



El puerto de Barcelona avanzará a la siguiente fase de los accesos en julio de 2022

Los accesos ferroportuarios de Barcelona cambiarán de fase el próximo julio de 2022. Desde la firma del protocolo en octubre del año pasado, la Autoridad Portuaria de Barcelona, Adif y la Generalitat han creado dos grupos de trabajo especializados en el desarrollo de estos accesos y de la terminal ferroviaria vinculada, respectivamente. De esta forma, en un año, el puerto dispondrá del proyecto que, posteriormente, se derivará en subproyectos constructivos que permitirán iniciar de forma efectiva las obras. La iniciativa contará con fondos del Estado, FGC, europeos y del propio puerto, con unas inversiones que ascenderán a 400 millones de euros para los accesos viarios y ferroviarios y a los 200 millones para la terminal.

“Ya se han avanzado algunos de estos 200 millones, porque hay una parte de la terminal ferroviaria que se incluyó en el proyecto de Hutchison Ports BEST”, ha

explicado el presidente del puerto de Barcelona, Damià Calvet. Asimismo, también ha detallado que “estamos trabajando con la asignación de fondos europeos, unos 44 millones, para hacer lo que llamamos ‘el nuevo Llobregat’, todas las actuaciones que complementan a la gran terminal que se ubicará sobre el antiguo cauce del río”. En relación a ello, ha valorado como “clave” la inclusión de la terminal ferroviaria en el proyecto, a diferencia de lo que se había planteado en otros momentos.

En el marco de un acto organizado por el Col·legi d’Enginyers de Camins, Canals i Ports de Catalunya, Calvet también ha recalcado la importancia de otros proyectos más allá del Corredor Mediterráneo, como es el caso del corredor Barcelona-Madrid. En este ámbito, se prevé una inversión de 30 millones en el tramo Reus-Zaragoza para disponer de apartaderos de 750 metros, que podrán provenir tanto de fondos europeos como del puerto. La cuota ferroviaria del complejo portuario catalán se sitúa en la actualidad en aproximadamente el 17%, con una media de 100.000 circulaciones anuales para contenedores, vehículos y graneles. “Quedan infraestructuras que nos permitan dar el salto de escala”, ha reconocido. “La hoja de ruta es la adecuada, lo que no podemos hacer es entretenernos”.

En relación a ello, la presidenta de FGC, Marta Subirà, ha valorado que “en un momento en el que volvemos a situar en la agenda política y económica la captación y retención de industria, disponer de un clúster ferroviario potente debe ser una de nuestras principales prioridades”. Además, ha recalcado que “nos faltan vías y trenes, no nos sobra ninguna de las infraestructuras ferroviarias que tenemos, pues las estamos llevando al límite de su capacidad”. Por ello, ha reclamado “situar el tren como principal prioridad inversora de las administraciones”.

LA DOBLE TRACCIÓN Y EL PEAJE DEL TÚNEL FRENAN EL ANCHO UIC CON EUROPA

En referencia a los más de diez años de operativa de la línea ferroviaria en ancho internacional entre Barcelona y la frontera francesa, el presidente del puerto de

Barcelona ha reconocido que “no ha cumplido con las expectativas que nos habíamos marcado ni desde el punto de vista de pasajeros ni de mercancías”. En este último punto, ha destacado algunos déficits como los costes de operativa, que ha calificado como “altísimos” por la doble tracción necesaria en algunos tramos de la vía debido a las pendientes. También se ha referido al coste del peaje del túnel de LFP Perthus, de unos 800 euros por servicio, que “puede ser un freno para su utilización y, por lo tanto, para su competitividad”.