



## LES INFRAESTRUCTURES DEL FUTUR

## DEPURADORA I COL·LECTORS

Riu net,  
platja recuperada

La depuradora del Baix Llobregat, la més gran d'Europa, va entrar totalment en servei a finals d'octubre de l'any passat. Actualment s'elimina un 92 per cent de la contaminació de les aigües i els sòlids en suspensió que hi arriben, just el màxim que es preveia i que és el que exigeix la normativa europea. L'aigua descontaminada s'aboca mar endins a través d'un emissari submarí de 3,7 quilòmetres de longitud i tres metres de diàmetre.

Quan la depuradora encara no funcionava al cent per cent, ja se'n van començar a notar els efectes. Des de fa un parell d'estius la gent ja es pot banyar a la platja del Prat, cosa que havia estat una temeritat durant més de dues dècades. A més, a la part baixa del Llobregat s'han tornat a localitzar espècies animals i vegetals que hi havien desaparegut totalment.

Les xifres de la depuradora poden semblar exagerades. Ocupa una superfície de 41 hectàrees, té una capacitat de tractament de 420.000 metres cúbics d'aigües residuals al dia, ha suposat una inversió de 260 milions d'euros i, a través d'una xarxa de 19 quilòmetres de col·lectors de nova construcció, li arriben les aigües negres generades per més de dos milions de persones de set municipis del Baix Llobregat, a més de l'Hospitalet i un 40 per cent de Barcelona. L'empresa pública Depurbaix ha estat l'encarregada de construir-la i ara la gestiona.

Però no s'ha acabat tota la feina. Falta completar el circuit de l'aigua depurada, ja que es vol que una part d'aquesta aigua sigui enviada riu amunt, fins a l'alçada de Sant Joan Despí, de manera que es pugui fer servir per al reg de conreus i via pública, per a les indústries, per mantenir el cabal ecològic



La depuradora del Llobregat ha costat 260 milions d'euros

JORDI GARCIA

## L'AMPLIACIÓ DE L'AEROPORT

## Cap als 40 milions de viatgers

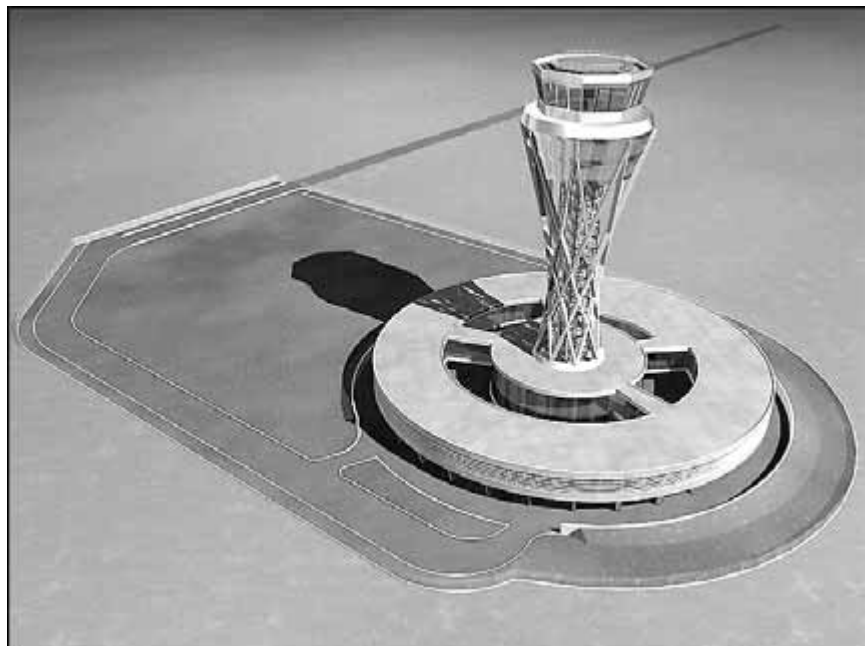
La construcció de la tercera pista i la nova terminal entre pistes són els projectes estrella que han de permetre a l'aeroport de Barcelona arribar als 40 milions de passatgers anuals. Les actuacions estan incloses en l'anomenat Pla Barcelona, que, amb una inversió total de 2.315 milions d'euros, preveu, entre altres, els dos projectes esmentats, a més de l'ampliació de l'actual camp de vol i la plataforma per als avions, la millora de l'actual terminal, la instal·lació de nous sistemes tecnològics, els accessos, les urbanitzacions de les zones de serveis aeroportuaris i industrial -Ciutat Aeroportuària-, així com totes les mesures mediambientals necessàries per preservar l'entorn natural i evitar les molèsties -sorolls- als veïns dels habitatges més propers a l'aeroport.

