

## Prou creixement urbanístic i d'infraestructures: salvem el Delta del Llobregat

Front ampli de veïns, ecologistes i agricultors per aturar el creixement urbanístic i els projectes d'ampliació de l'aeroport i del port de Barcelona, incompatibles amb la protecció del Delta i l'emergència climàtica.

El Delta del Llobregat és una zona d'especial importància ambiental i agrícola que ha patit enormes agressions al llarg dels anys a causa del creixement urbanístic i d'infraestructures. En aquest sentit, la Comissió Europea ha obert recentment un expedient d'infracció a les administracions de l'Estat espanyol per la desprotecció del Delta. El context d'emergència climàtica i energètica, la regressió preocupant de la biodiversitat i els alts nivells de contaminació de l'aire junt amb l'emplaçament de la Comissió, farien pensar que els nostres poders públics han d'haver entès definitivament que el model de creixement urbanístic i d'infraestructures que tradicionalment impulsen és del tot insostenible.

Ben lluny d'això, veiem amb preocupació com els diferents responsables polítics s'espolsen les responsabilitats de la situació crítica en què ens trobem i es passen la pilota entre les diferents administracions, Govern central, Generalitat i Ajuntaments; amb pronunciaments que, més enllà dels matisos retòrics, evadeixen la seva responsabilitat per a portar a terme les actuacions necessàries de preservació del Delta i per a aturar els projectes en curs de caràcter urbanístic i d'ampliació de l'aeroport i del port de Barcelona.

Per una banda, demanem al govern de l'Estat la retirada immediata i sense condicions dels plans d'ampliació de l'activitat i infraestructures aèries que projecta AENA, seguint l'exemple recent de l'aeroport de París. L'ajornament de dos o tres anys de les obres que planteja Maurici Lucena (president d'AENA) és completament inadmissible, ja que es manté l'objectiu d'expansió de l'aeroport. Les organitzacions reclamem l'urgent redimensionament del sector aeri per fer front a les crisis climàtica, ecològica i energètica. El vigent model econòmic basat en el turisme massiu s'ha demostrat insostenible, injust i inadequat davant de

situacions de recessió econòmica i crisi social com l'actual, i ha de ser transformat.

A més a més, els ecosistemes deltaics i els recursos agraris i aquífers, garants de sobirania alimentària i hídrica de l'àrea metropolitana, han estat molt malmesos també per l'ampliació del port de Barcelona, arran del desviament del darrer tram del riu Llobregat. Malauradament, el Port de Barcelona continua imparable amb els seus plans d'ampliació d'activitat i terminals. Lluny de contenir-los per no causar més danys ambientals, Mercè Conesa (presidenta del Port) anuncia que persisteix en la voluntat d'ampliar la profunditat a 30 metres en un parell de molls del Port per admetre grans vaixells de contenidors, posant en risc de nou l'aquífer de la ciutat i l'aigua de boca de la ciutat. També projecta ampliar els accessos ferroviaris, que eliminarien definitivament l'antiga llera del riu com a espai natural, a fi d'esdevenir el centre més important del sud d'Europa de recepció i distribució de mercaderies. Per això, les organitzacions exigim al govern de l'Estat que retiri definitivament els projectes d'ampliació tant de l'aeroport del Prat com també del port de Barcelona, ja que responen als interessos dels grans capitals multinacionals i són contraris a l'interès general i al compliment dels objectius climàtics i de protecció de la salut, dels espais agrícoles i del medi ambient. Així mateix, reclamem que es facin efectives totes les compensacions ambientals acordades en el Pla Delta del 1994, el qual va fer possible les ampliacions que ja s'han dut a terme del port i l'aeroport de Barcelona.

Per altra banda, el govern de la Generalitat de Catalunya, que té competències en matèria d'urbanisme i medi ambient, no ha fet res durant anys, malgrat els múltiples requeriments, per aprovar l'obligat Pla Especial de Protecció del Medi Natural i del Paisatge del Delta del Llobregat ni per ampliar els espais de la Xarxa Natura 2000 (les ZEPA), tal com se li sol·licitava. La seva inacció, quan no connivència amb els projectes d'ampliació de les grans infraestructures (port i aeroport) i de creixement urbanístic que amenacen els diversos municipis de la zona (El Prat, Viladecans, l'Hospitalet, Gavà...), col·loca com a responsables al govern i en concret al conseller Damià Calvet, que, davant l'expedient de la Comissió Europea, es limita a assenyalar com a culpable a Madrid. L'ampliació del perímetre de les zones protegides del Delta que exigeix la UE s'ha de fer amb

critèris científics, i la referència actual és, segons SEO Birdlife, la zona IBA 140 d'importància per a la conservació de les aus. Per això, exigim a la Generalitat una moratòria immediata que aturi tots els projectes urbanístics i de creixement d'infraestructures en marxa que afecten els terrenys de la zona IBA 140 del Delta del Llobregat.

Finalment, els ajuntaments de la zona són còmplices de la invasió de ciment que s'està impulsant a tants municipis del Baix Llobregat. Han d'assumir la seva quota de responsabilitat i retirar els plans urbanístics que comprometen la supervivència dels cada cop més escassos espais agrícoles i naturals del Delta del Llobregat. És necessari conservar aquests espais naturals i agrícoles, així com els connectors ecològics amb altres espais protegits propers (serra de Collserola, massís del Garraf). Menys propaganda ecologista, menys greenwashing i més accions efectives i reals per a protegir el territori, la pagesia, la vida i la salut.

Ni un pam de terra, Zeroport, SOS Baix Llobregat, Depana

El Prat de Llobregat, 17 de març de 2021