

Un trencaclosq

El Pla del Delta del Llobregat ja es troba, finalment, desblocat. Les administracions públiques s'han posat d'acord i les primeres obres començaran enguany. Però ecologistes, veïns i empresaris s'han manifestat contra un pla que, diuen, farà més mal que bé.

El 9 de març l'Ajuntament del Prat de Llobregat aprovava el conveni per fer un seguit d'infraestructures al Delta del Llobregat. El conseller de Política Territorial, Josep Maria Cullerell, i el ministre d'Obres Públiques, Josep Borrell, s'havien trobat a principi de mes a Barcelona per presentar unes jornades sobre l'impacte econòmic que generarien les infraestructures previstes. Tres mesos abans les negociacions estaven aturades, però, finalment, l'Ajuntament del Prat de Llobregat cedia i ac-



Dalt, el Llobregat des del pont de Mercabarna. A la dreta, Ca l'Arana, aiguamolls per on passarà la nova llera del riu.



es delicadíssim

La major part dels residus industrials agrícoles i de les poblacions veïnes s'acumulen en la desembocadura del riu. La nova depuradora no solucionarà tots els problemes de la contaminació del Llobregat al mar.

CARMÉ PUÉRTOLAS



ceptava el Pla, igual que les altres administracions implicades. L'oposició al desviament del riu i tot allò que implica el Pla del Delta s'ha reduït als ecologistes, veïns del Prat i la Comunitat d'Usuaris d'Aigua del Llobregat.

El Pla significava, inicialment, el desviament del riu, l'ampliació del port de Barcelona i la construcció de la Zona d'Activitats Logístiques (ZAL), espai de contenidors i grans magatzems de mercaderies portuàries. Ara s'hi han afegit l'autovia del Llobregat, la pota sud de la Ronda de Dalt, l'ampliació de l'aeroport, una incineradora i una depuradora (vegeu gràfic pàg. 31). Les administracions el consideren l'estrella principal del Pla Director d'Infraestructures del ministre Borrell, convençut que convertirà Barcelona en la porta sud d'Europa, un gran pol estratègic de la vida econòmica del continent.

Qui no hi està tan engrescat és la Coordinadora Antidesviament, per l'impacte ecològic i social, sobretot quant a la disminució de l'aqüífer, la reserva subterrània d'aigua del Delta, vital per a les poblacions de la zona, inclosa Barcelona. Per la Coordinadora, el projecte implica la destrucció del front costaner fins a la nova desembocadura del riu, la pèrdua de zones humides i de superfícies útils per a l'aqüífer i la salinització d'aquest per causa de l'extracció d'àrids. Encara que no hagin pogut aturar la signatura del Pla, la Coordinadora voldria participar en el seguiment de la construcció de les infraestructures, tot i les reiterades negatives que han rebut els seus plans alternatius. De moment, les institucions formaran una comissió per a seguir i coordinar les obres, sense la participació de la Coordinadora.

Beneficis. El pressupost del Pla és de 400.000 milions de pessetes (la meitat del pressupost olímpic); d'aquestes, el MOPT n'hi aportarà el 85%, i la resta anirà a càrrec de la Generalitat de Catalunya i altres. Borrell va anunciar que demanarà suport econòmic parcial a la Unió Europea. La quantitat depèn de la valoració que aquesta faci de l'impacte ecològic de les obres.

El Centre d'Estudis i Planificació (CEP) ha calculat que aquestes infraestructures generaran un bilió de pessetes al 2008, quan pràcticament totes les instal·lacions funcionin. A més, el CEP preveu que les instal·lacions generin 120.000 llocs de treball en quinze anys, la majoria en el sector de la construcció.

L'administració estatal n'és la més beneficiada: hi inverteix 350.000 milions i en dos anys ingressarà 46.000 milions per IRPF, impost de societats i IVA. L'Ajuntament del Prat de Llobregat també recaptarà uns 800 milions de pes-

setes en dos anys per IAE, IBI i altres impostos, aproximadament la sisena part del seu pressupost (4.700 milions). També l'Ajuntament de Barcelona s'emportarà una part dels beneficis, amb les mateixes condicions fiscals que el Prat.

