

III. OPERACIONS



La ciutat també ens pertany?
27 de juny de 2002. Manifestació de la Plataforma Veïnal contra l'Especulació.
(Campanya «Procés de "renovació" de Barcelona (2002-2003)», postal núm. 1.
Arquitectes Sense Fronteres/Plataforma Veïnal contra l'Especulació/Funda-
ció 30km/s)

16. Pla Delta: un *masterplan* aeroportuari per la Porta Sud

Catalunya que des de l'inici de la industrialització havia exercit de motor de l'economia estatal, perd pistonada en el context de transició vers una economia global on la centralitat de la producció decau en benefici de la distribució i la circulació. Si fins als anys 70, la fàbrica representava, tant a Catalunya com arreu d'Europa, l'agent central de producció de riquesa i d'expressió del conflicte; en el nou cicle d'economia en xarxa de l'era informacional, és el territori qui la substitueix en aquesta nova centralitat.

No hi ha cap axioma que garanteixi que les regions que van ocupar una posició capdavantera del creixement industrial (Detroit, Torí, Manchester...) puguin mantenir-la en l'economia informacional. Més aviat al contrari, si no emprenen una profunda reconversió dels usos del territori en infraestructures i d'adaptació a les noves necessitats per reinserir-se a l'economia-món, la dependència del passat pot convertir-les en erms postindustrials. Tanmateix, la desresponsabilització del capital transnacional, comporta que siguin les administracions públiques (europees, estatals, autonòmiques o municipals) les que financin la provisió d'infraestructures a fi i efecte de transformar un territori en atracador dels fluxos de l'economia mundial. L'Estat/Administració canvia així el seu antic rol d'agent regulador del conflicte entre capital i treball, característic del model del *welfare state*, per passar a assistir (políticament i econòmicament) al capital en el seu procés de reestructuració productiva. Les polítiques territorials ocupen cada vegada més les funcions de les polítiques industrials i la sagnia de la despesa pública es fa en detriment de les despeses socials. Per atenuar els efectes que aquesta transformació pot tenir sobre la governabilitat de les poblacions, esdevé necessari activar nous dispositius narratius (participació, sostenibilitat, nous jaciments d'ocupació...) que generin el consens necessari per garantir l'èxit de les esmentades operacions.

El Pla Delta representa una clara exemplificació d'aquest procés. Silenciat pels mitjans de comunicació i ignorat pels moviments socials metropolitans, a excepció dels ubicats en les zones directament afectades, constitueix una obra mestra d'enginyeria política per legitimar la

creació d'una gran plataforma logística finançada majoritàriament per capital públic amb un fort impacte social i ambiental (la dimensió més espectacular del qual seria el desviament del riu Llobregat 2,5 km al sud de la seva desembocadura actual). L'anàlisi del Pla Delta ens forneix les claus per comprendre les noves formes de gestió del conflicte així com el model «real» amb què els interessos estatals i privats volen connectar la Regió Metropolitana de Barcelona (RMB) amb l'economia món.

A LA RECERCA DEL TEMPS PERDUT: ESTÀS *IN* O ESTÀS *OUT*?

Malgrat que en el nou cicle econòmic, les economies estatals perden rellevància enfront les noves economies regionals, ja siguin interestatals com la Zona Euro o transfrontereres com l'Euroregió Mediterrània, l'Administració estatal com a principal proveïdora de fons públics (conjuntament amb l'europea) i cogestora de les polítiques territorials continua jugant un rol preponderant pel que fa a l'ordenació del territori. Així doncs, el dèficit d'inversions estatals a la RMB ha comportat la seva pèrdua de competitivitat respecte a Madrid pel que fa a la localització d'empreses vinculades a les noves tecnologies i, futuriblement, respecte al nou port de València i el superport de Bilbao.

És un error pensar que la deslocalització productiva i la desregulació de l'economia pròpies del nou paradigma productiu comporten una desconcentració dels òrgans de gestió empresarial, ans al contrari, els nodes de la xarxa adquireixen una importància estratègica com a motors de la distribució, alhora que les funcions de gestió i comandament central tendeixen a concentrar-se en les anomenades ciutats globals (Nova York, Londres, Toquio...)

La RMB, com a epicentre de l'economia catalana, pugna per esdevenir un dels nodes estratègics de l'economia en xarxa, ja sigui pel que fa a l'economia de bits (22@), economia d'intangibles (ciutat del coneixement) o distribució de mercaderies físiques (Pla Delta). Són precisament les possibilitats que obre el posicionament de la RMB com a node logístic un dels actius més apreciats per les administracions autonòmica i municipal. D'aquí la importància concedida al Pla Delta com a eina per a la transformació del territori a fi i efecte d'estar connectat (estar *in*) dins els fluxos de l'economia-món.

