Inici
Biografia
Escriviu a l'alcalde
Bans
Articles i Discursos
Servei de premsa
Galeria multimÃ¨dia

Pla Delta: tenim el temps just

La Vanguardia
24/05/1998

El 16 d'abril de 1994 totes les administracions públiques vam signar el Conveni de Cooperació d'Infraestructures i Medi Ambient del Delta del Llobregat. Aquell document, que va sorgir del treball i el compromís conjunt del Govern central, la Generalitat de Catalunya, els ajuntaments de Barcelona i el Prat, la Mancomunitat de Municipis de l'Àrea Metropolitana i el Consell Comarcal del Baix Llobregat, va establir clarament una sèrie de prioritats en matèria d'infraestructures, tant logístiques com mediambientals. Va néixer, així, el que coneixem com Pla Delta, el programa d'infraestructures necessari per impulsar econòmicament i la recuperar mediambientalment una zona vital per al futur de la regió metropolitana de Barcelona, de Catalunya i d'Espanya.

Tots vam estar d'acord aleshores en considerar imprescindibles per al futur logístic, econòmic i ecològic de la zona l'ampliació del port de Barcelona, de l'aeroport, el desenvolupament adequat de les xarxes viàries i ferroviàries, el desviament del Riu Llobregat i la instal·lació d'una planta depuradora que haurà de tractar ni més ni menys que el 20% de totes les aigües residuals que es produeixen a Catalunya. La contundència de les xifres ajuda a entendre la importància del que estem parlant: mig bilió de pessetes d'inversió pública a totes les infraestructures, amb un benefici positiu que es concretaria en la creació de 140.000 llocs de feina i un potencial econòmic, generat per les noves infraestructures, de quasi 400.000 milions de pessetes, segons els estudis que es van realitzar al moment d'elaborar el Pla Delta.

Quatre anys després d'aquell compromís, convé recordar que la previsió que inicialment es va fer, va ser la d'haver acabat la majoria de les obres abans de l'any 2000. Res més lluny de la realitat, si observem avui el tortuós ritme en la presa de decisions o l'escàs esforç inversor realitzat fins al moment per les administracions responsables del desenvolupament de les infraestructures: l'Estat i la Generalitat. Aquesta lentitud i la poca concreció en les inversions posa en seriós perill el futur estratègic de Barcelona i Catalunya.

Una de les claus per fer possible tot el Pla era posar en marxa, quan abans millor, el desviament del

riu Llobregat, condició prèvia indispensable perquè el Port de Barcelona pugui desenvolupar-se , i amb ell, ampliar l'actual zona d'activitats logístiques. Es va dir al seu dia que l'horitzó per aquesta obra era 1999, però el cert és que avui ni tan sols està aprovat l'informe d'impacte mediambiental, que el darrer compromís és aprovar-lo el mes que ve i que, en conseqüència, és només probable que al llarg d'aquest mateix any puguin començar les expropiacions de terreny necessàries per la depuradora. Així doncs, de moment, el Port, la Zona d'Activitats Logístiques i la depuradora del Llobregat segueixen tenint limitades les seves possibilitats d'ampliació i desenvolupament.

En el cas de l'aeroport, l'altra gran aposta del Pla Delta, comencen a encendre's totes les llums d'alerta. La comissió tècnica encarregada de l'estudi de les diferents opcions sobre la ubicació de la tercera pista ha elaborat el seu informe, però encara no hi ha decisions. Des de l'any 1994 no s'ha avançat en la definició del tipus i característiques que ha de tenir l'aeroport de Barcelona. No s'ha dissenyat l'estratègia, ni els objectius que es busquen en matèria d'indústria aeronàutica, càrrega i descàrrega, o la quota de mercat a la que deu pretendre l'Aeroport de Barcelona en relació a les instal·lacions aeroportuàries del nostre entorn. El que sí veiem és l'espectacular esforç inversor que es realitza a l'aeroport de Madrid-Barajas: 150.000 milions de pessetes que donaran els seus fruits molt abans que Barcelona i Catalunya puguin veure plenament desenvolupada la seva principal infraestructura aeronàutica. La lentitud resulta encara més incomprensible si tenim en compte que les inversions aeroportuàries no estan restringides per les limitacions de pressupost que imposa Maastricht, ja que l'aeroport pot finançar-les amb els seus recursos.

El que ja està disposat pel Pla Delta en matèria d'infraestructures viàries i ferroviàries no ha tingut millor sort. L'últim termini anunciat per l'acabament de la pota sud és a finals d'aquest any 98. Només cal esperar que la realitat ho confirmi. Quant als projectes de caire mediambiental, únicament el de la depuradora progressa, malgrat que amb un considerable retard. De la regeneració de les platges i el litoral sud del riu Llobregat, no existeix cap concreció encara.

En el seu dia, l'Ajuntament de Barcelona va proposar el nomenament d'un responsable executiu del Pla Delta per poder avaluar o exigir, en el seu cas, responsabilitats. Barcelona no es pot aturar i necessita de nou l'esforç de tots per desblocar els esculls que ara mateix fan que s'estiguin endarrerint les grans decisions pensades fa anys i que, amb freqüència, es van anunciar com a imminents. La dura realitat, malgrat tot, és que són desesperadament lentes.