

Plan Delta: el tiempo apremia*La Vanguardia*

24/05/1998

El 16 de abril de 1994 todas las administraciones públicas firmamos el Convenio de Cooperación en Infraestructuras y Medio Ambiente en el Delta del Llobregat. Aquel documento, que surgió del trabajo y el compromiso conjuntos del Gobierno central, la Generalitat de Catalunya, los ayuntamientos de Barcelona y El Prat, la Mancomunitat de Municipis de l'Àrea Metropolitana y el Consell Comarcal del Baix Llobregat, estableció claramente una serie de prioridades en materia de infraestructuras, tanto logísticas como medioambientales. Nació así lo que conocemos como Plan Delta, el programa de infraestructuras necesario para el impulso económico y la recuperación medioambiental de una zona vital para el futuro de la región metropolitana de Barcelona, de Catalunya y de España.

Todos estuvimos de acuerdo entonces en considerar imprescindibles para el futuro logístico, económico y ecológico de la zona la ampliación del puerto de Barcelona, del aeropuerto, el desarrollo adecuado de las redes viaria y ferroviaria, el desvío del Río Llobregat y la instalación de una planta depuradora que deberá tratar nada menos que el 20 por ciento de todas las aguas residuales que se producen en Cataluña. La contundencia de las cifras ayuda a entender la importancia de lo que estamos hablando: medio billón de pesetas de inversión pública en todas estas infraestructuras, con un beneficio positivo que se concretaría en la creación de 140.000 puestos de trabajo y en un potencial económico, generado por las nuevas infraestructuras, de casi 400.000 millones de pesetas, según los estudios que se hicieron en el momento de elaborar el plan Delta.

Cuatro años después de aquel compromiso, conviene recordar que la previsión que inicialmente se hizo fue la de haber finalizado la mayor parte de las obras antes del año 2000. Nada más lejos de la realidad, si observamos hoy el tortuoso ritmo en la toma de decisiones o el escaso esfuerzo inversor realizado hasta el momento por las administraciones responsables del desarrollo de las infraestructuras: el Estado y la Generalitat. Esa lentitud y la poca concreción en las inversiones está poniendo en serio peligro el futuro estratégico de Barcelona y Catalunya.

Una de las claves para hacer posible todo el Plan era poner en marcha, lo antes posible el desvío del río Llobregat, condición previa indispensable para que el Puerto de Barcelona pueda desarrollarse y, con él ampliarse la actual zona de actividades logísticas. Se dijo en su día que el horizonte para esta obra era 1999 pero lo cierto es que hoy ni siquiera está aprobado el informe de impacto

medioambiental, que el último compromiso es aprobarlo el mes que viene y que, en consecuencia, es sólo probable que a lo largo de este mismo año puedan empezar las expropiaciones de terreno necesarias para la depuradora. Así pues, de momento, el Puerto, la Zona de Actividades Logísticas y la depuradora del Llobregat siguen teniendo limitadas sus posibilidades de ampliación y desarrollo.

En el caso del Aeropuerto, la otra gran apuesta del Plan Delta, empiezan a encenderse todas las luces de alerta. La comisión técnica a la que se encargó el estudio de las diferentes opciones sobre la ubicación de la tercera pista ha elaborado su informe, pero todavía no hay decisiones. Desde el año 1994 no se ha avanzado en la definición del tipo y características que debe tener el aeropuerto de Barcelona. No se ha diseñado la estrategia, ni los objetivos que se buscan en materia de industria aeronáutica, carga y descarga, o la cuota de mercado a la que debe aspirar el Aeropuerto de Barcelona en relación a las instalaciones aeroportuarias de nuestro entorno. Lo que sí vemos es el espectacular esfuerzo inversor que se realiza en el aeropuerto de Madrid-Barajas: 150.000 millones de pesetas que darán sus frutos mucho antes de que Barcelona y Catalunya puedan ver plenamente desarrollada su principal infraestructura aeronáutica. La lentitud resulta aún más incomprensible si tenemos en cuenta que las inversiones aeroportuarias no están restringidas por las limitaciones de presupuesto que impone Maastricht, ya que el aeropuerto puede financiarlas con sus propios recursos.

Lo dispuesto por el Plan Delta en materia de infraestructuras viarias y ferroviarias no ha corrido mejor suerte. El último plazo anunciado para la finalización de la pata sur es el final de este año 98. Sólo cabe esperar que la realidad esta vez lo confirme. En cuanto los proyectos de naturaleza medioambiental, únicamente el de la depuradora avanza, aunque con un considerable retraso. De la regeneración de las playas y el litoral sur del río Llobregat, no existe concreción alguna todavía.

En su día, el Ayuntamiento de Barcelona propuso el nombramiento de un responsable ejecutivo del Plan Delta para poder evaluar o exigir, en su caso, responsabilidades. Barcelona no puede parar y necesita de nuevo el esfuerzo de todos para desbloquear los escollos que ahora mismo hacen que se estén retrasando las grandes decisiones pensadas hace años y que, con frecuencia, se anuncian como inminentes. La dura realidad, sin embargo, es que son desesperadamente lentas.