No obstant això, les infraestructures actuals amb les que compta la RMB per a desenvolupar-se com a node logístic es troben al límit de les seves capacitats. El port de Barcelona ha vist limitada la seva ampliació per la barrera natural formada pel riu Llobregat, alhora que l'aeroport veia reduït el seu camp d'acció als vols intereuropeus davant la manca d'una tercera pista d'aterratge que permetés la seva obertura al mercat dels vols transcontinentals. A més a més, les deficiències en la línia ferroviària i les seves dificultats per connectar-se amb la xarxa europea, donat l'ample de via espanyol, ocasionen que la majoria de transport terrestre de mercaderies es realitzi emprant una xarxa viària saturada. El Pla Delta es concep amb

la finalitat de solucionar aquestes disfuncions que acabarien situant l'economia catalana en una situació de desconexió (estar *out*) dels fluxos econòmics transnacionals, relegant-la a una posició de segon ordre (un altra forma d'estar *in*) com a mercat turísticoreidencial. Les administracions veuen en el Pla Delta l'oportunitat de recuperar el temps perdut, i per això és necessari recuperar els terrenys industrials i agrícoles que caracteritzen la plana al·luvial del Delta de Llobregat per a les noves necessitats logístiques i empresarials, subsumint o esborrant els obstacles ambientals i garantint el necessari consens ciutadà que una operació d'aquesta envergadura precisa.

L'objectiu central del Pla és convertir la RMB en un centre de distribució pel sud d'Europa, que en la nomenclatura del Departament de Polítiques Territorials i Obres Públiques (PTOP) de la Generalitat de Catalunya rep el nom d'Europorta; és a dir, un *hub* intermodal (node d'interconnexió) que connecti les xarxes viàries i ferroviàries europees amb les rutes de tràfic marítim de l'Extrem Orient (via canal de Suez) i d'Amèrica del Sud (via estret de Gibraltar) amb el recolzament d'un aeroport adaptat al tràfic aerí transcontinental. La clau de volta es troba en la infraestructura portuària i el rere-port logístic format per la Zona d'Activitats Logístiques (ZAL), que té per objectiu ser competitiva amb els ports de Marsella, Gènova i València; i alhora aconseguir que no esdeveningui un simple intercanviador de transport de contenidors, sinó que s'aprofiti per realitzar activitats que proporcionin valor afegit al territori, ja sigui mitjançant operacions d'emballatge o manipulació en els equipaments logístics, així com atraure la ubicació empresarial als nous parcs de negoci (Mas Blau, Viladecans...). Amb aquest afany s'ha creat l'associació Barcelona Centre Logístic on a més de les grans empreses carregadores i operadors de transport, en formen part les administracions municipal, autonòmica i duanera, l'Autoritat Portuària de Barcelona, el consorci de la Zona Franca, AENA i CIMALSA.

No obstant això, els interessos del capital entren sovint en contradicció amb els interessos de la ciutadania afectada, per la qual cosa caldrà que ens deturem en el municipi del Prat, un dels més afectats per la creació de la nova plataforma logística, per analitzar com s'ha gestionat el consens necessari per engegar els projectes en marxa.

EL MUNICIPI DEL PRAT: DE CINTURÓ ROIG A PLATAFORMA LOGÍSTICA

La colonització humana de la plana al·luvial del Delta de Llobregat s'inicià amb la seva transformació agrícola, afavorida pel descobriment d'aigües artesianes l'any 1894. Durant anys, el Prat exercí la funció d'horta de Barcelona, fornint de productes agrícoles els mercats urbans. Si bé la presència fabril a la conca nord del riu Llobregat fou decisiva com a motor de la primera industrialització catalana, la industrialització de la seva conca sud fou escassa. La primera gran indústria que s'instal·là fou la Paperera

Espanyola el 1917, seguida de la Seda als anys 20. L'embranchida industrialitzadora del municipi pratenc no s'inicià fins els anys 50 en el context del desenvolupisme franquista, afavorit per la proximitat de l'urbs barcelonina, del port i de la via fèrria Madrid-Saragossa, el que comportarà la progressiva instal·lació d'indústries lleugeres i pessants que acabaran modelant la fesomia del territori pratenc com a districte industrial. Tanmateix, les característiques del territori han permès el manteniment d'una extensa zona d'horta, si bé la seva importància en l'economia del municipi és avui en dia marginal.

