

Infraestructures de transport > Portuàries |

PORT DE BARCELONA (2007)

Marc Sogues - X3 Estudis Ambientals

A començament d'any, un accident provoca l'enfonsament parcial del moll Prat, cosa que endarrerix l'acabament de les obres d'aquesta instal·lació i l'inici de la construcció de la nova terminal de contenidors. En canvi, s'inaugura una nova terminal de passatgers i s'amplia la Zona d'Activitats Logístiques, i creix, un any més, el tràfic de persones i mercaderies. A final d'any el Ministeri de Medi Ambient publica la Declaració d'impacte ambiental del projecte de construcció d'accessos viaris i ferroviaris del port de Barcelona mentre que la Generalitat, després de quatre anys, dona llum verd a la construcció de la central tèrmica de cicle combinat.

Antecedents [2004](#), [2005](#), [2006](#)

El continu creixement del trànsit de mercaderies i passatgers del port de Barcelona va plantejar a final dels noranta la necessitat de remodelar-lo i ampliar-lo. Això va motivar l'elaboració dels plans estratègics de 1998 i 2003, en els quals es va proposar doblar la superfície terrestre i marítima del port i construir una nova àrea de molls al sud del moll d'Inflamables i una nova bocana per a l'entrada de vaixells de gran calat. L'operació suposaria passar de les 558 ha inicials a les 1.265 un cop acabada l'ampliació, i incrementar la línia de moll de 20.000 a quasi 30.000 m.

Durant el 2006 el port va continuar creixent tant en nombre de passatgers com en tràfic de mercaderies. Paral·lelament, van avançar les obres d'ampliació de les instal·lacions portuàries, que a més del moll, incloïen l'ampliació de la Zona d'Activitats Logístiques (ZAL) i la construcció d'una nova terminal de contenidors. L'exploració d'aquesta terminal es va adjudicar a la multinacional xinesa Hutchinson, si bé les obres encara no van començar durant el 2006 perquè calia esperar fins que el nou moll estigués acabat.

També es va avançar en la tramitació del projecte de millora dels accessos al port i, a mitjan maig, el Ministeri de Foment (MIFO) va treure a informació pública l'estudi informatiu del projecte. Tanmateix, a final d'any encara restava pendent la publicació de la Declaració d'impacte ambiental (DIA), necessària per a poder començar les obres.

Nou president de l'Autoritat Portuària i noves operacions d'ampliació

El dia 10 de gener de 2007 l'exconseller de Treball i Indústria, Jordi Valls, va prendre possessió del càrrec de president de l'Autoritat del Port de Barcelona (APB). Valls es va comprometre a potenciar els vincles entre el port i les ciutats de Barcelona i el Prat de Llobregat (Baix Llobregat), així com a impulsar millores en aspectes com la responsabilitat ambiental i la responsabilitat social corporativa.

A final d'abril l'APB i Catalana d'Iniciatives van adquirir per 38,8 MEUR el 100% de Muelles y Espacios Portuarios (MEPSA), empresa concessionària de 49 ha del moll d'Inflamables. L'objectiu era reordenar aquesta superfície i guanyar 18 ha d'espai marítim, que es destinaria o bé a activitat de gran cabotatge internacional, o bé a activitat de càrrega general, tot i que també s'estudiava la possibilitat d'instal·lar-hi una altra terminal de contenidors. En qualsevol cas i segons va anunciar Valls mateix, aquesta ampliació estaria acabada abans de 2020.

Un any més, creix el tràfic de mercaderies i persones

El port va tancar l'exercici 2007 amb un tràfic total de 50 milions de tones de mercaderies, xifra que representava un increment del 8% respecte de l'any anterior. El tràfic de contenidors i el de persones van créixer un 12%, arribant el primer als 2,6 milions de TEU i el segon als 2,8 milions de viatgers. Prop d'1,6 milions dels passatgers de 2007 eren usuaris de creuers i, des de mitjan abril, la majoria van arribar a través de la nova terminal de passatgers Palacruceros.

