva estructura urbanística - configurada per naus petites i mitjanes- afavoreix el predomini de les micro i petites empreses.

- **Polígon industrial Mas Mateu.** Tanca per l'oest el cinturó industrial que delimita el nucli residencial del Prat. Situat en una zona estratègica, ha conservat el seu caràcter industrial. El perfil de les empreses instal·lades és molt divers, amb una alta representació de grans empreses.

- **Polígon industrial pratenc.** Ubicat al sud del municipi, limita amb la ZAL - Prat i amb Barcelona. Hi ha un predomini d'activitats econòmiques relacionades amb la logística i el transport, però amb un pes important del sector industrial. El perfil d'empresa instal·lada és petita i mitjana empresa, tot i que la configuració del polígon és de naus mitjanes/grans

L'Ajuntament disposa de l'Oficina de Polígons d'Activitat Econòmica, una unitat orientada al suport especialitzat a les empreses instal·lades als polígons d'activitat econòmica creada per impulsar l'activitat econòmica i dinamitzar el mercat de treball del municipi.

Figura 6. Polígons d'Activitat Econòmica al Prat de Llobregat



Font: Ajuntament del Prat (2021)

Pel que fa a l'activitat comercial, el comerç del Prat es desenvolupa, fonamentalment, a l'entorn dels eixos comercials, espais amb una major concentració de botigues. A la ciutat hi ha **5 eixos comercials** on es pot comprar, passejar, menjar i, sovint, gaudir d'activitats de lleure.

- **Eix comercial nucli antic:** estructurat al voltant del Mercat municipal i el casc antic. És una zona agradable per passejar i comprar amb carrer de vianants.

- **Eix comercial Marina – Lleida:** vertebrat a l'entorn del Mercat Prat – Marina, el c. Lleida i la ctra. de la Marina, és una zona de gran concentració comercial i de serveis.

- **Eix comercial Avinguda Verge de Montserrat:** Ocupa una de les principals arteries de la ciutat, plena de comerços i activitat.

- **Eix comercial Remolar i entorn Cèntric:** vertebrat a l'entorn del Mercat del Remolar, la pl. Catalunya i el Cèntric, espai cultural, compta amb una zona moderna i lúdica de gran atractiu per la ciutadania.

- **Eix comercial Riu Llobregat** -l'activitat comercial del barri de Sant Cosme: s'articula al voltant d'aquest carrer, veritable eix vertebrador del barri.

Figura 7. Eixos comercials i establiments al Prat del Llobregat



Font: Pla estratègic de Comerç. Ajuntament del Prat

Segons l'anàlisi realitzat al Pla estratègic de Comerç del 2019, el major volum d'establiments comercials es troben situats fora dels eixos comercials (27,8%), seguits de l'eix Marina-Lleida (26,7%), l'eix Remolar i Entorn Cèntric (20,4%), l'eix Verge de Montserrat (13,1%), l'eix del nucli urbà (9,9%) i per últim, l'eix Riu Llobregat (2,1%).

A més dels eixos comercials, els mercats locals són eixos vertebradors de les zones comercials, que actuen com a element de dinamització comercial, a la vegada que fomenten les relacions socials. Al terme municipal del Prat de Llobregat hi ha un total de 6 mercats: el mercat municipal, el mercat del Remolar, el mercat de la pl. Blanes, el mercat de pagès, el mercadot setmanal de Sant Cosme i el mercat de segona mà.

Objectiu específic 7.2: fomentar la promoció de la ciutat intel·ligent, sostenible i de qualitat i els sectors clau de l'economia local

El Prat de Llobregat és un territori heterogeni que forma un mosaic d'usos del sòl, hereu de la seva evolució amb un alt valor estratègic en el context metropolità, pel seus espais lliures i la seva valuosa biodiversitat.

La platja: S'estén al llarg de 5,5 km, des de la desembocadura del riu Llobregat fins a l'estany del Remolar. D'aquesta distància, 3 km són accessibles per a l'ús social i recreatiu. La platja té com a objectiu harmonitzar l'ús públic amb la preservació del seu valor natural, reconeguda amb la figura de protecció de la Xarxa Natura 2000.

Espais Naturals: Representen una àrea diversa d'hàbitats, principalment d'àmbit aquàtic, com ara estanys litorals i zones inundables de maresmes, juntament amb formacions de dunes i pinedes litorals. L'empremta de la transformació humana en el territori és evident i ha comportat una reducció de la seva extensió i una modificació de la seva dinàmica. Tot i això, aquests espais es consideren un dels principals refugis de biodiversitat al país.

Riu: Travessa els últims 8 km del seu recorregut. A partir de la seva morfologia, s'identifiquen tres trams principals: la desembocadura, que va ser desviada l'any 2004 i ara forma part de l'estuari integrat dins dels espais naturals del Delta; el parc fluvial adjunt a la ciutat, que s'ha convertit en un parc periurbà; i el tram superior que segueix el camí del Sorral, originat a partir dels treballs realitzats durant els anys 70. La millora de la qualitat de l'aigua del riu ha afavorit el retorn de la fauna fluvial a aquest espai. La seva funció

com a corredor biològic és d'una importància estratègica per a la conservació de la biodiversitat al Delta.

Parc Agrari: És una de les zones agrícoles més antigues i productives de Catalunya. A més de la seva funció essencial com a proveïdor d'aliments i com a reserva de sòl fèrtil, aquestes terres tenen un gran valor com a espai obert en un territori altament urbanitzat. També exerceix un paper important com a hàbitat natural i corredor biològic per a la fauna i la flora.

Ciutat: Ha experimentat un creixement urbà compacte, amb un desenvolupament excèntric des del seu nucli històric, mitjançant la creació de diferents eixamples i zones de creixement durant la darrera part del segle XX. Amb la seva ubicació en una àrea deltaica, el terreny de la ciutat és predominantment pla. Aquesta característica, juntament amb la seva proximitat als espais naturals, al riu i al litoral, facilita la mobilitat a peu i en bicicleta de manera senzilla.

