



La complexitat del Delta del Llobregat



Lluís Tejedor Ballesteros

Durant els darrers anys els mitjans de comunicació han informat de les discussions entre les administracions sobre les actuacions en infraestructures que s'han de dur a terme en el Delta del Llobregat. Aquestes informacions han fet arribar al ciutadà una idea subjacent: la gran dificultat que suposa actuar en aquest territori sense malmetre els seus valors naturals. El concepte de complexitat ha emergit contínuament quan s'ha parlat de l'ampliació de l'aeroport, del desviament del riu, de la construcció de la Pota Sud, etc.

Efectivament, això és així perquè la complexitat territorial que en l'actualitat té el Delta del Llobregat deriva del seu mateix emplaçament geogràfic. Únic territori pla -junt amb el Pla de Barcelona ja ocupat totalment per la ciutat- proper a la ciutat central i amb bona accessibilitat natural, el Delta ha aportat a la regió metropolitana de Barcelona dos actius de gran valor: terreny pla i disponibilitat d'aigua freàtica. Tanmateix no són els únics: una platja sense urbanitzar amb elevada qualitat paisatgística, uns aiguamolls que alberguen una notable biodiversitat, unes zones agrícoles d'alt valor, són uns altres actius que no es poden malmetre per la utilització irracional dels primers.

Per mirar de copsar la complexitat d'aquest territori únic començarem fent una ullada als fets històrics que han dibuixat l'actual configuració del Delta.

Una mica d'història...

Durant molts segles, el Delta del Llobregat fou una terra inhòspita amb un poblament precari i dispers, sotmès a les dures condicions sanitàries i de seguretat del territori i dedicat a una economia de subsistència basada en una agricultura limitada, la ramaderia, la pesca i la caça.

A partir del segle XV, amb la rompuda de noves terres i el conreu de nous productes es comença a modificar lentament la relació entre l'home i el medi i s'inicia la primera gran transformació del territori relacionada amb la implantació de l'agricultura, primer de secà i posteriorment, a finals del segle XIX, de regadiu.

Amb la construcció dels canals de reg, els conreus esdevenen, a partir d'aquell moment, el paisatge dominant del Delta, que es converteix en el rebost de la veïna ciutat de Barcelona i proveeix inclús alguns mercats europeus.

Amb la implantació massiva d'indústries atretes per l'existència dels aqüífers del Delta i la proximitat de la metròpoli al llarg de la dècada dels anys 50 i 60, l'agricultura cedeix definitivament espai a la instal·lació de polígons industrials i paral·lelament es produeix un intens fenomen d'immigració que implica que els nuclis urbans, com el Prat, multipliquin la seva superfície.

La ciutat creix a costa dels horts i dels camps de conreu que l'envolten. També s'instal·len les grans infraestructures que satisfan les necessitats de Barcelona (port, aeroport, vies de comunicació...), tota una constant en aquest procés de transformació territorial.



El present...

Com a conseqüència d'aquests fets històrics, la diversitat d'activitats implantades al Delta constitueix avui un mosaic ple de contrastos on conviuen elements corresponents a les més recents transformacions deltatiques amb mostres del paisatge originat en etapes anteriors com ara la zona agrícola i els espais naturals.

Amb l'aparició del concepte de logística i l'impuls de les activitats que la defineixen s'ha dibuixat una nova situació que posa de relleu l'enorme valor estratègic del territori del Delta pel desenvolupament futur de les comunicacions de Catalunya. La proximitat del port de Barcelona i l'aeroport del Prat és un fet poc usual a la majoria de les grans ciutats europees- que reforça encara més el caràcter de plataforma logística de primer ordre en el sud d'Europa. Això farà del Delta del Llobregat una àrea de desenvolupament econòmic amb un gran potencial, a escala nacional, estatal i europea.

El futur: Pla Delta

L'ordenació territorial del Delta del Llobregat que inclou, òbviament, la situació present i futura dels seus espais naturals i rurals, ve marcada en bona part per la signatura, el 16 d'abril de 1994, del Conveni sobre el Pla d'Infraestructures i Medi Ambient al Delta del Llobregat. Aquest document plasma l'acord entre les administracions per desenvolupar les vies i els sistemes de comunicacions i alhora protegir el territori del Delta.

