

Medi natural > Espais naturals protegits |

## ESPAIS D'INTERÈS NATURAL DEL DELTA DEL LLOBREGAT (2005)



Xavier Basora, Jordi Romero i Xavier Sabaté

**Continuen les diferents iniciatives per conservar els espais naturals del delta del Llobregat. El Departament de Medi Ambient i Habitatge i els ajuntaments del Prat de Llobregat i Viladecans creen un consorci per gestionar el futur Parc Natural del Delta. Continuen el seu curs dos plans especials per crear un parc litoral al llarg de la franja costanera entre el mar i l'aeroport. La proposta d'ampliació de la Xarxa Natura 2000, que pretén protegir nous espais naturals al delta, topa amb l'oposició del grup socialista de l'Ajuntament de Barcelona, el Departament de Política**

**Territorial i Obres Públiques i entitats com la Cambra de Comerç de Barcelona o el RACC, que consideren que hipotecaria el creixement de l'aeroport.**

### Antecedents 2004

El sector sud del delta del Llobregat acull restes d'aiguamolls litorals, platges i pinedes ben conservades i zones agrícoles i humanitzades que formen un mosaic fràgil per la pressió humana i per les infraestructures que l'envolten. Els seus valors naturals fan del delta un indret amb una importància reconeguda internacionalment i la seva situació, propera a grans nuclis urbans, li atorga un gran potencial per a l'ús públic. Les nombroses transformacions que afecten el delta, com a conseqüència sobretot de l'ampliació del Port i l'Aeroport, van provocar que al llarg de l'any apareguessin diferents iniciatives per a la conservació i valoració d'aquests espais.

### Avancen els parcs litorals que han de recuperar la costa del Prat de Llobregat i de Viladecans

Una de les mesures compensatòries previstes en la Declaració d'impacte ambiental de l'ampliació de l'**AEROPORT DE BARCELONA** era la recuperació de la franja costanera dels municipis de Viladecans i del Prat de Llobregat. Per aconseguir-ho, es va plantejar la creació de dos parcs litorals als respectius municipis dedicats a la conservació d'espais naturals i a un ús públic ordenat. Els terrenys, situats entre la tercera pista i la línia de costa, són propietat d'AENA (Aeroports Espanyols i Navegació Aèria), l'empresa pública responsable de la gestió de l'aeroport. Tot i això, es gestionarien conjuntament per AENA i els consistoris. Els instruments triats per a l'ordenació d'aquests parcs litorals són dos plans especials urbanístics.

La franja litoral del terme municipal del Prat és un espai d'uns 350 m d'amplada i uns 3 km de longitud situat entre les reserves naturals de la Ricarda i el Remolar. Conté la pineda de can Camins, una de les més ben conservades de Catalunya però tancada al públic, i fragments d'aiguamolls i vegetació dunar. A mitjan maig, l'Ajuntament del Prat va aprovar inicialment el Pla especial del Parc Litoral. Les principals actuacions previstes eren la recreació de l'estany de l'Illa (a la zona de l'antic càmping Cala Gogó), l'ampliació de la llacuna de la Roberta (situada entre l'antic camp de golf i una zona militar), la plantació de pins, arbustos i espècies herbàcies pròpies de les marines deltaiques (amb l'eliminació de plantes exòtiques) i la creació d'itineraris senyalitzats dins la pineda de can Camins. A més a més, es preveia una zona de bars i restaurants, un pitch and putt, un aparcament i equipaments d'educació ambiental i restauració. Si bé el Pla especial restava pendent d'aprovació provisional, a principi d'octubre AENA va començar a executar la plantació vegetal i la creació dels itineraris a la pineda. L'accés a can Camins disposaria d'un horari i un servei d'informació i vigilància. Aquests treballs inicials estaven valorats en 3,6 milions d'euros.