Port: A causa de l'ampliació del port de Barcelona, una part significativa dels nous edificis i molls del port, juntament amb la seva nova zona d'activitats logístiques (ZAL - Prat), s'han incorporat al municipi del Prat. Aquesta ampliació ha tingut un impacte principal a la costa del delta, que ja experimentava una regressió des de fa molts anys. Amb l'objectiu de frenar aquesta dinàmica, es va construir la platja de Ca l'Arana al sud del port. Aquesta nova platja, amb una extensió d'aproximadament 50 hectàrees, tenia com a finalitat subministrar sorra a les platges situades al sud. Malauradament, aquesta mesura no ha estat suficient per aturar la regressió costanera, la qual cosa implica la necessitat de realitzar periòdicament reposicions de sorra en diversos punts de la línia de costa del municipi.

Aeroport de Barcelona – El Prat: Té una gran presència al municipi, ocupant aproximadament un terç del seu territori. Exerceix una influència significativa tant a nivell territorial com socioeconòmic, tenint un impacte destacat sobre la localitat. Ocupa una àrea extensa de la ciutat, condicionant la seva planificació urbana i el desenvolupament del territori. Les instal·lacions aeroportuàries, incloent pistes, terminals i altres infraestructures associades, configuren l'espai i la distribució del municipi. A més, des d'una perspectiva socioeconòmica, l'aeroport té un paper fonamental en l'activitat econòmica del Prat i la seva àrea d'influència. Aquesta infraestructura és un important generador d'ocupació i dinamisme econòmic, proporcionant oportunitats laborals directes i indirectes en sectors com el transport, el turisme, la logística i els serveis relacionats.

L'aeroport de Barcelona - el Prat actua com una porta d'entrada clau per al turisme i els negocis a la regió, atraient visitants i empresariat de tot el món. Això té un impacte directe en l'economia local, estimulant sectors com l'hostaleria, el comerç minorista, els serveis turístics i el transport, entre d'altres, però que no té un impacte rellevant a la ciutat.

El mar del Delta: A través del tractament de les aigües residuals, està experimentant una gradual recuperació de la seva biodiversitat. No obstant això, aquest procés es veu limitat a causa de la regressió crònica que afecta la costa del Delta i l'impacte acumulat de les operacions periòdiques d'extracció i aportació de sorra per mantenir les platges. Aquestes mesures són necessàries, però no són suficients per revertir totalment aquesta dinàmica negativa.

A més, la intensa urbanització i activitat portuària que envolten l'àrea també contribueixen a aquesta situació. L'impacte de la construcció de les infraestructures portuàries i les activitats relacionades amb el port afecten el medi ambient costaner i poden tenir repercussions sobre la biodiversitat marina.

Tot i els esforços realitzats per sanejar les aigües residuals, cal abordar la problemàtica de la regressió costanera i l'impacte de les activitats humanes en l'entorn per garantir una recuperació més completa de la biodiversitat marina del Delta. Això implica buscar solucions sostenibles que preservin l'equilibri entre el desenvolupament humà i la conservació del medi ambient marí.

Figura 9. Mosaic d'usos del sòl del Prat de Llobregat



Font: Ajuntament del Prat



Debilitats

- Insuficient oferta de primera ocupació per a joves, amb escasses alternatives de formació per a l'ocupació en el teixit empresarial.
- Incapacitat de la ciutat per a atreure i retenir talent jove, motivada per la falta de teixit empresarial i la bretxa entre formació i mercat de treball.
- Escassa inversió privada productiva, en un context de prevalença de l'activitat del sector públic i un feble teixit empresarial privat.
- Falta de vocació empresarial entre els i les joves en un context d'insuficients oportunitats i mitjans per a emprendre.
- Falta de recursos públics i privats per al desenvolupament de mesures d'impuls i foment de l'economia local i de programes d'ajudes i estímuls.

Amenaces

- Vulnerabilitat del teixit comercial davant de nous hàbits de consum digital per part de la població més jove.
- Destrucció del teixit empresarial local, davant la proximitat de grans centres comercials, amb especial impacte en petites i mitjanes empreses.
- Reducció del poder adquisitiu de la població com a conseqüència de l'increment de la precarietat laboral i la pèrdua d'ocupació.
- Insuficiència de mesures de suport a l'emprenedoria i a la implantació empresarial, a través d'estímuls com a ajudes econòmiques /avantatges financers.
- Vulnerabilitat del sector agrícola de l'entorn, per processos de reposicionament al mercat.

Fortaleses

- Actius culturals, patrimonials i paisatgístics, com a elements clau per a fomentar i/o enriquir l'activitat turística, l'economia i l'ocupació.
- Programes locals d'ocupació i de foment d'activitats econòmiques orientats a determinats col·lectius.
- Disponibilitat de grans centres logístics generadors d'ocupació.
- Economia diversificada amb polígons industrials potents, i la proximitat dels quals a Barcelona pot afavorir-los econòmicament.
- Disposar d'un projecte de sobirania alimentària que defineix línies estratègiques d'actuació.

Oportunitats

- Fons europeus per a la modernització del teixit comercial i la digitalització de les empreses del municipi.
- Increment del sector energètic de forma descentralitzada.
- Foment de l'activitat econòmica i industrial.
- Inversions públiques i privades i programes finançats per fons europeus orientats a generar activitat econòmica innovadora i emprenedora.
- Programes de foment de l'emprenedoria, especialment dirigit als i les joves o a col·lectius caracteritzats per un major dèficit en formació.
- Polítiques autonòmiques i nacionals en relació amb la rehabilitació, regeneració i renovació urbana com a motor d'ocupació i reactivació de la construcció.
- Programes de foment de l'expansió d'empreses i promoció exterior de productes locals, en un context de globalització.