El Prat de Llobregat es transformà, doncs, en un municipi de classe obrera, provinent en la seva majoria de la migració dels 60 i 70, amb un considerable nivell d'acció sindical, controlada per Comissions Obreres, que —no sense entrebancs— esdevingueren corretja de transmissió del PSUC. El Prat formava part de l'anomenat cinturó roig, és a dir, el conjunt de municipis circumdants de Barcelona que a resultes de la seva composició de classe presentaven un nivell elevat de conflicte social i que després del procés de transició votaren majoritàriament a candidatures anomenades d'esquerres. A diferència d'altres zones industrials, l'hegemonia de CCOO al Baix Llobregat va permetre una forta implantació del PSUC que es traduí en resultats electorals en cadascuna de les eleccions municipals. Així, a diferència de la migradesa de resultats en altres parts de Catalunya, el PSUC —actual IC-EV— va mantenir el govern dels municipis de Sant Feliu de Llobregat, fins a les darreres eleccions municipals, i encara reté el govern del Prat.

Mentre el municipi del Prat creixia industrialment i poblacional en la seva zona nord, les ampliacions de l'aeroport van desconnectar-lo de la seva zona sud. La barriada marginal de Sant Cosme consituïa la frontera entre l'espai urbà i el nou aeroport, revitalitzat pel turisme nord-europeu com a via d'entrada a les platges del litoral català; mentre el riu Llobregat el desconnectava dels municipis adjacents de l'Hospitalet i el complex format per la Zona Franca/Port de Barcelona. Aquesta barrera ha permès el manteniment de diferents llacunes i marges emprats per les aus migratòries així com una flora i fauna deltàica que ha romàs fins els nostres dies, malgrat els efectes contaminants de la proximitat de l'aeroport i les aigües residuals del Llobregat fruit de la concentració fabril.

Així doncs, la industrialització només tocà dèbilment la franja litoral i la zona de desembocadura del riu. El que en un principi representaven un terreny d'escàs valor estratègic, canvià arran de les necessitats d'ampliació del Port de Barcelona. Després de l'amputació de la Zona Franca al municipi de l'Hospitalet i l'ampliació del complex portuari fins al marge dret del riu Llobregat, el Port de Barcelona ansiava la seva ampliació vers el sud, com a port logístic de transport de contenidors, per la qual cosa, ja des de la dècada dels 70 es programà el desviament del riu Llobregat 4 km al sud de la seva desembocadura actual.

Aquest projecte, si bé fou retardat per raons pressupostàries i polítiques per l'administració franquista, va revifar amb les noves administracions «democràtiques» que —al marge de les seves ubicacions ideològi-

ques— s'han caracteritzat per primar els criteris tècnics per tirar endavant el «projecte modernitzador espanyol» per davant dels impactes ambientals i socials.

Tanmateix, els habitants del Prat respongueren en una forta mobilització política que culminà amb la manifestació de milers de persones amb que finalitza la Marxa en defensa del Llobregat (setembre de 1979). L'oposició al projecte de desviament del riu va comptar des de 1979 fins a 1994 amb el recolzament del seu Govern municipal en mans del PSUC/IC-EV, el que suposava un seriós entrebanc al projecte. Malgrat que fos possible que en les mobilitzacions de rebuig pesés més la concepció «*not in my garden*», el cert és que posava un pal a la roda del projecte de remodelació metropolitana iniciat amb els «festeigs olímpics». Per solucionar-lo, s'engegà un procés d'enginyeria política i social destinat a negociar-ne la implantació que culmina l'any 1994 amb la seva signatura per part de l'administració central, l'autonòmica i la municipal del Pla, incorporant a cadascun dels projectes un seguit de compensacions mediambientals. D'aquesta manera, els ciutadans del Prat podran «gaudir» de platges acondicionades pel bany, gràcies a la nova depuradora, i d'un parc temàtic on passejar amb carril bici; com si el fet de resoldre les externalitats ambientals negatives causades pel model fordista anterior servissin de moneda de canvi per legitimar el nou cicle. Amb la signatura per part de l'Ajuntament d'IC s'inicia el procés de desactivació de la protesta ciutadana, que quedaria gairebé circumscrita als nuclis conservacionistes (Depana, SEO-Bird Life) i els moviments socials radicals (Kasal Okupat del Prat-Alta Tensió).

La torna del Pla Delta ha vingut donada pel recent anunci de tancament d'empreses a la comarca del Baix Llobregat, que afecten en especial mesura el municipi del Prat. Si bé es tracta d'una dinàmica global fruit de la tendència a la deslocalització industrial derivada de la nova divisió internacional del treball, la reconversió dels usos del territori —de districte industrial a plataforma logística— no n'és aliena. Així doncs, en els darrers mesos (març-abril de 2004) s'han produït diverses mobilitzacions al marge dels sindicats majoritaris (CCOO i UGT) contra l'anunci del tancament d'empreses ubicades al municipi del Prat: Fisipe, Viscoseda, Catalana de Polimers, Esteban Ikeda, Eugène, Reno de Medici i Megatex, que comportaran la pèrdua de prop d'un miler de llocs de treball.

