

Tots els projectes que amenacen la riquesa ecològica del Delta del Llobregat

La lenta agonia d'un delta

El Delta del Llobregat, un dels espais humits més rics del nostre país, es troba en perill de desaparició. Quan tots els projectes que hi ha previstos en aquesta zona es realitzin, és probable que molta de la seva riquesa passi a formar part del passat.

El ministre d'Obres Públiques i Transports del govern espanyol, Josep Borrell, en una de les primeres declaracions fetes al Principat després del seu nomenament, afirmava que esperava que la Generalitat de Catalunya arreglés el problema del desviament del riu Llobregat, perquè "hem de saber de quin espai disposem". Josep Borrell es referia a l'espai necessari per a ampliar el Port Autònom de Barcelona i construir la terminal del Tren d'Alta Velocitat (TAV).

Aquestes declaracions, fetes pel juliol d'enguany, no tindrien més transcendència si no fos que tenien a veure amb aquests tres projectes que acabem d'esmentar. Però hi ha uns altres projectes que l'afecten: l'ampliació de l'aeroport i la de la Fira de Barcelona, i la construcció de diverses línies ferroviàries. Tot això canvia d'una manera radical la configuració actual del Delta del Llobregat i del municipi mateix del Prat de Llobregat.

Si aquests projectes es duen a terme tal com estan dissenyats, podrien destruir part de la riquesa natural del Delta, que basa la seva importància en la proximitat a Barcelona —a penes a 8 quilòmetres del centre de la capital catalana. Així, sense por de caure en catastrofismes prematurs, es pot afirmar que el Delta té els dies comptats, i que la seva existència només depèn del temps que tardin a realitzar-se els projectes previstos.

LA RIQUESA OCULTA

El Delta se situa, bàsicament, al Prat de Llobregat, municipi al sud de Barcelona que té aproximadament 70.000 habitants i que no fa gaire va saltar a l'actualitat perquè un dels seus barris, Sant Cosme, fou escenari de l'actuació de les anomenades *patrullas urbanes* contra la droga; i també perquè la indústria tèxtil de la Seda, que es troba al seu terme municipal i que dona feina a gran part de la població pratenc,



El Delta del Llobregat, una joia natural desconeguda i amenaçada.

ARXIU

es veié sumida en un dur conflicte empresarial. Totes dues qüestions, com podem comprovar, són de caire negatiu i segueixen la línia negativa de problemes que afecten aquest municipi, com ara la contaminació de la platja; situada al costat de la desembocadura del Llobregat, cada estiu és considerada per les autoritats sanitàries com un dels punts negres del litoral dels Països Catalans.

Contràriament, allò que no és tan conegut del Prat de Llobregat és la seva riquesa natural, que es concentra sobretot al Delta, una de les zones humides més importants del nostre país. El Delta del Llobregat és la plana al·luvial formada per aquest riu en arribar al mar. Amb una extensió d'uns 90 km², geogràficament abraça l'espai existent entre el massís de

Garraf i les serralades de Collserola, l'Ordal i Montjuïc. Tot i que el Delta inclou administrativament els municipis de Castelldefels, Gavà, Viladecans, Sant Boi, l'Hospitalet, Cornellà i el Prat, només aquest últim té tot el seu terme municipal dins el Delta.

El màxim interès ecològic del Delta del Llobregat es concentra en les maresmes, gairebé totes dins el terme municipal del Prat. Aquesta àrea té set estanys, dels quals només quatre figuren inclosos dins la reserva natural parcial creada per un decret de la Generalitat de Catalunya el 20 de juliol de 1987. Els estanys protegits oficialment són els de la Ricarda, Ca l'Arana, el Remolar i les Filipines, amb una superfície de 288,1 Ha, i 288,8 Ha més, corresponents a terrenys del voltant, han estat qualificades de *zones d'influència*.