OBJECTIU ESTRATÈGIC 8: HABITATGE

En l'àmbit de l'habitatge, hi ha diversos reptes que afecten tant les ciutats en general com al Prat de Llobregat en particular. Algunes de les qüestions importants a abordar són les següents:

- Diversificar els programes d'habitatge públic i proporcionar una quantitat significativa d'habitatges sotmesos a algun règim de protecció pública, amb un accés fonamentalment a través del lloguer. Ajustar l'oferta d'habitatges a les diferents necessitats de la societat i destinar els recursos necessaris per garantir la seva habitabilitat.
- Equilibrar la proporció d'habitatges en propietat i en lloguer, independentment de la seva tipologia.
- Millorar quantitativament i qualitativament el mercat del lloguer. Per aconseguir-ho, és necessari implementar mesures que, actualment, no estan incloses en la legislació espanyola ni a les polítiques d'habitatge de les diferents administracions, com la delimitació d'àrees o zones per establir condicions per al lloguer o dret de superfície per aconseguir un parc d'habitatge social en lloguer inclusiu que fomenti la cohesió social.
- Garantir la cohesió social mitjançant la diversificació de l'oferta pública d'habitatge social, la proximitat als equipaments públics, la diversitat de diferents tipologies d'habitatge per a diferents grups socials i culturals, la millora i la integració dels barris més vulnerables i l'ús d'estratègies que abordin diversos objectius destinats a l'habitatge, feina, educació, cultura, etc.
- Evitar la gentrificació que es produeix com a resultat de les

polítiques de rehabilitació, regeneració i renovació urbana.

- Garantir la coherència i la necessària conciliació entre els plans i programes d'habitatge a nivell estatal, autonòmic i municipal.

L'Agenda Urbana del Prat de Llobregat ha d'establir com a objectiu la creació d'un parc d'habitatges digne, adequat, accessible i suficient per satisfer les necessitats socials, basat en una construcció de qualitat. Aquest parc ha de garantir la correcta habitabilitat dels immobles i ser eficient energèticament, però aquests requisits per si sols no són suficients.

No és suficient que els habitatges construïts siguin habitables i compleixin uns requisits bàsics de qualitat establerts per la normativa (Codi Tècnic de l'Edificació), sinó que també han de ser suficients en quantitat i condicions adequades i estar disponibles a preus assequibles per satisfer les necessitats socials. Per aconseguir-ho és necessari aplicar diversos recursos i actuacions, tant de caràcter públic com privat, i crear un parc públic d'habitatge adequat per cobrir les necessitats de lloguer social de la població. També és important treballar per garantir una oferta adequada i diversa que inclogui diferents formes de tinença d'habitatge. Finalment, la rehabilitació del patrimoni immobiliari existent, fomentant la seva reutilització, també contribuirà a millorar les condicions d'habitabilitat i l'eficiència energètica.

Objectiu específic 8.1: Fomentar l'existència d'un parc d'habitatge adequat a preu assequible

El parc residencial actual de la ciutat es va construir principalment a partir del 1960, amb un pic especialment significatiu en el període 1971 - 1980. En total, aproximadament un 55,7 % del parc

es va construir entre el 1961 i el 1980. En canvi, els habitatges més recents, construïts al llarg dels darrers 38 anys, representen un 28,9 % del parc.

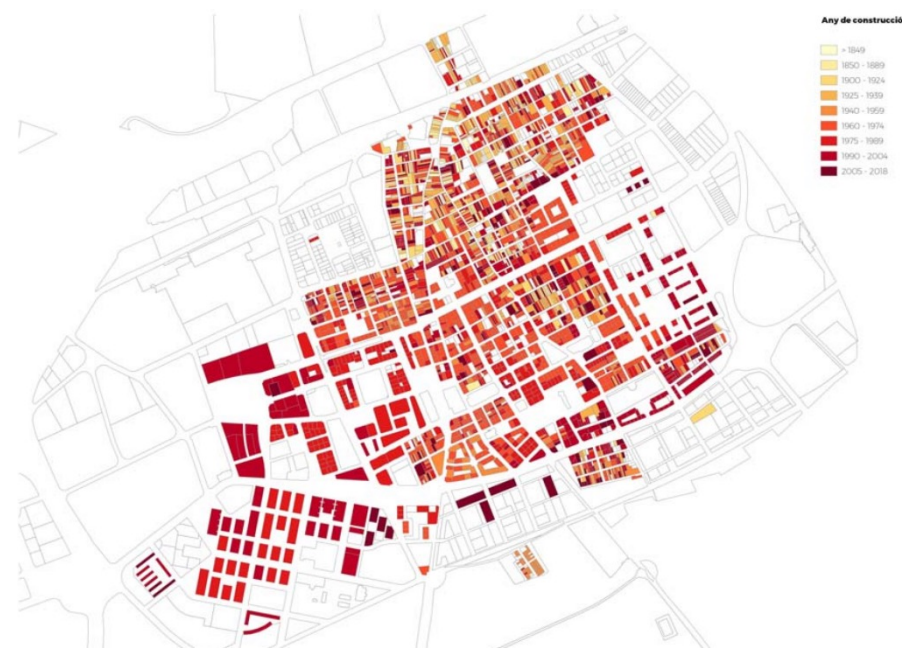
Gràfica 18. Habitatges en edificis destinats principalment a habitatge. Per any de construcció



Font: Pla local d'habitatge del Prat a partir de l'IDESCAT

Pel que fa a la tipologia d'edificis construïts fins el 1960 es van construir majoritàriament habitatges unifamiliars i a partir de la dècada del 60 s'inicia la construcció d'edificis plurifamiliars que va anar augmentant fins a la dècada dels 70 arribant a un 27 % i, des de llavors, va disminuir fins al 8,1 % al període 2002-2011.

Figura 10. Antiguitat del Parc d'habitatges. Per any de construcció



Font: Pla local d'habitatge del Prat a partir de l'IDESCAT i l'INE

Segons el cens de 2011, la majoria dels edificis destinats a habitatge del Prat de Llobregat es trobava en bon estat, però hi havia 475 edificis (11,7 %) en un estat ruïnós, dolent o deficient. En relació al nombre d'immobles, 51 es trobaven en estat ruïnós i 122 en estat dolent. Destacava el nombre d'immobles que es trobava en estat deficient ja que és força més elevat, 1.404 immobles (5% del parc). Pel que fa als immobles en estat deficient la majoria corresponien a edificis construïts a la dècada dels 60 (30,6 %) i els 50 (21,2 %) i en menor mesura a la dècada dels 70 (15,2 %).

En relació als edificis en estat deficient, gairebé el 58 % corresponia a habitatges unifamiliars. I existien 74 edificis plurifamiliars de 5 o més immobles en estat deficient, una situació que significava un volum elevat d'habitatges amb necessitats de millora situats en edificis plurifamiliars.