L'ANÀLISI DE LES OPERACIONS

L'ampliació del port i el desviament del riu

El tòpic que Barcelona vivia d'esquenes al mar ha canviat en les darreres dècades, fruit del descobriment de la seva potencialitat econòmica com a ciutat portuària. Si el port comercial representava fins als anys vuitanta un servei subaltern per a les indústries properes monopolitzat per un reduït nombre d'empreses familiars, la necessitat de posicionar

Barcelona en les xarxes econòmiques regionals ha comportat l'enlairament de l'activitat portuària com a nou motor de l'economia metropolitana. Aquest fet ha estat afavorit per la dinamització de l'Autoritat Portuària de Barcelona i la cooperació del Consorci de la Zona Franca.

De forma paral·lela, s'ha dut a terme una operació de recuperació del litoral marítim que s'exemplifica mitjançant la creació d'instal·lacions «lúdiques» com el Maremàgnum, el Moll de la Fusta, la Marbella, el Museu d'Història de Catalunya, el complex del Fòrum i el Port Olímpic; a més d'equipaments residencials al Poblenou; científics, com el Parc de Recerca Biomèdica, i turístics com la nova terminal de viatgers, el port esportiu i el trànsit de creuers. Malgrat sigui necessari realitzar un anàlisi segmentat de la seva zona sud, on es concentra l'activitat comercial, cal tenir present que forma un *continuum* que s'insereix en la mateixa lògica de transformació urbana.

Des de la plaça de Drassanes i en direcció sud, sota la Ronda del Litoral, s'estén el port comercial (el moll de Sant Bertran, el moll d'inflamables, el moll Petrolers, el Moll Sud...) que constitueixen conjuntament amb la Zona Franca la plataforma logística de distribució metropolitana. El port es veu així enclotat entre la muntanya de Montjuïc, la Ronda del Litoral —amb l'anomalia de la barriada marginada de Can Tunis de pròxima desaparició— i el teixit urbà a partir del Paral·lel, per la qual cosa la seva ampliació ha de produir-se necessàriament cap al sud, on el frena la desembocadura del riu Llobregat.

Arran del procés de negociacions que va donar lloc a la signatura del Pla Delta, el desviament del riu ha quedat fixat en 2,5 km vers el sud, el que permetrà la creació d'un dic de recer i l'ampliació de la Zona d'Activitats Logístiques, la ZAL 2, que s'instal·larà sobre la llera dessecada de l'actual cabal, que té per funció oferir noves àrees i serveis per activitats especialitzades (magatzems de trànsit, oficines, centres de control) derivades de l'augment de trànsit comercial causat per l'ampliació del port. D'aquesta manera, es duplicarà la superfície marítima passant de les 374 ha actuals a 786, mentre la superfície terrestre es multiplicarà per 2,3 passant de les actuals 558 ha a 1.265. El pressupost d'aquest projecte està en 1.773 milions d'euros, dels quals 1.241 milions aniran a compte de la despesa pública. El termini de finalització del projecte s'estima que sigui l'any 2011. A aquest pressupost cal afegir-hi els 53,85 milions d'euros invertits en la desviació del riu Llobregat, les obres de la qual ja s'estan realitzant i es preveu que finalitzin l'any 2005.

Les obres d'ampliació del port comporten la creació d'un nou dic sud de 4,8 km de llargada, la ubicació del qual comportarà —a causa els corrents marins— la periòdica desaparició de sorra de les platges del Prat (recentment sanejades i obertes a l'ús públic). Tanmateix, la compensació «mediambiental» proposada és el drenatge del fons marí per recuperar la sorra malmesa, acció que malauradament ja comença a ser habitual en moltes platges del litoral català.

L'ampliació de l'aeroport

Si l'ampliació del port es restringeix exclusivament a la seva zona de molls i activitats logístiques, l'ampliació de l'aeroport adquireix una dimensió més àmplia en incloure una nova pista d'aterratge, que possibilitarà l'escala de vols transcontinentals; l'ampliació d'una de les pistes existents; una nova torre de control; una nova terminal de passatgers; la creació d'una ciutat aeronàutica que incorporaria hotels, centres de convencions i parc empresarial en connexió amb l'actual parc de negocis Mas Blau; la connexió amb les línies ferroviàries d'alta velocitat, i noves zones d'atenció a les aeronaus per a la càrrega i descàrrega de mercaderies. Alhora, pel que fa a la seva gestió, en mans ara exclusivament d'AENA, es preveu incorporar l'Administració autonòmica, les municipals així com el capital privat.