Situada al moll adossat D, aquesta terminal constava d'unes instal·lacions de més de 5.500 m² i permetia l'arribada de creuers de tots tipus de tonatge, mides i capacitat. Palacruceros va significar una inversió de 12 MEUR per part de l'empresa italiana Costa Crociere, que en va obtenir la concessió per a vint-i-cinc anys, i va servir per a consolidar la posició de Barcelona com el primer port del Mediterrani i novè del món en turisme de creuers durant aquest any.

El nou moll s'endarrerix però la ZAL es consolida

El primer dia de l'any, l'APB va detectar un desplaçament de part dels blocs de formigó del moll Prat. L'incident, provocat per la líquefacció del reblert de contrapès dels blocs de formigó emprats en la construcció del moll, va afectar 640 m del sector nord de la instal·lació.

Malgrat que inicialment es preveia mantenir el calendari d'instal·lació de la nova terminal de contenidors (que suposava que el moll Prat seria plenament operatiu a final de 2008), l'APB va haver de rectificar i matisar que en aquesta data estaria acabat el 70% del moll, però que per a la compleció de les obres caldria esperar almenys fins al segon semestre de 2009, cosa que podia endarrerir uns mesos l'inici de la construcció de la nova terminal. La investigació de les causes de l'enfonsament es va allargar fins al mes de juny i a final de novembre es van adjudicar les obres de reconstrucció.

D'altra banda, el desviament dels últims tres quilòmetres del **RIU LLOBREGAT** i el posterior rebliment de l'antiga llera van permetre guanyar espai per a ampliar la ZAL. L'ampliació comportava disposar de més de 200 ha per a activitats logístiques, i a mitjan març ja s'havia concedit l'explotació del 50% d'aquesta superfície.

Aposta pel ferrocarril per a millorar els accessos al port

A final de gener el conseller de Política Territorial i Obres Públiques, Joaquim Nadal, va explicar que el seu departament estudiava la possibilitat de connectar per ferrocarril el port amb zones de Catalunya amb grans volums de mercaderies. Per fer-ho, no només es tindrien en compte els eixos ja existents, sinó també els previstos, en especial el **FERROCARRIL TRANSVERSAL DE CATALUNYA**. També es van estudiar durant aquest any les possibilitats de la connexió ferroviària del port amb l'exterior. En aquest sentit, l'APB i Cedinsa Concessionària van signar a principi d'abril un conveni per a realitzar un estudi sobre el transport de mercaderies per ferrocarril a través dels corredors de l'Ebre i del Mediterrani (**FERROCARRIL DEL CORREDOR MEDITERRANI**) cap a Madrid, Saragossa i la frontera francesa.

D'altra banda, en l'àmbit intern, el Consell de Mobilitat del Consorci de la Zona Franca de Barcelona i la Mesa de Mobilitat de la portuària Zona d'Activitats Logístiques es van fusionar a final d'abril per constituir el Consell de Mobilitat del Delta, una entitat que tindria com a objectiu la millora del transport de mercaderies i persones a tota la zona del delta del Llobregat.

A la primera d'octubre el Ministeri de Medi Ambient (MMA) va publicar la Declaració d'impacte ambiental (DIA) del projecte de construcció d'accessos viaris i ferroviaris del port de Barcelona. Entre les mesures establertes per la DIA destacava el soterrament d'una part del traçat ferroviari i l'habilitació de passos de fauna per a evitar l'efecte barrera. També es feia especial esment als contaminants i s'assenyalava que, tot i que durant les obres s'incrementarien les emissions a l'atmosfera, un cop acabades, les noves infraestructures contribuirien a descongestionar de vehicles la ronda Litoral i els vials interns del port, cosa que comportaria una millora de la qualitat de l'aire.