Segons el Cens d'habitatges del 2011, el parc residencial del Prat de Llobregat estava integrat per 27.081 habitatges, dels quals el 89,6 % eren habitatges principals, el 2 % eren secundaris i el 8,5 % habitatges vacants.

Des de 1991 fins al 2011 el nombre d'habitatges principals va augmentar un 28,3 %, principalment gràcies a la construcció de nous habitatges. El seu pes respecte el total del parc també va augmentar passant d'un 85,8 % a un 89,6 %.

En aquest període, el nombre d'habitatges secundaris també va augmentar lleugerament, però tenint un pes molt petit respecte el conjunt del parc, únicament el 2 %. En canvi, el nombre d'habitatges buits va disminuir i el 2011 representaven el 8,5 % del parc.

Al Prat de Llobregat hi ha registrats 20 habitatges d'ús turístic al Registre d'Habitatges d'ús turístic de la Generalitat amb data 31 de juliol de 2019. L'any 2017 el registre tenia 10 habitatges inscrits, en un any el registre es va doblar per l'actualització de les dades.

Pel que fa a l'oferta, la xifra d'habitatges d'ús turístic és força similar. En el principal portal d'internet de comercialització d'habitatges d'ús turístic, en data 8 d'agost de 2019, hi havia disponibles 16 ofertes d'habitatges d'ús turístic i 55 ofertes d'habitacions en un habitatge compartit. A l'informe presentat per Prat Espais es

constata que actualment 11 dels habitatges que tenen llicència no estan anunciats als principals portals web, per contra 4 dels habitatges que es lloguen a les plataformes principals no aporten cap número de llicència. El preu de lloguer per dia de cada un dels habitatges anunciats està entre els 60 i 230 €, en funció de les característiques de l'habitatge i del volum d'ocupació possible. El preu de la oferta de lloguer d'habitacions es situa entre els 20 i 50 € per nit.

Segons el cens de 2011, la propietat dominant era el règim de tinença i representava el 82 % del total dels habitatges principals. Els habitatges de propietat amb pagaments pendents, representaven un 40 % del total d'habitatges principals, un percentatge força més elevat que el 2001 (24%).

Els habitatges de lloguer, l'any 2011, corresponien al 13 % del parc d'habitatges principals, per sota de la mitja catalana que corresponia al 19,8 %. El pes del lloguer es manté estable respecte els cens anteriors, amb un lleuger augment.

La majoria dels edificis del municipi destinats principalment a habitatge, un 82 %, no són accessibles segons el cens de 2011. En general, la manca d'accessibilitat ve derivada de la inexistència d'ascensor, el 74,2% dels edificis no disposa d'ascensor.

La problemàtica de la manca d'accessibilitat es concentra principalment en els edificis de 3 i 4 plantes on més del 74 % dels edificis d'aquesta tipologia no tenen ascensor; i en els edificis de 5 plantes, on el 45 % dels edificis no en disposa. També és destacable que en total hi ha 32 edificis (17,5 %) de 6 plantes o més sense.

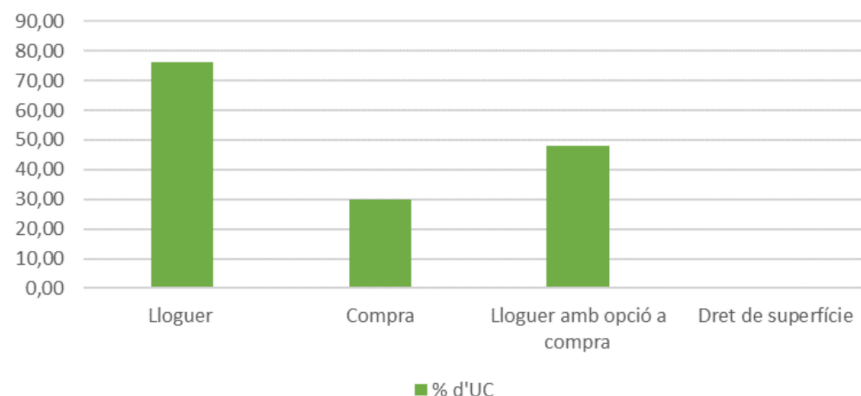
Objectiu específic 8.2: Garantir l'accés a l'habitatge, especialment dels col·lectius més vulnerables

Per identificar les dificultats d'accés a l'habitatge i les unitats de convivència amb majors dificultats per fer-hi front, s'ha analitzat la demanda registrada al Registre de sol·licitants de l'Agència de l'Habitatge, les principals dades en relació a la demanda són les següents (22/10/2019):

- Hi ha 1.888 inscripcions vigents, amb un total de 3.898 persones.
- La mitjana d'edat dels sol·licitants és 40,9 anys, sent les persones sol·licitants entre els 36 i els 49 anys les més nombroses (un 41 %) i les de 21 a 35 anys amb el 39 %.
- Com més grans més es redueix la demanda d'habitatge assequible i/o social.
- La mitjana d'ingressos anuals de les unitats de convivència sol·licitants se situa en els 15.300,75 €/any i un 39,09 % tenen ingressos inferiors a 10.000 €/any (dels quals un 5,72 % no tenen cap ingrés).
- La mitjana de membres de les unitats de convivència és 2,64. El 43,7 % de les unitats de convivència són d'1 sol membre i una mica més d'un quart de 2 (27,44 %).
- El 89,99 % no tenen habitatge i el 87,02 % es decanta per l'habitatge usat.
- La tipologia d'habitatge més sol·licitada és la de lloguer. La sol·liciten 1.626 unitats convivencials, el que representa el 86,12 % de les mateixes.
- El 25,74 % sol·liciten habitatge en règim de compra i un 51,27 % en règim de lloguer amb opció a compra.
- Cal destacar que el 25,11% dels i les sol·licitants opten pel lloguer jove mentre que el lloguer gran hi opta el 3,60 %.

- Un 8,16 % assenyalava minusvalia i d'aquest, el 0,63 % mobilitat reduïda.
- El 99,31 % de les persones sol·licitants viuen actualment al Prat de Llobregat i d'aquests el 29,55 % hi viu i hi treballa.