L'aeroport de Barcelona estava restringit fins ara al trànsit europeu, donat que l'Administració central havia privilegiat Barajas com a aeroport transcontinental. Tanmateix, les necessitats derivades de la regionalització i enxarxament de l'economia, enfront dels vells Estats centralitzats, ha impulsat les administracions municipals i autonòmica amb el recolzament de les organitzacions empresarials vers una transformació de l'aeroport:

D'una banda, s'integra en un *hub* central format per la confluència del port i l'alta velocitat, a fi i efecte d'assolir una supremacia regional dins l'àrea euromediterrània.

De l'altra, s'insereix en un *continuum* territorial que incorporaria els actius derivats de la societat del coneixement (com la creació de la ciutat aeroespacial de Viladecans i el Campus i Parc Mediterrani de la Tecnologia de Castelldefels, adscrit a la Universitat Politècnica de Catalunya, com a centre punter d'ensenyament i recerca) i la emprenedoria empresarial, a partir dels diferents parcs de negocis de Viladecans i Mas Blau, destinats a la prestació de serveis mitjançant oficines, hotels i equipaments. Donada la previsió de creixement de la superfície empresarial, es preveu una àrea de reserva de 43 ha per a la seva futura ampliació.

En concordància amb la generació de nous equipaments, una de les mesures de legitimació del Pla Delta ha estat el reclam de creació de nous llocs de treball. Allò que s'oculta és que les economies del terciari avançat generen tant un segment reduït i mòbil de treballadors altament qualificats, com un ampli segment de treballadors i treballadores precaritzades, destinades a la construcció, manteniment, neteja i hostaleria, que és el futur previsible d'inserció laboral de la gent jove del Prat.

Qüestió a part mereix les possibles cohabitacions entre la nova zona empresarial i l'empobrida barriada de Sant Cosme, que poden oscil·lar entre una remodelació agressiva del barri o l'establiment d'un cordó de «seguretat» per evitar contagis indesitjats.

L'ampliació de l'aeroport està pressupostada en 2.705 milions d'euros i es preveu que estigui finalitzada l'any 2005. El seu objectiu és con-

vertir l'aeroport en un centre interconnector internacional per donar resposta a un trànsit de 40 milions de passatgers/any.

Unir encaixos: la creació de l'estació intermodal

Un cop assenyalades les dues principals àrees d'actuació del Pla Delta, l'ampliació del port i de l'aeroport, cal atendre a les formes d'interconnexió entre les mateixes i les xarxes de mobilitat de persones i mercaderies que utilitzen el transport terrestre. Així, segons consta en el Pla Director d'Infraestructures, la zona del Prat adquireix un paper estratègic com a porta sud d'entrada del transport terrestre a Barcelona i de connexió amb el port i l'aeroport. En aquest sentit, el Pla Delta contempla la realització de la Pota Sud (ja en funcionament) que millora l'accés a l'aeroport, la connexió entre el port i l'aeroport, la connexió de la C-32 amb la Ronda del Litoral i l'ampliació de la mateixa en el tram entre Sant Joan Despi i l'entrada del port, i la prolongació de la línia 1 i la creació de la línia 9 del metro a fi de millorar la mobilitat entre Barcelona, El Prat i l'aeroport.

Tanmateix, la pedra de toc de la mobilitat terrestre ve representada per l'alta velocitat. La nova xarxa ferroviària d'ample europeu permetrà interconnectar l'aeroport del Prat amb els dos aeroports catalans (Reus i Girona), amb el port de Tarragona, amb Madrid i Saragossa, i obrir el flux de passatgers i mercaderies a les principals ciutats europees.

En aquest sentit hi ha prevista la construcció d'una gran estació intermodal al nucli urbà del Prat que connectaria les dues línies de metro, les línies de rodalies i una llençadora vers l'aeroport amb l'alta velocitat. No obstant això, aquest procés pot veure's afectat pel canvi de govern, ja que des de l'Administració autonòmica s'havia reclamat que l'estació s'ubiqués a l'aeroport i no al municipi del Prat, a la qual cosa el Ministeri de Foment es va negar adduint raons pressupostàries amb un rerefons polític. Tanmateix, és possible que les actuals negociacions entre el PSC i la direcció del PSOE acabin traslladant l'estació dins el complex aeroportuari.

EDULCORANTS AMBIENTALS: SOSTENIR L'INSOSTENIBLE

El procés de negociació previ a la signatura del Pla Delta va comportar que cadascuna de les megaoperacions realitzades comportés una compensació mediambiental, el que fou presentat per l'Administració municipal pratenca com un triomf dels criteris de desenvolupament sostenible. Si l'etapa fordista es caracteritza per la grisor dels paisatges industrials, la transferència de les indústries més contaminants als països de la perifèria del sistema món permet la il·lusòria harmonització del verd amb el paisatge post-industrial, el que el converteix en un actiu econòmic com a bé de consum lúdic.