El batlle del Prat, Lluís Tejedor, d'Iniciativa per Catalunya, nega que persegueixi interessos econòmics: "No és tan sols una qüestió de diners; jo he de vetllar pel poble del Prat, i per tots els beneficis socials i ecològics que s'han aconseguit, malgrat el desviament del riu, que és un projecte diferent de l'inicial i totalment integrat a la zona". Tejedor entén la desconfiança dels grups ecologistes, però està convençut de les garanties del Pla per a regenerar la línia de costes, la construcció d'una depuradora i la protecció dels espais naturals.

Zona humida. Amb la conca del riu Nil, la del Llobregat és de les més fèrtils de la Mediterrània: 346 ha (10,7% del Delta) de Reserva Natural Parcial i zones d'influència incloses en el Pla d'Espais d'Interès Natural (PEIN), tot i que només hi ha un 3% d'aiguamolls molt fragmentats per la urbanització. És la quarta zona humida del país, on podem veure 337 espècies diferents d'ocells migratoris. Paradoxalment, és a punt de superar, en visites escolars, els Aiguamolls de l'Empordà, tot i que només se'n pot veure la part més degradada. Qualificada de zona humida des del 1987, la Generalitat no n'ha comprat mai els terrenys. Fins ara la situació era d'una certa hostilitat dels propietaris, que no veïen la possibilitat, ni a terme mitjà ni llarg, que l'administració els comprés les finques, i així prohibien tot accés als terrenys. Aquest és el cas, per exemple, de la família Bertran i Serra, mestressa de la Ricarda.

El conseller Josep Maria Cullell ja ha manifestat el seu interès per la qüestió ecològica: "Garanteixo que el Delta serà un dels Parcs Naturals més grans de Catalunya". També el ministre Josep Borrell va assegurar que el valor ecològic del Delta serà més gran amb l'aplicació del Pla: "la costa, els aquífers i el riu quedaran millor, perquè no es pot dir que ara el riu sigui un model d'aigües clares i transparents". Però els ecologistes han manifestat la seva desconfiança envers un pla que preconitza "l'encerclament de les zones naturals i de reserva simbòliques existents, que restaran molt afectades pel desviament del riu i l'ampliació de l'aeroport, i altres agressions. A més, hi haurà una artificialització i erosió del front litoral per ampliació del port, que pot afectar greument les platges i les zones humides". De moment, no s'han fet estudis d'impacte de cada infraestructu-

ra en concret, ni tampoc cap de global. Institucions i coordinadora antidesviament coincideixen en la necessitat urgent de realitzar aquests estudis d'impacte, dels quals podria dependre, en part, l'ajut econòmic europeu.

L'aqüífer més important. L'aqüífer del Delta del Llobregat és el més important del Principat. Abasta aigua al Prat, a les poblacions veïnes i a Barcelona en èpoques estivals i en moments d'emergència com, per exemple, durant l'accident de Txernòbil. Els seus 85 hm³ d'embassament actual són molt utilitzats en la indústria i, en menor grau, en l'agricultura. La salinització hi ha estat sempre latent, molt agreujada als anys 60 i 70. Actualment hi ha un cert control, però la Comunitat d'Usuaris de les Aigües del Delta del Llobregat tem que les noves infraestructures no destrossin "els aqüífers i siguin la justificació perfecta per a dur a terme el transvasament de l'Ebre".

El projecte de l'autovia és un dels més negatius per a l'aqüífer, però ja ha estat licitat i, previsiblement, començarà enguany. A la pràctica, significarà la canalització del riu i un mur de contenció de l'aqüífer, perquè el faran amb talussos i no pas amb pilones, per raons econòmiques. La Comunitat d'Usuaris, que agrupa 272 empreses com ara la Damm, la Seda o Sarrió, han presentat un recurs contenciós-administratiu per les conseqüències de les obres. També han enviat una anàlisi molt detallada de la situació de l'aqüífer, proposant alternatives, però encara no els han respost. Segons Josep Ferret, tècnic de la Comunitat d'Usuaris, "a terme mitjà, si es destrueix l'aqüífer, moltes empreses hauran de plegar i això pot afectar de 10.000 a 15.000 llocs de treball". L'organització ecologista Depana també ha proposat una alternativa al projecte d'autovia, adossada a l'actual A-2. Però tant les al·legacions com els recursos no han tingut cap resposta encara del MOPT.