Gràfica 23. Sol·licitud preferent segons règim de tinença



Font: Pla local d'habitatge del Prat, a partir de les dades facilitades per Prat Espais

Del 2012 al 2018, el nombre de sol·licitants d'habitatge HPO va augmentar, passant de 883 a 1.987 sol·licitants. No obstant, sembla que al 2019 està seguint una tendència a la baixa i a finals d'octubre del 2019, hi havia 1.888 inscripcions vigents.

A l'anterior PAM, l'Ajuntament va establir una sèrie de línies estratègiques per afavorir el dret i l'accés a l'habitatge:

- Promoció d'habitatge dotacional promovent un edifici d'uns 70 habitatges de lloguer a la zona del Prat Sud, destinats a col·lectius específics.
- Mobilització d'habitatges buits ampliant els serveis, programes i ajuts que gestiona Prat Espais per incentivar a les persones propietàries a mobilitzar els habitatges buits i aconseguir lloguers socials i assequibles.
- Col·laboració amb altres administracions amb l'objectiu de proveir de més habitatge públic i lloguer assequible a la ciutat.

Debilitats

- Dificultats d'accés a l'habitatge com a conseqüència de l'elevat preu, l'escassetat d'oferta adequada o la insuficiència d'ajuts locals.
- Escassetat d'habitatge social a preu assequible, amb un nombre insuficient d'habitatges subjectes a protecció pública per a llars amb rendes baixes.
- Baixa eficiència energètica d'una gran part del parc edificatori, en particular al parc d'habitatge.
- Deficient conservació i / o problemes d'accessibilitat d'una gran part del parc edificatori, en particular al parc d'habitatge.
- Preus excessius de l'habitatge al mercat immobiliari, que dificulta l'accés a l'habitatge de la població, derivat també de la proximitat a Barcelona.
- Manca de sòl públic per a la construcció de nous habitatges amb finalitats socials.

Amenaces

- Dificultats per accedir a l'habitatge de la població jove, cosa que dificulta l'emancipació i la formació de noves llars.
- Dificultat de les diferents administracions públiques per mantenir i gestionar els parcs públics d'habitatge.
- Inadequació del parc d'habitatge existent a la gent gran, en el marc d'un fenomen d'envelliment poblacional.
- Canvis a les necessitats d'habitatge postCOVID19 (espais més oberts, terrasses i jardins).

Fortaleses

- Ciutadania activa i organitzada en sistemes cooperativistes per assegurar elements bàsics com l'habitatge, l'energia, etc.
- Elevada qualificació i coneixement en la promoció d'habitatge protegit, a través d'experiències anteriors dutes a terme a la ciutat.
- Actuacions recents de rehabilitació edificatòria del parc d'habitatges, en el marc de programes públics d'ajuts.
- Empresa municipal d'habitatge, Prat Espais.

Oportunitats

- Programes i polítiques autonòmiques, nacionals i europees de foment de la rehabilitació, regeneració i renovació urbana.
- Polítiques públiques i programes de promoció d'energies renovables i l'eficiència energètica a l'edificació i als habitatges.
- Reorientació del sector de la construcció cap a la rehabilitació edificatòria, caracteritzat per la seva major resistència als efectes de les crisis.
- Fonts de finançament per a la millora i conservació del patrimoni i del parc edificatori a la zona històrica de la ciutat.

OBJECTIU ESTRATÈGIC 9: ERA DIGITAL

En l'era digital en que ens trobem, les persones i la informació estan més connectades que mai, amb una intensitat i velocitat a les quals és imprescindible adaptar-se. La innovació tecnològica, especialment la tecnologia digital, és el motor que impulsa els canvis socials i continuarà sent-ho en el futur.

Avenços com internet, les dades massives, la computació quàntica, la intel·ligència artificial, l'aprenentatge automàtic, la robòtica, el comerç electrònic, la connectivitat 5G i la conducció autònoma són tendències destacades en aquests moments, derivades de progressos tecnològics que estan començant a definir un món diferent. Cadascun d'aquests avenços tecnològics té un potencial extraordinari per generar canvis a les ciutats.

Les noves tecnologies tenen una gran influència en diversos aspectes del benestar i un d'aquests aspectes importants és la participació ciutadana directa i la governança. Espanya és un dels països més avançats en quant al nombre de portals de dades obertes, que ofereixen informació comprensible i accessible per a tothom, amb formats estàndard per a professionals i investigadors. Això implica transformar les dades de manera que siguin interessants per al públic en general i permetre l'accés als algoritmes perquè qualsevol pugui conèixer la forma i la profunditat de la informació.

Tots aquests aspectes incideixen en la necessitat de vincular el desenvolupament urbà sostenible amb la societat del coneixement. En aquest sentit, les ciutats intel·ligents tenen un paper rellevant, no només en relació amb les noves tecnologies, sinó també en

l'establiment d'una visió de futur consensuada i implementada tant per a les ciutats com per a les persones que les habiten.

Objectiu específic 9.1: Afavorir la societat del coneixement i avançar cap al desenvolupament de les ciutats intel·ligents (*Smart Cities*)

El desenvolupament digital al Prat de Llobregat té un paper clau en el procés de transformació i creixement de la ciutat. La tecnologia i la digitalització ofereixen oportunitats per millorar la qualitat de vida de la ciutadania, impulsar la competitivitat econòmica i fomentar la sostenibilitat.

Actualment el municipi treballa sobre diferents línies estratègiques per tal d'impulsar la digitalització i facilitar l'accés de la ciutadania a relacionar-se amb els processos administratius a través de mitjans electrònics. En aquest sentit, i tal com es va establir al programa d'actuacions de l'eix 8 del Pla d'Actuació Municipal, el municipi del Prat de Llobregat ha aconseguit assolir i executar els següents objectius establerts:

- Millorar i simplificar el procediment de tramitació electrònica, així com ampliar el ventall de procediments que es puguin tramitar en línia.
- Fomentar i sensibilitzar sobre l'ús del programari lliure en el desenvolupament d'eines web per part de l'administració.
- Posar en marxa el servei de cita prèvia en línia per agilitzar el servei d'atenció al públic.
- Estudiar i millorar la xarxa de punts d'accés a internet a la ciutat.