El Delta del Llobregat és, efectivament, un territori que s'ha de preservar. És un dels tres últims aiguamolls significatius de Catalunya i inclou la més gran reserva d'aigua subterrània de l'entorn barceloní. El Delta és, també, un territori fràgil, amb un avançat procés de degradació que s'ha d'aturar i revertir.

Aquesta proposta, per primera vegada, contempla unitàriament tots els projectes territorials que tradicionalment s'han volgut satisfer al Delta, com l'ampliació del port de Barcelona i de l'aeroport del Prat, a més de diverses infraestructures viàries i ferroviàries i també les actuacions de sanejament de les aigües residuals (construcció de la depuradora del Llobregat), de recuperació i protecció de la línia de la costa, i de regeneració dels espais naturals i de l'entorn fluvial. Coherentment amb això, el Pla preveu sotmetre tot el conjunt d'actuacions a un òrgan únic de coordinació i, cada projecte, a un estudi d'impacte ambiental previ a la respectiva aprovació. El conjunt de la inversió prevista pot arribar als 400.000 milions de pessetes, una de les més importants que es realitzaran a l'Estat en els propers quinze anys. Cal remarcar que el Pla ha estat considerat com un pla pilot d'infraestructures per la Unió Europea i participa dels fons de cohesió comunitaris.

En concret, el Pla del Delta inclou les actuacions següents:

- o Construcció de la Pota Sud que connectarà la A-16 i l'aeroport amb la Ronda de Dalt, fet que permetrà alleugerir el trànsit de l'autovia de Castelldefels.
- o Construcció de l'Autovia del Baix Llobregat en dues fases: Abrera-Sant Feliu i Santa Coloma de Cervelló-port de Barcelona. Permetrà recollir el trànsit pesat que circula per la N-II i el que es dirigeix al Port.
- o Accessos ferroviaris des de El Papiol al Port, per a mercaderies. També s'ha plantejat recentment l'entrada del tren d'alta velocitat per aquest corredor.
- o Connexió viària Port-Aeroport per sota del nucli urbà del Prat (ronda del Sud). o Redacció del Pla director de l'aeroport del Prat, amb les seves previsions de creixement i desenvolupament de la ciutat aeroportuària (zona de càrrega i modular) entre l'Aeroport i el nucli urbà del Prat.
- o Desviament del riu Llobregat, des del pont de Mercabarna, uns 2,5 km al sud de la llera actual, per permetre el creixement portuari. Paral·lelament es desenvoluparà un parc fluvial que segueixi el curs del riu.
- o Desenvolupament de la ZAL (Zona d'activitats logístiques) portuària, en dues fases, una al nord del riu actual i una altra entre el riu actual i la llera desviada.
- o Ampliació del Port.
- o Construcció de la depuradora d'aigües residuals del Llobregat en el marge esquerre del riu desviat. La depuradora haurà de funcionar abans que es completi el desviament del riu i hauria d'incloure un tractament terciari que permeti la reutilització de les aigües depurades per recarregar els aqüífers, per regar, per mantenir els aiguamolls, per a l'ús industrial i perquè el riu disposi d'un cabal suficient.
- o Compra, recuperació, desenvolupament i gestió dels espais naturals del Delta, després que la Generalitat i l'Ajuntament del Prat hagin redactat el Pla especial d'ordenació.
- o Regeneració de les platges del Prat, mitjançant l'aportació de sorres. Posteriorment, consolidació de la costa amb la construcció d'elements defensius un cop desviat el Llobregat.

Racionalitat per ordenar la complexitat

El municipi del Prat té la major part d'aquest territori tan sol·licitat pel desenvolupament de les noves infraestructures. Per tant, i com a resultat de l'aplicació del Pla Delta veurà planificat el seu terme municipal fins l'esgotament en una sola operació. Per aquest fet, tant transcendent en l'història del municipi, es fa imprescindible aplicar criteris de racionalitat per garantir que la cessió del territori no es faci a canvi només de desenvolupament econòmic.

La racionalitat, que vol dir una ordenació territorial inspirada en la sostenibilitat, s'obtindrà de la consideració de les limitacions del territori i de les necessitats dels ciutadans del Prat pel que fa a espais lliures -agrícoles, naturals, de lleure-.