A Viladecans, el corresponent Pla especial estava en fase de redacció, però el parc que es projectava prenia de model el del Prat de Llobregat, ja que, de fet, n'era la continuació cap al sud. A mitjan juliol, el tinent alcalde de l'Ajuntament de Viladecans, Carles Ruiz, va apuntar una altra actuació vinculada al litoral: la construcció d'una carretera que permetés accedir a la platja des del nucli urbà de Viladecans, fet fins llavors impossible per la presència de tres càmpings. A causa de l'ampliació de l'aeroport, dos dels càmpings ja havien deixat la zona i el tercer ho va fer en finalitzar la temporada d'estiu. L'Ajuntament també estava treballant amb la Direcció General de Costes per construir-hi un passeig marítim.

### Es crea el Consorci del Delta del Llobregat, un nou pas cap al parc natural

El 8 de juliol es va constituir el Consorci per a la protecció i gestió dels espais naturals del delta del Llobregat, integrat pel Departament de Medi Ambient i Habitatge (DMAH), l'Ajuntament del Prat de Llobregat i l'Ajuntament de Viladecans. El conseller Salvador Milà va ser nomenat president del Consorci, el director general de Medi Natural, Ramon Luque, vicepresident, i la gerència va recaure en Irma Fabró, cap de la Secció de Medi Ambient de

l'Ajuntament del Prat. Es va preveure que aquesta configuració inicial s'ampliaria amb la incorporació de més entitats públiques o privades i amb la creació d'un consell de cooperació, un òrgan de consulta i participació sobre les actuacions del Consorci.

A l'espera que s'integressin més municipis i per tant més territori, el Consorci va assumir la gestió d'unes 700 ha amb 10 km d'itineraris senyalitzats. El seu pressupost inicial era de gairebé 300.000 euros. La seu del Consorci es va instal·lar de manera provisional al Centre d'Informació Ambiental Cases d'en Puig, al Prat de Llobregat.

El consorci es va crear per gestionar els espais naturals del delta del Llobregat amb la finalitat de conservar i estudiar els sistemes naturals i la biodiversitat que acullen. Al mateix temps, el Consorci s'encarregaria de promoure un ús públic sostenible, lúdic i educatiu per tal d'incrementar la conscienciació social envers els valors ecològics, paisatgístics, territorials, culturals i socials del delta del Llobregat. Pensant a mitjà termini, el nou ens també es constituïa per a gestionar el futur **PARC NATURAL DEL DELTA DEL LLOBREGAT**, que es crearia al llarg de l'any 2006. A part dels importants valors naturals del delta del Llobregat, un dels punts forts del futur parc natural seria l'accés directe des de Barcelona, ja que s'hi podria arribar a través de la futura **LÍNIA 9 DEL METRO**.

### **L'Ajuntament de Barcelona, el Departament de Política Territorial i Obres Públiques i diverses entitats s'oposen a l'ampliació de la Xarxa Natura 2000 al delta del Llobregat**

La polèmica al voltant de la proposta d'ampliació de la **XARXA NATURA 2000** presentada pel DMAH el mes de febrer també es va fer sentir al delta del Llobregat. Els nous espais a incloure eren tres fragments de pinada litoral (288 ha) repartits entre els termes del Prat i de Viladecans (una part dels quals coincidien amb l'àmbit dels nous parcs litorals), les basses de can Dimoni (31 ha), majoritàriament al municipi de Sant Boi de Llobregat, i una extensa zona marina (31.924 ha) anomenada Costes del Garraf, que incloïa la franja marítima de davant de les platges del delta i que pretenia protegir els alguers de posidònia i la fauna ornitològica. En aquest sentit, aquests tres espais també es proposaven com a zones d'especial protecció per a les aus (ZEPA), una figura emanada de la Directiva ocells (79/409/CEE).

El període d'al·legacions a la proposta d'ampliació de la Xarxa Natura 2000 va finalitzar el 30 de juny. El 19 de setembre el grup del Partit Popular a l'Ajuntament de Barcelona va explicar les al·legacions que havia presentat. Els populars exigien que no s'inclouessin els nous espais perquè creien que el pla director de l'aeroport i la corresponent declaració d'impacte ambiental ja garantien la preservació dels hàbitats. A més, consideraven que l'ampliació podria condicionar el creixement de l'aeroport.