Segons AENA, ja estan en marxa el 80 per cent de les actuacions previstes al Pla Barcelona, de les quals un 22,3 per cent ja estan acabades (edificis d'aparcaments de les terminals A i C, el mòdul 0 per a vols regionals, l'ampliació de la terminal A i de la zona comercial de la terminal B); un 48 per cent estan en execució (destaquen la tercera pista, que s'inaugurarà l'agost d'aquest any, la nova terminal, que estarà llesta el 2007, i

la nova torre de control, que funcionarà a partir del primer trimestre del 2005); i un 9,5 per cent està en licitació. Queda un 20 per cent de treballs, entre d'altres, la Ciutat Aeroportuària, el desviament de l'autovia de Castelldefels, la C-31 i els accessos a la nova terminal que encara estan en fase de redacció de projectes.

Un altre dels temes pendents, previst en el mateix pla de l'aeroport, és la construcció del Parc Litoral, que, seguint la costa, ha d'anar de l'antic càmping Cala Gogó fins a la

llacuna del Remolar. Es tracta d'una superfície de 90 hectàrees que es començarà a condicionar a partir de finals d'aquest any. L'aeroport i la seva integració mediambiental al delta del Llobregat ha estat objecte de llargues discussions no del tot solucionades, ja que des de l'Ajuntament del Prat es considera que la construcció de la terminal entre pistes "hauria hagut de tenir un estudi d'impacte ambiental a banda", segons indica el tinent d'alcalde d'Urbanisme i Territori, Sergi Alegre.



Maqueta de la torre de control de l'aeroport ampliat

ARXIU

## ACCESSOS VIARIS I FERROVIARIS

Mar, aire i terra,  
tot connectat

Perquè un aeroport i un port siguin competitiu, han de tenir bones connexions terrestres: d'aquesta manera s'assegura la intermodalitat, és a dir, el canvi ràpid d'una càrrega des del camió o el tren a l'avió o el vaixell, i a la inversa. Per aquest motiu, una de les preocupacions des de Catalunya ha estat poder fer arribar les principals artèries viàries i ferroviàries a aquestes dues infraestructures. La contínua evolució de la societat, les noves necessitats i demandes han fet que el conveni signat l'any 1994 s'hagi modificat diverses vegades per introduir-hi millores i canvis. Algunes d'aquestes actuacions encara no estan definides i només estan esbossades sobre el paper.

La xarxa viària inclou els accessos a l'aeroport i a la ronda de Dalt a través de la pota sud (en servei des del 1999); l'autovia del Baix Llobregat entre Abrera i Sant Feliu, en funcionament des del desembre del 1998; l'ampliació de la ronda Litoral des de l'autopista A-2 fins a la Zona Franca, treballs que acabaran aquest mes de juliol; els nous accessos viaris a l'ampliació del port, encara pendents de planificació, ja que s'estan tramitant juntament

amb els accessos ferroviaris a la mateixa zona; la connexió de la ronda Litoral amb l'autopista C-32, per la zona de la rotonda de la Parellada de Sant Boi de Llobregat, i la millora dels accessos al Prat de Llobregat, obres projectades, però que no seran una realitat fins, com a mínim, al 2007.

Una altra de les actuacions viàries previstes, i potser la més desconeguda, és l'eix viari port-aeroport per poder unir de manera directa totes dues infraestructures. En aquest cas, tot està en fase d'estudi, malgrat que el traçat en planta -és a dir, sobre els mapes- ja està bastant acordat.

La xarxa ferroviària és potser la que va més endarrerida. S'està construint ja un ramal de mercaderies d'ample europeu derivat de la línia de gran velocitat entre Castellbisbal i Can Tunis, i s'està redactant encara el projecte perquè el tren arribi fins a l'ampliació del port i, en concret, fins a la nova estació de mercaderies d'ample internacional de Renfe-Port, que es farà sobre l'actual llera del Llobregat. Aquesta nova via tindrà tres rails perquè hi puguin circular tant els trens d'ample ibèric com els d'ample internacional. A la nova estació també hi haurà una gran zona per a l'intercanvi o traspàs de mercaderies amb els camions, els TIRs. Aquest projecte, però, no té encara data d'execució.

El Pla Delta no preveu la tan polèmica i debatuda arribada del TGV a l'aeroport del Prat ni tampoc la construcció de l'estació intermodal del Prat de Llobregat ni la llançadora, que s'estan negociant.