Ara bé, això no implica la desaparició de les externalitats negatives ambientals, en forma d'un malbaratament dels recursos energètics, sinó la invisibilització dels seus efectes més punyents. De la mateixa manera que la sorra de les platges és periòdicament recuperada mitjançant el drenatge del fons marí per a gaudi dels banyistes, les intervencions ambientals sostenibles reconstrueixen contínuament els paratges «naturals» com a parc temàtic.

Dins les accions «sostenibles» engegades pel Pla Delta, la més destacable és la depuradora del Baix Llobregat (ja en funcionament) amb un cost de 240,4 milions d'euros i que forma part de les infraestructures previstes a Catalunya pel Pla Hidrològic Nacional. L'estació ha estat construïda per Depurbaix, la mateixa empresa que gestionarà la futura depuradora del Besòs. Es tracta d'un gran equipament que té per objectiu sanejar les aigües contaminades del riu per què siguin aptes pel consum i regenerar-ne la seva part baixa, el que ha permès que les platges del Prat puguin tornar a ser aptes pel bany, alhora que s'eviti la intrusió salina derivada de l'explotació del riu. No obstant això, aquesta estació depuradora hauria d'haver estat construïda al marge del Pla Delta per complir la Directiva europea referent al sanejament d'aigües, per la qual cosa presentar-la com a mesura compensatòria és fruit de la fal·làcia legitimadora del Pla.

Al marge esquerre del riu s'ha creat una àrea inundable, on s'insereix la llacuna artificial de Cal Tet, a fi i efecte de compensar el desviament del riu i el dessecament de les zones humides, on s'instal·laran la ZAL 2 i l'ampliació del Port de Barcelona. Aquesta llacuna s'ha realitzat a partir de l'excavació d'una jonquera, el que no implica compensar sinó substituir un espai d'interès natural per un altre construït *ad hoc*. Aquesta àrea s'insereix dins l'anomenat Parc Fluvial, entès com a complex d'oci amb carrils bici i zones d'esbarjo que permetran una explotació «lúdica» de l'àrea.

Continuant la línia de costa, a la zona situada entre les llacunes de la Ricarda i el Remolar, en el marge entre el nou aeroport i el mar, es crearà un parc litoral de 90 ha de sòl com a zona de lleure i espai de «preservació natural», que connectarà amb el Parc del Delta de Viladecans, una zona de 500 ha complementat amb la construcció d'un polèmic camp de golf i que enllaça amb el complex turísticore residencial de Castelldefels.

A aquesta mesures cal afegir-hi la construcció del Parc Agrari, avalat per la Diputació de Barcelona, amb el que es pretén recuperar i integrar els usos agrícoles que han caracteritzat l'àrea deltàica. Tanmateix, caldria demanar-se si la pressió humana derivada dels usos «lúdics» a què estan dirigides la majoria de mesures compensatòries no acabarà per afectar irremediablement allò que l'ampliació del port i l'aeroport no hagin destrossat.

CONCLUSIONS

El desenvolupament del Pla Delta és un dels factors claus per posicionar la regió metropolitana de Barcelona com un dels nodes centrals de l'economia en xarxa d'abast internacional, mitjançant la integració d'infraestructures (port, aeroport i alta velocitat).

La creació d'una plataforma logística adaptada al cicle de la nova economia precisa d'un consens sense fisures, per la qual cosa els criteris de sostenibilitat en forma de compensacions ambientals —que converteixen l'entorn natural en un parc temàtic per l'oci— han servit per l'exercici de doma i domesticació del Prat de Llobregat, que per la composició política del consistori i el llegat d'activisme social podia suposar un entrebanc per a la seva realització. Aquest fet ha permès a la formació «ecosocialista» IC-EV erigir-se com a garant del desenvolupament sostenible, sense que les mesures compensatòries hagin posat en qüestió les seves línies mestres. Pel que fa a l'articulació de la crítica social contra el Pla, aquesta ha quedat minoritzada reduint el seu impacte en l'esfera mediàtica a criteris conservacionistes, sense que hagi estat possible socialitzar un debat ciutadà al voltant de quin model de desenvolupament (econòmic, ambiental i urbanístic) es prioritza.