A més dels objectius esmentats anteriorment, en el marc de l'estratègia de transició energètica, l'Ajuntament del Prat de

Llobregat ha col·laborat amb *Nexus Geographics* per posar a disposició de la ciutadania un mapa energètic interactiu. Aquest mapa permet consultar el consum d'energia de tots els edificis de la ciutat així com fomentar la transparència i la consciència energètica. Aquesta iniciativa s'emmarca dins de l'enfocament global cap a la sostenibilitat i la gestió eficient del consum energètic a la ciutat.

Objectiu específic 9.2: Fomentar l'administració electrònica i reduir la bretxa digital

Dins del marc de línies estratègiques del Pla d'Actuació Municipal del Prat de Llobregat, l'ajuntament ha ideat una estratègia d'acompanyament i suport a les entitats locals i les persones en la transició cap a l'administració digital per a la tramitació de serveis a l'administració. Aquesta estratègia s'ha posat en marxa a través del servei OAC360 que presta atenció telefònica per acompanyar i ajudar a fer tràmits electrònics a les persones que tinguin dubtes i dificultats al respecte.

El servei telefònic de l'OAC 360 el presta un equip de professionals experts i expertes en el servei d'atenció a la ciutadania i en la solució de dubtes i problemes relacionats amb les noves tecnologies. Aquest servei, per facilitar la tramitació online, resulta molt necessari en un context de restriccions de la mobilitat, com en el cas de la COVID-19; o bé en moments d'alta intensitat de tramitacions, en què molta gent a l'hora vulgui complimentar un tràmit específic.

D'altra banda, l'ajuntament ha posat en marxa diferents iniciatives per tal de facilitar l'accés als dispositius electrònics necessaris per a l'ús de les TIC, establir programes de formació capacitant en habilitats digitals per millorar les competències i coneixements de la població, i establint aliances amb entitats per promoure la inclusió digital i atendre les necessitats de grup vulnerables, com persones grans amb discapacitat o col·lectius en risc d'exclusió social.

En l'àmbit de la reducció de la bretxa digital als equipaments culturals des de fa més de 20 anys es realitza un programa de formació en l'àmbit digital i també es disposa d'espais d'assessorament digital.

Cal destacar també en aquest àmbit l'accessibilitat a internet. El municipi disposa d'accessibilitat universal al llarg de la ciutat de forma gratuïta per a la ciutadania (xarxa WifiPrat).



Debilitats

- Manca punts d'accés públics a les xarxes d'internet.
- Insuficient penetració de la signatura electrònica a la societat.
- Bretxa digital a sectors de la població, per la insuficiència o inadequació de la xarxa d'accés a internet o per la inexistència de serveis digitals.
- Escassa formació de la població en l'ús de les TIC, amb serioses implicacions i conseqüències en matèria de competitivitat local.

Amenaces

- Envelliment de la població i augment de la bretxa digital.
- Escassa digitalització de la població sense recursos o limitats que suposa un fre a l'accés a noves tecnologies.
- Desajust entre les noves demandes i les solucions existents, i aparició de demandes que requereixen noves ofertes

Fortaleses

- Iniciatives locals d'impuls de la gestió de serveis TIC, e-administració, ús de xarxes socials per informar i donar servei a la ciutadania, etc.
- Motivació ciutadana per a la utilització de les TIC en un context d'interès i extensió de noves iniciatives i projectes.
- Ajuntament amb una aposta clara per la transformació digital com una de les prioritats de l'agenda política municipal.
- Programa consolidat d'alfabetització digital als centres cívics i equipaments culturals.

Oportunitats

- Important recorregut de millora al nivell de digitalització, que permetrà una millor gestió dels serveis.
- Millora de l'eficiència als serveis locals a través de e-administració: simplificació de tràmits administratius i reducció de costos.
- Aconseguir més treball en xarxa d'administració, empreses i ciutadania, a través de noves estratègies de comunicació.
- Interessant estratègia d'homogeneïtzació d'eines digitals a l'administració.
- Fomentar l'ús de les TIC entre la població, mitjançant la realització de campanyes d'informació o cursos de formació a certs col·lectius.

OBJECTIU ESTRATÈGIC 10: INSTRUMENTS I GOVERNANÇA

Les agendes urbanes internacionals identifiquen diversos objectius comuns per al disseny d'un sistema urbà eficient. Aquests objectius inclouen una normativa adequada, un sistema de planificació adient, fons de finançament coherents amb les accions a desenvolupar, una governança efectiva i una participació ciutadana real, a més de canals de difusió i transmissió de coneixement.

En el context espanyol és imprescindible disposar d'una normativa actualitzada, clara, comprensible i, sempre que sigui possible, homogènia en totes les institucions equiparables. Això s'aplica també al sistema de planificació i a la seva gestió, requereixen una major flexibilitat per adaptar-se a circumstàncies canviant ràpidament i evolucionar cap a marcs més estratègics.

Els instruments tradicionals de planificació i gestió urbanística presenten limitacions, ja que manquen de la flexibilitat necessària per afrontar el dinamisme i la innovació de la societat i no són transparents ni entenedors per a la ciutadania en general. Només amb una normativa actualitzada, estable, comprensible, flexible i, en la mesura del possible, simplificada, es podrà avançar cap a un model urbà sostenible d'ordenació, transformació i ús del sòl. Així mateix, només amb una planificació territorial i urbanística que comparteixi aquestes característiques es podrà garantir un model territorial i urbà que respongui a les necessitats socials de cada moment, respecti el medi ambient i contribueixi al progrés social i econòmic.

La governança juga un paper essencial en assegurar la participació ciutadana, la transparència, la capacitat local i la col·laboració i coordinació adequades. La "bona governança", entesa com el procés de presa de decisions transparent, eficient, democràticament acordat amb la participació de totes les parts interessades i amb l'accés a la informació per a tothom, és un element clau en les noves agendes urbanes.

A més, el finançament, les noves tecnologies i l'intercanvi de coneixement són elements importants. L'accés a les tecnologies, especialment la tecnologia digital, permet aplicar solucions territorials i urbanes que contribueixen a crear territoris i ciutats més eficients, intel·ligents, respectuoses amb el medi ambient i adaptades a les necessitats dels seus habitants.