El director general d'Urbanisme, Joan Antoni Solans, ha defensat el Pla actual, perquè "la vora esquerra és plena de coses i és impossible de fer-hi passar l'autovia; a més, es perdria el parc fluvial. També hi ha els enllaços de la Gran Via i de la Zona Franca, que són molt complicats. Es farà un parc lineal aprofitant l'autovia; de cap manera no serà una zona restringida i sense accés". Lluís Tejedor creu que "no pot haver-hi cap alternativa, si no hi ha encara un projecte concretat. Pel que fa a l'aqüífer, tenim garanties que serà protegit perquè no empitjori més".

Ampliacions discutides. El Port Autònom de Barcelona (PAB) i l'aeroport del Prat veuran ampliada la superfície. Amb el desviament del riu, 2,5 km al sud de la llera actual, el PAB podrà acollir una zona destinada a contenidors i magatzems de mercaderies destinades a tot Europa. L'ampliació de l'aeroport consistiria en un



El Llobregat. El seu delta quasi supera en nombre de visitants els aiguamolls de l'Empordà.



La costa del nord del Llobregat ha patit una gran regressió. Actualment recula sis metres cada any.



Estany de la Podrida. En els estanys del riu es poden veure més de 300 espècies d'aus migratòries.

complex urbanístic d'oficines i hotels i una tercera pista a 1,5 km de la principal.

Les millores en comunicació vial i aèria faran del PAB un dels més forts i racionalitzats d'Europa; actualment ja és el més potent de la península, i amb molta diferència. Però Barcelona ja competeix amb els ports de Marsella i Gènova. La Coordinadora Antidesviament, preocupada per la gran regressió litoral de les platges del nord del Prat (6 metres l'any), "que podria augmentar vertiginosament amb la grandiosa dàrsena exterior que volen instal·lar al PAB", ha criticat l'ampliació. El port de Barcelona viu un estancament d'entrada de mercaderies; és coneguda la manca d'agilitat dels molls, que impedeix de treure'n un ple rendiment. Per tant, resulta discutible la necessitat de l'ampliació. A més, en cap moment no s'ha volgut coordinar aquesta ampliació amb les dels ports de València i Tarragona, fet necessari per a un major reequilibri territorial. Pel director general d'Urbanisme, Joan Antoni Solans, l'ampliació és absolutament necessària, perquè, amb l'autovia, l'arribada del tren i l'ampliació de l'aeroport, la comunicació serà molt més fluida "i més en consonància amb les polítiques territorials".

L'ampliació prevista a l'aeroport, segons els ecologistes de la Coordinadora, "produirà un impacte ambiental molt negatiu sobre les dues reserves humides més importants del Delta, la Ricarda i el Remolar". Però més que l'impacte ecològic, la Coordinadora qüestiona la necessitat d'ampliar un aeroport que "ha estancat el seu nombre de viatgers en 10 milions, quan la capacitat màxima és de 17 milions". El Tren de Gran Velocitat (TGV) absorirà un 50% del pont aeri Barcelona-Madrid, és a dir, el 20% del passatge total. La situació és més greu, si tenim en compte que el pont aeri és el sector que ha baixat més respecte al 92 (un 10,14% menys). Però Joan Antoni Solans no és tan negatiu respecte a l'ampliació: "És cert que el TGV prendrà molts clients a l'aeroport, però també n'hi portarà molts més, entre 6 i 12 milions, gràcies a les facilitats de transport que dona a les grans ciutats de Catalunya". L'alternativa, per la Coordinadora, seria la potenciació dels aeroports de Girona i Reus, que actualment cobreixen només un 5% del trànsit aeri català.