La flora i la fauna del Delta és abundant i variada. S'hi pot trobar des d'extenses pinedes fins a espècies raríssimes d'orquídes, passant per llentiscle, romaní, bruc, fals aladern, etc. Quant a la fauna, cal ressaltar les més de catorze espècies d'ànecs que hi ha als estanys, les dotze espècies de gavines a les pinedes, els moixons dels canyissars i els ocells migratoris i rapinyaires, entre moltes altres.

DESCOORDINACIÓ ABSOLUTA

Tot això, és poc sabut. Un dels factors que perpetuen aquest desconeixement és que una gran part del Delta del Llobregat està en mans privades, i grans extensions de terreny són envoltades per tanques que en barren l'accés al públic. Tanmateix, tampoc no seria forassenyat pensar que en les institucions públiques —Generalitat de Catalunya, ajuntament de Barcelona i, sobretot, govern espanyol— hi ha una manca de voluntat de fer que el Delta sigui àmpliament conegut, perquè són les principals implicades en el disseny i l'execució dels projectes esmentats.

Respecte a aquest punt, cal esmentar

FUTUR DEL DELTA DEL LLOBREGAT



DOMÈNEC ORRIT

que el signe polític de la Generalitat de Catalunya (CiU), de l'ajuntament de Barcelona (PSC-PSOE) i del govern espanyol (PSOE) fa que els diversos projectes que hi ha al Delta del Llobregat siguin absolutament descoordinats i que sovint els seus límits se superposin. A això s'ha d'afegir que l'ajuntament del Prat és governat per un altre partit, IC, cosa que contribueix a dificultar encara més la coordinació.

I això arriba fins al punt que, quan es construïa la nova terminal de vols Internacionals de l'aeroport i una part del sostre es va ensorrar, les autoritats aeroportuàries no van deixar entrar al lloc de l'accident ni l'alcalde del Prat, Lluís Tejedor (IC).

PROJECTES I CONFLICTES

Un dels projectes més controvertits és el desviament del riu Llobregat, que el desplaçaria dos quilòmetres més al sud de la desembocadura actual. I és controvertit per diverses raons. La primera és que la gran planta depuradora del Llobregat es-

pera que aquest projecte comenci definitivament. Sense la depuradora, les aigües residuals de la població del Prat (70.000 persones) van directament a mar; a més, des de Sant Joan Despí, el Llobregat no té cap mena de control periòdic de qualitat d'aigua, de manera que totes les indústries situades a les vores del riu des d'aquesta població fins a la desembocadura aboquen directament els residus al Llobregat. Com a conseqüència, el líquid que el riu vessa a la Mediterrània és, purament i sense exagerar, un compost de matèria fecal.

L'altre motiu de controvèrsia és l'efecte que el desviament del Llobregat tindria sobre l'aqüífer del Delta, vertadera bossa d'aigua subterrània que, segons estudis duts a terme per ecologistes, sofriria un irreversible procés de salinització.

L'ampliació del Port Autònom de Barcelona també espera que el desviament del Llobregat es faci efectiu, igual que la construcció de la terminal de mercaderies del Tren d'Alta Velocitat (TAV). Aquest projecte preveu d'ampliar el Port Autònom unes 60 Ha cap al sud, concretament

a la zona compresa entre l'actual desembocadura del Llobregat i la prevista amb el desviament.

Més conflictiu que l'ampliació del Port Autònom de Barcelona és el projecte d'ampliació de l'aeroport del Prat. Aquesta ampliació es basa en un pla director de bases, que determinen com i quan ha de realitzar-se el projecte. El pla director de bases de l'Aeroport de Barcelona, segons el qual s'aixeca la nova torre de control, preveu la construcció d'una nova pista, la pista Sud. Tanmateix, segons que expliquen fonts de l'ajuntament del Prat, el pla director de bases no es fa públic perquè seria objecte d'un seriós conflicte.

La pista sud, segons que es desprèn de la construcció de la nova torre de control, quedaria situada gairebé arran de platja, paral·lela a la pista actual. Això significaria que la nova pista es faria sobre els estanys de la Ricarda i del Remolar, els dos més importants del Delta i considerats, ara com ara, zona de reserva natural parcial.

Eduard Company