Per últim, l'intercanvi de coneixement, especialment a través de xarxes establertes que institucionalitzen la col·laboració, és una manera eficaç de compartir, reproduir i ampliar les experiències positives i aprendre dels errors. Aquestes xarxes no només faciliten una connexió continuada i un accés fàcil al coneixement i a solucions viables, sinó que també proporcionen sistemes d'aprenentatge estratègic.



Objectiu específic 10.1: Assolir un marc normatiu i de plantejament actualitzat flexible

El principal instrument normatiu és el Pla d'Ordenació Urbanística Municipal (POUM), el qual garanteix l'autonomia estratègica del municipi en aquest àmbit. Aquest pla ha estat concebut amb l'objectiu d'actualitzar el planejament urbanístic per adaptar-se a la nova realitat i legislació, així com per protegir i preservar el patrimoni arquitectònic, arqueològic i natural del municipi.

Tal i com s'ha esmentat a l'eix 1, la política territorial del Prat de Llobregat s'emmarca també altres instruments normatius supramunicipals, com per exemple el Pla Director Urbanístic Metropolità (PDUM), que es va idea amb l'objectiu d'instrumentar l'ordenació urbanística integrada del territori metropolità; el Pla Director Urbanístic del sistema costaner (PDUSC), per afavorir el desenvolupament sostenible des d'un punt de vista urbanístic, patrimonial, ambiental i econòmic; i el Pla Director Urbanístic de les Àrees residencials estratègiques (ARE) del Baix Llobregat, que incorpora els principis del desenvolupament urbanístic sostenible a les àrees residencials estratègiques de l'Eixample Sud i la Ronda Sud Aeroport del Prat de Llobregat.

Objectiu específic 10.2: Assegurar la participació ciutadana, la transparència i afavorir la governança multinivell

La participació ciutadana al Prat de Llobregat és habitual per a la presa de decisions municipals i per a fomentar una governança democràtica i transparent. Amb l'objectiu de facilitar aquesta

participació, l'Ajuntament va aprovar, al 2018, el Pla Director de Participació Ciutadana amb l'objectiu de desenvolupar una concepció del serveis públics en què l'administració no només satisfà les necessitats dels seus "usuaris i usuàries", sinó que entén la ciutadania com a subjectes actius en la construcció de les solucions.

En aquest sentit, El Prat de Llobregat ha desenvolupat diversos mecanismes de participació ciutadana, com els pressupostos participatius que impliquen a la ciutadania en la presa de decisions sobre una part dels recursos municipals destinats a la millora de l'espai públic. Altres instruments i canals de participació a destacar poden classificar-se en tres nivells: els òrgans estables de participació (Consells municipals, Taules i Comissions), els processos desenvolupats amb participació ciutadana i els mecanismes puntuals de participació.

Pel que fa als **òrgans estables de participació** tenen una naturalesa permanent i estable. Són molt diversos i, en general, es caracteritzen per ser òrgans consultius amb les següents funcions: formular propostes per abordar situacions específiques que els afecten, emetre informes, ja sigui per iniciativa pròpia o de l'Ajuntament, sobre qüestions de competència municipal i fer propostes i suggeriments relacionats amb el funcionament dels organismes públics municipals. És important destacar que cada consell municipal té el seu propi reglament, el qual estableix la seva composició, objectius, funcions i forma de funcionament.

Pel que fa als **processos desenvolupats amb participació ciutadana** estan disponibles per a tota la ciutadania o per a un segment específic de la població. Aquests processos tenen un

inici i una finalització definits. Es caracteritzen per estar oberts a la participació de la ciutadania interessada en el tema en qüestió i poden incloure diferents etapes (diagnòstic, propostes, seguiment, avaluació) i tècniques de treball (enquestes, entrevistes, grups de discussió, tallers de participació, etc.).

Per últim, els **mecanismes puntuals de participació ciutadana** es caracteritzen per ser una eina amb una durada limitada. Aquests mecanismes poden anar des d'una jornada deliberativa per reflexionar sobre un tema que afecta la ciutadania, fins a una consulta utilitzant mecanismes de democràcia directa, que poden incloure mecanismes en línia i es caracteritzen per permetre la votació de la ciutadania sobre diferents propostes relacionades amb un tema concret.

Entre els objectius del Bon Govern es troba el d'establir un marc de relacions entre la ciutadania i les administracions, basat en la transparència en la gestió dels assumptes públics, així com en la integritat, ètica i diligència de les persones responsables d'aquesta gestió pública.

Amb l'ús de la **transparència** es vol garantir a la ciutadania l'accés a la informació generada per l'administració local, afavorint el control extern sobre la gestió pública, generant confiança entre el govern municipal i la societat.

Mitjançant la transparència també es busca millorar la qualitat dels serveis públics, així com involucrar la ciutadania en aquelles qüestions que li afectin, fomentant la participació. En aquest sentit, l'Ajuntament ofereix a la ciutadania el portal de transparència, un espai on es pot accedir i consultar una àmplia varietat d'informació. Aquesta informació abasta aspectes com ara la informació institucional i organitzativa de l'Ajuntament, la gestió econòmica

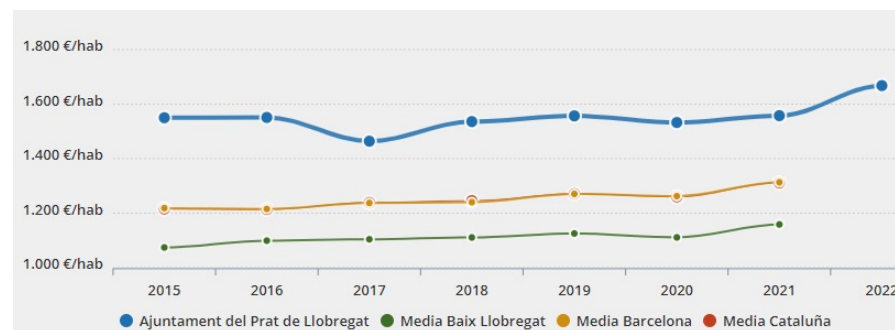
i pressupostària, informació rellevant des del punt de vista jurídic, així com informació sobre contractació pública, entre altres temes.