Incineradora i depuradora. Un dels punts més delicats de totes les infraestructures que es faran al Delta del Llobregat és la construcció d'una incineradora. Tot i que ja té localització assegurada, encara se'n negocien les dimensions i el volum de residus a incinerar. Per Depana "el sobredimensionament de la planta, que podria ser de 200.000 tones/any, és un dispendi exagerat; a més, hi ha el risc fonamentat que causarà afeccions entre la població del Baix Llobregat i de Barcelona per dioxines i furans".

Pel que fa a la depuradora, serà com a mínim

El delta del Llobregat

Tren

Via fèrria d'ample europeu que arribi fins el port pel marge esquerre del riu. El MOPT realitzarà l'obra entre 1994 i 1995.

Protecció del medi

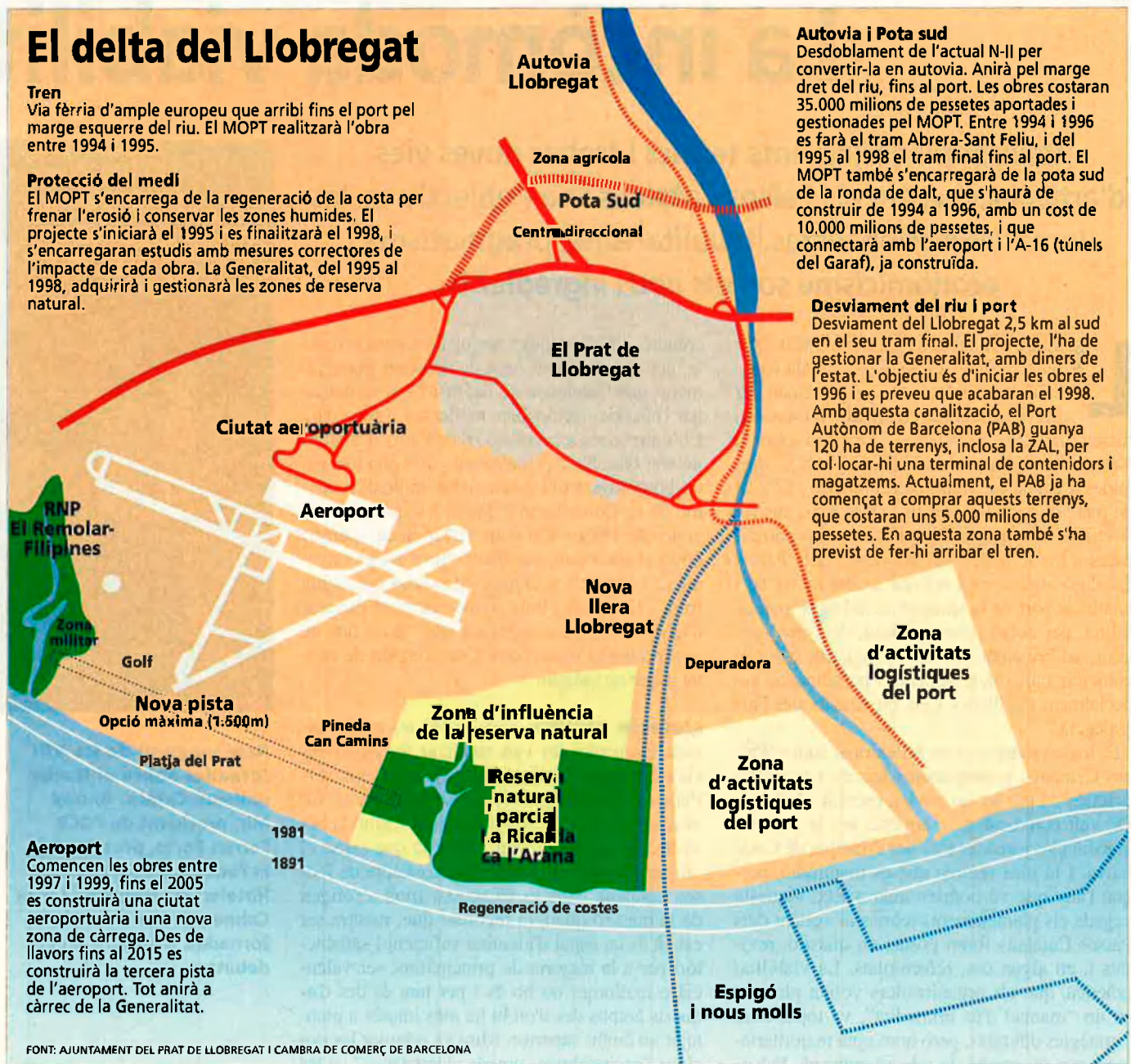
El MOPT s'encarrega de la regeneració de la costa per frenar l'erosió i conservar les zones humides. El projecte s'iniciarà el 1995 i es finalitzarà el 1998, i s'encarregaran estudis amb mesures correctores de l'impacte de cada obra. La Generalitat, del 1995 al 1998, adquirirà i gestionarà les zones de reserva natural.