L'Ajuntament de Barcelona també va presentar un informe d'al·legacions en què demanava suspendre la inclusió de nous espais a la Xarxa fins que no s'aprovés el Pla territorial metropolità de Barcelona (PTMB), on es definiria el model aeroportuari a mitjà i a llarg termini i les reserves de sòl necessàries per al seu creixement. Així mateix, l'informe considerava prescindible la protecció de l'àmbit marí perquè no considerava que reunís cap valor natural i alertava del risc de les aus per a la seguretat dels avions. El grup municipal d'Iniciativa per Catalunya-els Verds (ICV) es va desmarcar de les al·legacions, que havien estat signades per Xavier Casas, president de la Comissió d'Infraestructures i Urbanisme de l'Ajuntament i membre del Partit dels Socialistes de Catalunya (PSC).

Pocs dies després, entitats com la Cambra de Comerç de Barcelona (CCB), el Reial Automòbil Club de Catalunya (RACC) i Barcelona Aeronàutica i de l'Espai també es van mostrar en contra de l'ampliació de la Xarxa Natura 2000 al delta del Llobregat perquè consideraven que hipotecava futurs creixements de l'aeroport. Miquel Valls, president de la CCB, va afirmar que el delta del Llobregat era la clau de l'economia catalana per als trenta anys següents i que l'ampliació de l'aeroport i del port era fonamental per no posar en perill la competitivitat de Catalunya.

La Generalitat de Catalunya, a través dels dos principals departaments implicats en la polèmica, també va reaccionar, si bé en sentits oposats. Ramon Luque, responsable de Medi Natural del DMAH, va criticar l'informe d'al·legacions de l'Ajuntament de Barcelona adduint que la proposta d'ampliació de la Xarxa Natura 2000 responia a les exigències de la Unió Europea en matèria de protecció de la biodiversitat i que no es podia esperar al PTMB perquè estava en una fase molt inicial.

El Departament de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP), per la seva part, va emetre un informe d'al·legacions on s'inclinava per no incorporar espais propers a l'aeroport a la Xarxa Natura 2000. Manel Nadal, secretari de Mobilitat, va considerar necessari començar a definir un nou pla director de l'aeroport, més ambiciós que el vigent, que s'havia aprovat el 1999 i que estava en fase d'execució. A mitjan novembre, el conseller de Política Territorial, Joaquim Nadal, va reconèixer la insuficiència de la tercera pista. Al mateix temps, però, va admetre que, pels condicionaments territorials, el recinte de l'aeroport del Prat no podia créixer infinitament i que a partir d'un cert volum de passatgers caldria pensar en un altre aeroport o bé en un funcionament integrat amb els **AEROPORTS DE GIRONA I REUS**.

Davant les actituds contràries a l'ampliació de la Xarxa Natura 2000, la resposta ecologista no va trigar a arribar. SEO/Birdlife va manifestar que un dels pilars bàsics de la construcció de la Unió Europea era la preservació del medi ambient i que per aquesta raó la Comissió Europea obligava a designar uns espais per protegir hàbitats i ocells. Aquestes designacions es basaven en criteris científics que demostraven que al delta del Llobregat era necessari ampliar els espais protegits, fins i tot més que els proposats pel DMAH. DEPANA (Lliga per a la Defensa del Patrimoni Natural) es va manifestar en el mateix sentit i va afegir que la proposta d'ampliació de la Xarxa Natura 2000 respectava el Pla director de l'aeroport.

### **Més recursos per a la rehabilitació del riu Llobregat i el seu delta**

A final d'octubre, i a partir d'una esmena del grup parlamentari d'Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya-els Verds

(IU-ICV), els pressupostos generals de l'Estat per a l'any 2006 van incloure una partida de 27 milions d'euros per rehabilitar el riu Llobregat, els marges, els connectors ecològics i el delta. La inversió, que es repartiria al llarg de tres anys, es transferiria a la Generalitat de Catalunya per tal que la gestionés mitjançant l'ACA.