Per contra, el grau de coneixement de les actuacions del Pla Delta a la resta de municipis de l'àrea metropolitana ha estat gairebé inexistent (sobretot pel que fa a les seves intervencions més espectaculars com el desviament del riu), el que és un indicador del silenci mediàtic imperant i del grau de descoordinació dels moviments socials metropolitans, que continuen prioritant una actuació localista centrada en els barris i municipis. Aquest fet ha impedit la configuració de les sinergies necessàries per generar una oposició global. Actualment, el Pla Delta es troba en una fase força avançada, el que comporta que les mobilitzacions socials es dirigeixen vers els seus efectes més agressius (com les protestes contra la tala de pinedes per l'ampliació de la pista d'aterratge), davant la impossibilitat de frenar-lo.

Tanmateix, la seva anàlisi global hauria de ser un element de reflexió tant pel que fa a les transformacions derivades del nou ordre productiu; el pes específic de les administracions municipals enfront les macrooperacions territorials; els dispositius narratius (sostenibilitat, participació, foment de l'ocupació) de gestió de consens, i les dinàmiques de la protesta social. Correm el risc que, emmirallats en les transformacions urbanes que es realitzen a la desembocadura del Besòs (el Fòrum del 2004), menystinguem les que es realitzen a la desembocadura del Llobregat, que potser d'una forma més precisa marquen les pautes de quin és el model d'acumulació que s'imposa a Barcelona.

Jordi Bonet i Martí

ANNEX:**LES CONSEQÜÈNCIES MEDIAMBIENTALS DEL PLA DELTA****Un passat no tan remot**

Els espais naturals dels voltants de Barcelona, els fèrtils cinyells de la ciutat que tanta anomenada van tenir al llarg dels segles posteriors a l'Edat Mitjana, han entrat en un procés d'extinció que sembla no tenir aturador. Físicament semblen lluny, temporalment no ho són, les imatges del tio Nel·lo, el darrer pescador de Can Tunis, reparant curiosament els ormeigs a prop de la platja que havia existit on ara s'acumulen els dipòsits d'inflamables del Port de Barcelona, tampoc estan tan lluny en el temps les imatges dels camps de conreu de la Marina de Sants.

El nostre valuós delta, un paradís de les orquídees i d'altres delicades espècies botàniques, mor poc a poc, dessolat per les perennes infraestructures i pel creixement econòmic sense miraments. Semblen ingènues ara les paraules pronunciades per l'alcalde «eco-socialista» del Prat de Llobregat tot just després de firmar, el 16 d'abril 1994, el Pla Delta: «el Pla Delta és un problema i una oportunitat alhora. De fet, la paternitat del Pla és nostra. No se l'inventa el Ministeri ni ens cau a sobre com una pedra que no sabem d'on ve. El Pla Delta posa sobre la taula la legislació ambiental, que abans existia però que tothom obviava, i que ara sembla impossible saltar-se. És sobre la base de la legislació ambiental que l'Ajuntament del Prat construeix les seves exigències» (D. Miquel, *El Baix Llobregat: la segona transformació*, La Factoria Cultural, El Prat de Llobregat, 2002).

L'Europa i les ampliacions

Europa és una de les denominacions oficials del Pla Delta, és a dir, de la transformació radical que les administracions, amb el vist-i-plau de tots els partits amb representació, duran a terme al Baix Llobregat durant la primera dècada del segle XXI i que gira en torn a l'ampliació de l'aeroport i el port de Barcelona.

La darrera ampliació del port de Barcelona es va consumir l'any 1965 i va acabar amb la platja de Can Tunis. El port, llavors, va arribar a les 786 ha de superfície. Segons els estaments oficials era encara petit i per poder fer-lo més gran es va rescatar un projecte del segle XIX, el desviament del riu Llobregat. Ja es va intentar desviar a finals de la dècada dels 70, però l'oposició ciutadana (amb una manifestació que va congregar més de 25.000 persones al Prat de Llobregat) ho va impedir. Finalment al segle XXI s'aconsegueix tirar endavant l'antiga idea, desviar el riu Llobregat 2,5 km al sud de la seva desembocadura per a poder construir noves instal·lacions i nous dics que, sumats als espais guanyats al mar, faran engrandir el port 514 ha. Per a l'any 2011, quan

es preveu que acabin totes les obres, el port haurà pràcticament doblat la seva superfície.

Pel que fa a l'aeroport del Prat, actualment, i segons fonts d'AENA, el nombre d'operacions és de 52 avions per hora i transporta uns 19,8 milions de passatgers per any. Quan les noves instal·lacions funcionin a ple rendiment s'espera un volum de passatgers de 40 milions/any i una freqüència d'aterratges de 90 avions/hora. Aquest frenètic augment de trànsit aeri tindrà nefastes conseqüències ambientals, per exemple, un inevitable increment de la contaminació acústica que afectarà especialment els nuclis urbans propers a l'aeroport o la més que probable condemna definitiva per al que quedarà de reserves naturals, doncs la nova pista de l'aeroport es troba just entre les dues llacunes més importants del delta, i ningú no ignora la incompatibilitat existent entre els estols d'ocells i els estols d'avions.

