



La llera excavada per desviar el riu, parcialment inundada, en una imatge aèria del delta del Llobregat

PAISAJES ESPAÑOLES / CEDIDA PER UTE RIU LLOBREGAT

Més de dos terços de les obres del Pla Delta estan en execució

La gran plataforma logística del Llobregat s'acabarà cap al 2008

Josep Ferrer
EL PRAT DE LLOBREGAT

Més del 66% de les obres previstes en el Pla Delta ja estan executades o s'estan fent, segons l'empresa EPTISA, contractada pel ministeri de Foment per fer el seguiment global dels treballs. Cada dia al voltant de la desembocadura del riu Llobregat hi treballen intensament 3.000 persones per construir una plataforma logística i de serveis que situï Barcelona i Catalunya al capdavant dels països de l'Arc Mediterrani i el sud d'Europa.

El Pla Delta, anomenat tècnicament Conveni de Cooperació en Infraestructures i Medi Ambient al Delta del Llobregat, va ser signat i aprovat per les diferents administracions implicades –govern central, Generalitat i Ajuntaments de Barcelona i el Prat de Llobregat– l'any 1994, després de molts anys de negociacions i estira-i-arroses. De fet, amb posterioritat a l'acord s'hi ha hagut

de fer diferents modificacions, gairebé sempre per reforçar les mesures mediambientals, un cavall de batalla de l'Ajuntament del Prat, que, tal com acostuma a recordar sovint el seu alcalde, l'ecosocialista Lluís Tejedor, “és el municipi més solidari d'Espanya”.

Sis grans actuacions

El Pla Delta ocupa una superfície total d'unes 1.500 hectàrees. Un 85% de terrenys corresponen al terme del Prat i més d'un 10% al de Viladecans. També tenen alguna afectació parcel·les de Barcelona i Gavà. Està dividit en sis grans actuacions: ampliació de l'aeroport de Barcelona, desviament del riu Llobregat, construcció de la depuradora i els col·lectors, ampliació del port de Barcelona, els accessos viaris i els accessos ferroviaris. En la seva execució s'hi veuen implicats diferents organismes i societats, com ara AENA i el GIF (dependents de Foment), l'Autoritat Portuària del Port de

Barcelona, Depurbaix i les demarcacions de carreteres de l'Estat i la Generalitat.

No s'inclouen al Pla Delta altres actuacions que es faran en aquest territori, com ara la construcció del TGV, l'estació

intermodal del Prat, el metro i la llançadora que connectarà TGV i aeroport. No obstant, aquestes obres i les del pla s'han de coordinar. A l'hora d'avaluar els costos, es fa difícil concretar-los, però es parla de

més de 4.000 milions. L'objectiu és que el gruix més important d'infraestructures estigui llest el 2008. Quedaran algunes actuacions pendents, com ara el desenvolupament total de la zona d'activitats logístiques del port, ja que està condicionada a la demanda del mercat.

El Baix Llobregat té dipositades moltes esperances en aquesta operació, de la qual espera obtenir uns 20.000 nous llocs de treball, sobretot del sector de la logística i l'aeronàutic. Per aquest motiu el conseller de Treball i Indústria, Josep Maria Rañé, en una recent reunió amb polítics i els agents econòmics i socials de la comarca, va situar el pla al centre de les seves prioritats: “Vetllarem perquè s'agilitzi l'execució del Pla Delta, perquè és un element estratègic per al desenvolupament del Baix Llobregat”. Els sindicats hi veuen un però: la formació, ja que consideren que no s'està fent prou per preparar la gent en les noves professions.

L'encaix de les infraestructures en un entorn natural fràgil

El repte del Pla Delta era integrar infraestructures pesants en un espai d'alt valor ecològic i natural. El 16 d'abril del 1994, quan es va signar, Tejedor advertia que el conveni “ha de ser una aposta estratègica per un model de desenvolupament sostenible en un territori fràgil amb valors ecològics”. Quan ha passat gairebé una dècada, el tinent d'alcalde d'Urbanisme i Territori de l'Ajuntament del Prat, Sergi Alegre, assegura que, en aquest sentit, “les coses s'estan fent raonablement bé”. El consistori pratenc ha trobat a faltar, no obstant, més implicació de la Generalitat “a l'hora de fer complir la normativa” en matèria ambiental. “Sembla que nosaltres siguem els únics responsables”, s'exclama. Alegre també retreu al govern autonòmic que a hores d'ara encara hi hagi espais naturals protegits en mans privades “sense poder ser gestionats per les administracions públiques”. Un exemple és la granja de la Ricarda.