Pel que fa a la millora dels accessos, les operacions més importants eren les relacionades amb el ferrocarril. Als terrenys de l'antiga llera del riu es construiria la gran estació de mercaderies ZAL-Prat i a tocar d'aquesta, un estacionament per a trens de via mixta (ibèrica i internacional) que rebria el nom de Nou Llobregat. El conjunt de les zones d'estacionament tindria una superfície de 50,8 ha i el completarien vuit vies de càrrega i descàrrega i dotze de recepció i expedició. L'estació quedava connectada amb el ramal ferroviari del Llobregat i algun dels trams passava a ser soterrat, tal com establia la DIA. Per la seva banda, la millora dels accessos viaris es concretava en la construcció d'un nou vial de 2+2 d'accés a la ZAL i l'ampliació del nombre de carrils de vies ja existents.

Es desencalla el projecte de central tèrmica

El 2007 es va reprendre el projecte de **CENTRAL TÈRMICA DEL PORT DE BARCELONA**, que havia restat aturat durant gairebé quatre a causa de l'impacte ambiental que podia generar. El projecte es va desbloquejar perquè la companyia Gas Natural va presentar un pla de millora en el qual es proposava compensar la totalitat de les emissions generades. Per fer-ho, l'empresa es comprometia, d'una banda, a efectuar la renovació del parc d'autobusos metropolitans, amb la substitució de cinc-cents setanta vehicles dièsel per vehicles impulsats amb gas natural. D'altra banda, s'encarregaria de la construcció de les instal·lacions necessàries per a abastir els vaixells amarrats, cosa que en reduiria les emissions. Aquestes mesures suposaven una inversió de gairebé 20 MEUR.

A principi de novembre, la companyia Gas Natural va rebre l'autorització ambiental del Govern de la Generalitat, amb la qual podia passar a tramitar el projecte davant del Ministeri d'Indústria, Turisme i Comerç (MITC).

L'APB va valorar molt positivament aquests avenços, ja que considerava que la central suposaria una important inversió, generaria ocupació i, a més, donaria servei a una zona del port on la demanda era molt elevada, amb una xarxa de transport mínima, atesa la proximitat de les instal·lacions.

D'altra banda, durant el 2007, l'APB i la Confraria de Pescadors de Barcelona van acordar de construir a final de març una nova llotja de peix. Aquestes instal·lacions tindrien més de 1.000 m² destinats a la recepció i subhasta de peix i 350 m² per a oficines, a més d'un bar per a pescadors i 600 m² per a un restaurant i terrassa oberts al públic.

Pendents de la reparació del moll Prat i la licitació de les obres dels accessos

Es preveia que durant les primeres setmanes del 2008 començarien les obres de reconstrucció del moll Prat, les quals es prolongarien al llarg de tot l'any, per la qual cosa s'estimava que la construcció d'edificis i la instal·lació de maquinària de la nova terminal de contenidors no començaria fins a final de 2008.

En relació amb la millora dels accessos, restava encara pendent la licitació de les obres. En aquest sentit, la Cambra de Comerç de Barcelona (CCB) va recordar a final d'any que les noves infraestructures no entrarien en servei abans de 2012 o 2013, la qual cosa comprometia l'inici de l'activitat de la futura terminal de contenidors. La Cambra, a més, considerava que la solució adoptada pel pla d'accessos en relació amb els accessos viaris era insuficient a llarg termini i demanava al MIFO que efectués la prolongació de l'autovia del Baix Llobregat (A-2) des de Santa Coloma de Cervelló fins al port.

D'altra banda, a final d'any estaven a punt d'acabar les obres que permetrien l'arribada dels cotxes produïts per SEAT directament al port des de la factoria de Martorell, per mitjà d'una nova via de ferrocarril. Aquests obres, sufragades per la Generalitat, l'APB i Ferrocarrils de la Generalitat (FGC), es preveia que estarien enllestides al gener de 2008, moment en el qual havien de començar les primeres proves de circulació.

Més informació

www.apb.es/ca/APB