Pèrdua i destrucció d'hàbitats

L'ampliació del port i el desviament del Llobregat elimina terrenys agrícoles i alguns masos centenaris que es trobaven entre l'antiga i la nova llera del riu, més l'estany de la Podrida i totes les maresmes adjacents. Desapareix la platja entre la vella i la nova desembocadura, on criaven espècies interessants com el corriol camanegre (*Cbaradrius alexandrinus*), la relativament abundosa població del qual donava anomenada internacional a les Reserves Naturals del Delta. Com a mesura compensatòria, aprofitant el contrafort del nou dic abric del port, s'habilita una nova platja que, des d'un punt de vista ambiental, de cap manera pot substituir la desapareguda i que molt probablement desapareixerà al seu torn a causa dels erosionants corrents marins; també es crea una nova llacuna, la de Cal Tet, que s'excava en una extensa jonquera de Ca l'Arana; és a dir, per a fer la llacuna, un ambient ja representat a les reserves naturals, es destrueix una extensa jonquera (*Schoeno-Plantaginatum crassifoliae*), de les poques d'aquestes característiques i dimensions que restaven al delta.

Per a construir la tercera pista s'han hagut d'eliminar 20.000 pins, la majoria dels quals centenaris, el 70% de la millor pineda litoral sobre duna catalana, catalogada per la Unió Europea com a hàbitat prioritari. Aquestes pinedes, tot i que artificials, doncs van ser plantades a principis de segle XX per a fixar les dunes, constituïen un ambient idoni per a diverses espècies d'orquídea, i inclús per a una subassociació vegetal que només es troba o trobava al delta del Llobregat (*Crucianelletum maritimae* subas. *Ophrydetosum*).

Tot i que es va anunciar que aquesta tercera pista de l'aeroport no arribava a tocar les reserves naturals de la Ricarda i el Remolar, també s'han vist afectades, ja que la instal·lació dels sistemes de senyalització lumínica ha comportat la tala i l'esclarament de centenars d'hectàrees de vegetació i, per tant, ha produït una afectació directa sobre aquests

espais. A l'exigua pineda que quedarà paral·lela a la tercera pista, entre aquestes llacunes, li atribueixen el presumtuós atribut de ser corredor biològic; no obstant, i al mateix temps, es potenciarà com a destí recreatiu i lúdic, amb la qual cosa quedarà compromesa aquesta necessària funció ecològica.

La nova terminal de l'aeroport se situarà sobre el que havia estat una de les zones humides més importants del delta, el Pas de les Vaques, ja totalment arrasada. Era zona de cria d'espècies d'aus protegides com l'arpella vulgar (*Circus aeruginosus*) o l'ecassíssim rascllet (*Porzana pusilla*). També les noves zones de rodadura dels avions eliminen grans fragments de zones humides i agrícoles.

El desviament de l'autovia de Castelldefels i la construcció de la zona logística de Viladecans suposa l'eliminació d'una porció important de Can Sabadell, una altra zona humida de rica vegetació i important refugi per a ocells hivernants.

L'evolució dels espais naturals protegits del delta del Llobregat després de totes aquestes transformacions és una incògnita. Hem de tenir present que entre els aiguamolls de l'Empordà i el delta de l'Ebre no hi ha cap altra zona humida litoral de certa entitat que no sigui aquesta, la qual cosa fa que, per exemple, els ocells que en depenen no tinguin altra alternativa que fer escala o nidificar en aquesta cada cop més restringida àrea. No hi ha dubte, però, que la seva funció ecològica quedarà distorsionada i que fins i tot el miratge de la presència d'ocells —malgrat les brutals transformacions— pugui trencar-se definitivament si es dona alguna incompatibilitat amb la seguretat de l'aeroport. De fet, per tal d'evitar col·lisions que podrien provocar greus accidents, han parlat de convertir aquestes àrees senzillament en reserves botàniques, forçant la reducció de la població d'ocells.

Sergi García
(Associació Galanthus
www.asgalanthus.org)



Aeròdrom del Prat a principis del s. XX; es veu al fons la llacuna del Remolar i el canal de la Vidala (perpendicular a la llacuna), a la dreta del qual es veuen les maresmes (això es conserva); a la dreta de l'imatge les maresmes i els marjals del Pas de les Vaques, actualment desapareguts sota la nova terminal de l'aeroport; a l'esquerra les pinedes i dunes litorals, actualment desaparegudes sota la tercera pista.