Així mateix, la ciutadania té a la seva disposició diversos canals de contacte per presentar queixes i suggeriments. Aquestes aportacions es poden fer a través del servei de queixes o directament de forma presencial a l'Oficina d'Informació i Atenció al Ciutadà (OIAC), ubicada a la pl. de la Vila. L'OIAC és un espai destinat a informar a la ciutadania sobre temes de la ciutat i resoldre tràmits senzills o iniciar el procediment de qüestions més complexes.

Objectiu específic 10.3: Impulsar la capacitat local i millorar el finançament

Segons la informació recollida de la gestió econòmica dels últims anys, el terme municipal del Prat de Llobregat presenta uns ingressos corrents d'uns 1.500-1.600 € per habitant, un valor notablement per sobre de la mitjana de la comarca (1.158 € / habitant) i de la mitjana de Catalunya (1.310,9 € / habitant).

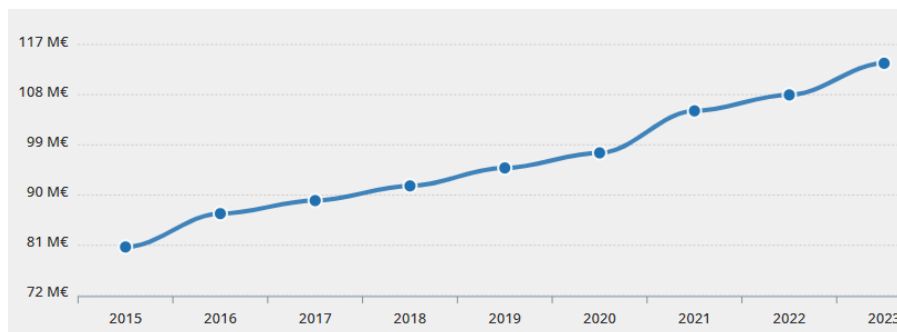
Gràfica 25. Evolució dels ingressos corrents per habitant



Font: Ajuntament del Prat

Pel que fa al pressupost municipal, l'any 2022 l'Ajuntament durant l'any passat va disposar d'un total de 106.952.597 €. D'aquest total, les polítiques més pes tenen són aquelles dedicades als serveis públics bàsics (35,2 %) i la producció de béns públics de caràcter preferent (26,2 %).

Gràfica 26. Evolució del pressupost municipal anual.



Font: Ajuntament del Prat de Llobregat

Pel que fa al 2023, s'estima que el pressupost es destini, especialment, a l'administració general, protecció i promoció social i el benestar comunitari. A més dels ingressos corrents rebuts pels i les habitants del municipi, cal esmentar que l'Ajuntament ha rebut durant els últims anys finançament de la Unió Europea per a projectes innovadors com la llar municipal provisional; una residència per a persones grans i la reforma de l'av. del Canal amb l'objectiu d'oferir a les famílies un lloc on puguin viure, respectant la seva autonomia i garantir espais privats i íntims per a famílies sense llar.

Objectiu específic 10.4: Dissenyar i posar en marxa campanyes de formació i sensibilització en matèria urbana, així com d'intercanvi i difusió de la informació

El Prat de Llobregat compta amb diverses línies estratègiques destinades a la formació i sensibilització en matèria urbana. Una d'elles és el programa de convivència i civisme destinat a fomentar la cohesió social i la bona convivència dins dels espais públics i comuns. Algunes campanyes han estat: sobre el cost de la retirada dels xiclets de l'espai públic; per reduir la presència de burilles al carrer o per conscienciar sobre els perills que suposa utilitzar bicicletes, patins, patinets i skates dins la ciutat.

Al programa municipal de convivència i civisme, es treballa en projectes com:

- Campanyes de civisme
- Activitats de sensibilització als centres educatius
- Commemoració Dia Europeu de la Mediació
- Espai de convivència
- Guia de Bon Veïnatge

També s'ha habilitat l'espai de dinamització comunitària "Apropa't i Opina: espai de convivència", dinamitzat per les agents per la convivència i civisme de l'Ajuntament i que aposta per la participació ciutadana i entitats i associacions pratenques, per tractar temes diversos al voltant de la convivència i el civisme a la ciutat.

Debilitats

- Terminis excessius de tramitació de plans urbanístics, amb un desfasament entre l'aplicació dels plans i les necessitats previstes.
- Estructura i capacitat de les entitats locals insuficient per accedir a fonts de finançament, així com per a la seva adequada gestió.
- Sistema normatiu complex i heterogeni en matèria urbanística, que dificulta l'aplicació dels diferents plans i la gestió urbanística local.
- Marc de planificació a llarg termini no definit juntament amb un marc competencial molt limitat.
- Fugida de talent per manca d'oportunitats laborals de qualitat (temporalitat i sous baixos).

Amenaces

- Rigidesa normativa i administrativa vinculada als diferents tràmits burocràtics.
- Manca de flexibilitat en els instruments de planificació per adaptar-se a noves demandes.
- Canvis de govern que impliquen el canvi de representants polítics i tècnics, i amb això, alenteixin les polítiques municipals en procés d'execució.
- Desafecció política de la ciutadania i escassa participació en la política local.
- Manca de relleu generacional a l'administració pública

Fortaleses

- Disposar d'un pla director de participació ciutadana que vetlla per la participació de tota la ciutadania.
- Cultura oberta pel que fa a la transparència de dades obertes i informació pública.
- Existència de polítiques, plans, programes i actuacions relacionades amb els diferents eixos estratègics de l'Agenda Urbana.
- Experiència en iniciatives de desenvolupament sostenible i utilització d'instruments de planificació urbanística i territorial.
- Disposar d'un pla de mesures antifrau.

Oportunitats

- Agenda Urbana Espanyola i Agenda 2030 com a marcs de treball per assegurar una governança horitzontal i participada.
- Model descentralitzat estatal, que permet a les administracions públiques adaptar-se a les necessitats i al model urbà específic.
- Nous plans territorials integrats i instruments d'ordenació del territori a zones de noves sinergies i influències entre ciutats.

elprat.cat/agendaurbana



Ajuntament del
Prat de Llobregat