#### **Més sorra a la platja de Ca l'Arana per garantir l'estabilitat de la platja del Prat**

Per tal de minimitzar la pèrdua de sorra al litoral del Prat a causa de la nova bocana del **PORT DE BARCELONA**, l'octubre de 2004 es van dipositar 3,5 milions de m<sup>3</sup> de sorra al marge dret de la nova desembocadura del Llobregat, i es creà així la platja de Ca l'Arana. La intenció era que aquest nou dipòsit anés perdent sorra progressivament i que garantís durant vint anys l'estabilitat de les platges del Prat de Llobregat, situades al sud del port.

A començament de maig, el regidor de Medi Ambient de l'Ajuntament del Prat, Sergi Alegre, va anunciar que el sistema no funcionava correctament i que es creava una comissió d'anàlisi integrada pel DMAH, el Ministeri de Medi Ambient, l'Ajuntament del Prat i l'Autoritat Portuària de Barcelona (APB). La hipòtesi de l'Ajuntament era que l'espigó del canal de la Bunyola –situat 700 m al sud de l'espigó construït a la desembocadura del Llobregat– era massa llarg i dificultava la circulació de la sorra cap al sud.

Per solucionar provisionalment el problema i garantir el bon estat de les platges del Prat durant l'estiu, l'APB, a instància de l'Ajuntament del Prat, es va comprometre a aportar 70.000 m<sup>3</sup> de sorra. A mitjan juny va començar la reposició de sorra, que es va concentrar en el tram més utilitzat pels banyistes, de 800 m de llargada. Tres setmanes després, l'Ajuntament va considerar insuficient la mesura i va demanar que s'aportés 1 milió de m<sup>3</sup> de sorra, a fir d'aconseguir que la platja i la línia de costa recuperessin el perfil que tenien l'any 2000, quan encara no havia començat l'ampliació del port. L'Ajuntament va exigir també mesures definitives per garantir l'estabilitat de la sorra dipositada.

#### **Engega el projecte per aturar la intrusió salina de l'aqüífer del delta del Llobregat**

Des dels anys setanta, la salinització de les aigües de l'aqüífer subterrani (de 100 hm<sup>3</sup> de capacitat) havia estat un dels principals problemes ambientals del delta del Llobregat. En el marc dels diversos projectes de **RECUPERACIÓ AMBIENTAL DEL LLOBREGAT**, Depurbaix, l'empresa pública que gestiona la **DEPURADORA DEL BAIX LLOBREGAT**, va adjudicar a final de juny la primera fase de les obres per construir una barrera que frenés l'entrada d'aigua del mar a l'aqüífer. Les empreses Copisa Industrial i Infilco es van encarregar d'executar l'obra, la qual tenia un termini de trentaquatre mesos i un pressupost de 5,8 milions d'euros. La vigilància i el control de les obres es va adjudicar a les empreses Taller d'Enginyeria Ambiental i Dopec per un import de 302.000 euros. Les obres van començar a mitjan setembre i es preveia que el sistema comencés a funcionar a començament de 2007.

El projecte, dividit en dues fases i amb un cost total de 24 milions d'euros, tenia un caràcter innovador ja que només s'havia aplicat a Califòrnia. Consistia a injectar aigua dolça dins de l'aqüífer per tal d'elevar-ne el nivell d'aigua i crear, així, una barrera que impedisís la penetració de l'aigua salada procedent del mar. Com que l'aqüífer està a 60 m de profunditat, per injectar l'aigua es construïren una vintena de pous, quatre en la primera fase i setze en la segona, tots ells distribuïts al llarg de tres quilòmetres de costa, des del Prat fins a la Zona Franca. L'aigua utilitzada, que procediria de la depuradora del Baix Llobregat, se sotmetria prèviament a un tractament terciari destinat a eliminar nutrients i obtenir així una aigua molt purificada. Les instal·lacions per dur a terme aquest tractament estava previst que s'acabessin al llarg de 2006.

#### **Més informació**

[www.pladelta.org](http://www.pladelta.org)



#### **Continguts relacionats**

[ESPAIS D'INTERÈS NATURAL DEL DELTA DEL LLOBREGAT \(2005\)](#)