Les limitacions que imposa el territori són el respecte del cicle hidrològic soterrani -el seu principal valor natural-, la conservació de les zones humides relictuals, la recuperació del front litoral de gran valor paisatgístic, el manteniment d'una zona agrícola suficient, etc.

A més, serà necessari "dissenyar" el nou territori deltaic amb la suficient coherència pel que fa a continuïtat, accessibilitat i dimensió i relació entre les parts.

D'altra banda, l'enorme transformació que provocaran sobre el territori els diferents projectes del Pla Delta, fa necessari que assumeixin un factor de correcció de la situació actual. És necessari millorar l'actual panorama de degradació ambiental i desmembrament territorial del municipi del Prat de Llobregat aprofitant l'execució d'aquests grans projectes.

I això ha de ser així, precisament perquè a aquest territori, que pel seu emplaçament al costat d'un riu i de la seva desembocadura, ja ha suportat durant anys els efectes de l'activitat econòmica i del desenvolupament industrial d'una part de la conca, ara se li demana que aculli unes altres infraestructures d'interès general que depassen en molt les necessitats del propi municipi del Prat. Això pot garantir un futur nou, amb un territori fortament organitzat, amb molt pocs espais lliures i on necessàriament s'han d'haver corregit els efectes ambientals negatius del desenvolupament econòmic regional dels darrers decennis.

En resum doncs, l'Ajuntament del Prat aposta pel desenvolupament econòmic del municipi, garantit per les operacions del Pla Delta, i per la construcció d'una nova "complexitat" equilibrada que contingui els següents elements:

o Creixement suficient però contingut en superfície de l'aeroport que inclogui la construcció d'una ciutat aeroportuària i de la tercera pista, però també el respecte al manteniment de la zona agrícola entre el nou llit del riu Llobregat i la tanca de llevant del recinte aeroportuàri. Aquest espai és clau per la seva funció de corredor entre la ciutat del Prat i el front litoral del municipi.

o Manteniment d'una zona per a agricultura periurbana protegida, que formi part del futur Parc Agrícola Comarcal del Baix Llobregat i situada a cavall dels municipis de Sant Boi i El Prat.

o Desviament del riu Llobregat segons el projecte actual que incorpora les demandes municipals pel que fa a l'existència d'una llera inundable, d'unes zones humides de nova creació, i d'uns espais d'ús públic que constituïran un veritable parc fluvial entre la ciutat i la desembocadura



o Recuperació de la franja litoral que va des del camping Cala Gogó fins la desembocadura del Remolar, d'uns 3 Km. de llargada per 450 mt d'ampla, que l'Ajuntament del Prat vol convertir en el que s'ha anomenat Parc Litoral Metropolità del Prat. L'ambició del municipi del Prat de Llobregat pel que fa a la recuperació de les seves platges ha estat manifestada des de fa molts anys i amb l'entrada en funcionament de la nova depuradora d'aigües residuals del Prat, la recuperació de la qualitat de les aigües de la platja del Prat i la possibilitat de banyar-s'hi seran un fet. D'altra banda, l'ampliació de l'aeroport permetrà l'alliberament de sectors de la franja litoral corresponents a les zones de pineda que avui estan tancats a la utilització pública.

Totes aquestes circumstàncies han permès imaginar un futur Parc Litoral del Prat que tingui una doble funció ecològica i de lleure dels ciutadans amb uns usos previstos del que consistiran en:

> una platja equipada i apte pel bany



- > unes àrees d'estada a l'ombra de les pinedes
- > uns grans espais de passeig i esbarjo amb instal·lacions esportives
- > uns equipaments d'informació i educació ambiental que permetin als ciutadans conèixer amb més profunditat els valors naturals del Delta de Llobregat.

o Concepció d'un nou esquema de connectivitat i mobilitat del territori municipal que superi les actuals barreres i que permeti l'accés peatonal i l'ús de la bicicleta. Per això es treballa en una xarxa de itineraris de connexió del casc urbà amb les diferents zones del municipi. En aquest sentit, el projecte definitiu de la Pota Sud ha incorporat les aportacions de l'Ajuntament del Prat pel que fa connectivitat amb la incorporació d'un camí de passejada que segueix tota la traça.

Lluís Tejedor Ballesteros