Autovia i Pota sud

Desdoblament de l'actual N-II per convertir-la en autovia. Anirà pel marge dret del riu, fins al port. Les obres costaran 35.000 milions de pessetes aportades i gestionades pel MOPT. Entre 1994 i 1996 es farà el tram Abrera-Sant Feliu, i del 1995 al 1998 el tram final fins al port. El MOPT també s'encarregarà de la pota sud de la ronda de dalt, que s'haurà de construir de 1994 a 1996, amb un cost de 10.000 milions de pessetes, i que connectarà amb l'aeroport i l'A-16 (túnel del Garaf), ja construïda.

Desviament del riu i port

Desviament del Llobregat 2,5 km al sud en el seu tram final. El projecte, l'ha de gestionar la Generalitat, amb diners de l'estat. L'objectiu és d'iniciar les obres el 1996 i es preveu que acabaran el 1998. Amb aquesta canalització, el Port Autònom de Barcelona (PAB) guanya 120 ha de terrenys, inclosa la ZAL, per col·locar-hi una terminal de contenidors i magatzems. Actualment, el PAB ja ha començat a comprar aquests terrenys, que costaran uns 5.000 milions de pessetes. En aquesta zona també s'ha previst de fer-hi arribar el tren.



FONT: AJUNTAMENT DEL PRAT DE LLOBREGAT I CAMBRA DE COMERÇ DE BARCELONA

de 30 ha. L'Ajuntament del Prat sempre ha demanat que la depuradora servís per a regenerar l'aquíffer, amb una instal·lació que ocupi fins a 50 ha, espai necessari per a incloure-hi el sistema terciari, cosa que no fa cap depuradora del país ni és previst que faci aquesta. La Coordinadora Antidesviament ha manifestat la seva disconformitat amb aquesta manera de sanejar l'aigua: "el que cal és una depuració en origen que faci viu el riu en tot el seu trajecte"

Catedràtics d'ecologia com Narcís Prat veuen una total contradicció entre el concepte de desenvolupament sostenible i aquest Pla: "les infraestructures no són tan necessàries, i el Pla discorda totalment d'una concepció del futur en què s'han d'utilitzar més els recursos naturals. Com sempre, hi ha uns interessos a l'hora de

col·locar ciment i de gastar calers per gastar-ne". Pel catedràtic Martínez Alier, "és un Pla esgarrifós, significa la destrucció de la zona i això no és gens sostenible. Barcelona s'estén com una taca d'oli per convertir-se en el Rotterdam de la Mediterrània, ara que Rotterdam voldria ser la Barcelona del nord".

ERC al Parlament ha presentat una proposició no de llei sobre aquest tema. Jordi Portabella, responsable d'ERC en temes de medi, creu que "es potencien les macrociutats i no es compta amb els recursos propis. Volen sanejar el Llobregat sense ni incloure'l en el conveni internacional RAMSAR de zones humides". Fet i fet, un trencaclosques que alguns troben massa car, altres consideren una inversió de futur, però que tothom troba delicat. **Oriol Cortacans**