



Barcelona diseña un hub de seis terminales para multiplicar su tráfico ferropuertoario

El futuro nodo ferroviario en el área sur del puerto de Barcelona será una «pieza clave» para el Corredor Mediterráneo. De hecho, permitirá, junto con la construcción de los nuevos accesos al recinto portuario, avanzar hacia el objetivo de duplicar la actual cuota ferroviaria de contenedores del puerto, desde el 15% actual hasta el 30%, además de facilitar la salida de semirremolques por ferrocarril. El plan director urbanístico (PDU) de la Terminal Logística Intermodal del puerto, que se ha presentado hoy y que ordenará este desarrollo en el antiguo cauce del río Llobregat, dibuja un complejo de hasta seis instalaciones dedicadas al ferrocarril.

Este plan urbanístico integral, que actuará sobre 68,8 hectáreas del espacio supramunicipal de Barcelona y El Prat de Llobregat, entra hoy en fase de participación ciudadana para su posterior redacción, tramitación y aprobación

definitiva, proceso que se completará a principios de 2023, según las previsiones de la autoridad portuaria. De este modo, este desarrollo avanza “de manera paralela” a los accesos al puerto de Barcelona, presupuestados en 600 millones de euros y previstos en idénticos plazos de tramitación. Una vez completada su construcción, para la que todavía no se han definido fechas, el desarrollo de este nodo ferroviario debe permitir subir al tren unos 400.000 contenedores y 46.000 semirremolques anuales. Estos volúmenes supondrán un ahorro de unas 50.000 toneladas de CO2 al año, según estimaciones de la autoridad portuaria.

“La economía catalana necesita un puerto de Barcelona más eficiente, competitivo y sostenible», ha recordado el presidente de la Autoridad Portuaria de Barcelona, Damià Calvet. Con este instrumento urbanístico, «estamos haciendo que esto sea posible”. Consensuado entre los ayuntamientos de Barcelona y El Prat, la Generalitat y la autoridad portuaria, el documento contempla el desarrollo de un nodo ferroviario formado por seis terminales. Además de la actual terminal ferroviaria Moll Prat (Hutchison), ya operativa y en servicio para carga y descarga, y de la Terminal C, ya ejecutada y que servirá para la expedición y recepción, se encuentran en distintas fases de desarrollo la terminal Nou Llobregat, la de autopistas ferroviarias y dos estaciones intermodales.

El recinto portuario ya dispone de una terminal de expedición y recepción en Can Tunis, pero «esta no es suficiente y se encuentra demasiado alejada de las terminales sur del puerto», según sostiene el citado plan director urbanístico. Además, el documento constata que «el trayecto para llegar a Can Tunis representa más de 40 minutos, puesto que tiene numerosos pasos a nivel por el interior del puerto y por la calle 4 de la zona franca». De esta forma, «se producen numerosas interferencias» con el modo viario, lo que retarda el trayecto y provoca colas y retenciones. «Con los incrementos de tráfico previstos, esta situación no es viable», concluye el PDU.

Por ello, las nuevas terminales de carga y descarga contempladas en el hub ferroviario dispondrán de estaciones de expedición y recepción, que junto con los nuevos accesos, permitirán realizar expediciones directas, mejorando la competitividad del ferrocarril, asegura el plan director urbanístico. Esta concepción facilitará la creación de sinergias entre las terminales, porque «no es lo mismo hacer dos expediciones a un destino de cada terminal a la semana, que hacer expediciones combinadas entre terminales que permitan una o más salidas diarias».

Para la terminal de autopista ferroviaria, cuyo proyecto se encuentra actualmente en redacción, el plan director urbanístico contempla una vía de carga y descarga de 750 metros. Según sostiene el documento, una vez esta instalación esté completamente desarrollada, permitirá operar dos líneas de autopista ferroviaria con un tráfico de diez circulaciones al día, cinco de recepción y cinco de expedición, con una capacidad máxima de 400 camiones al día por sentido. La creación de esta terminal responde a la voluntad de extender hacia el sur la autopista ferroviaria que se inicia en Le Boulou (sur de Francia) hacia Bettemburg (Luxemburgo) y Helsingborg (sur de Suecia), con una bifurcación a Calais (Francia) y Dover (Inglaterra). El plan director urbanístico explica que «esta nueva terminal permitirá la reducción de camiones de medio largo recorrido inicialmente con Europa, pero a la larga también hacia la Península».

A LA ESPERA DE LA LLAGOSTA... ¿Y LA TERMINAL DE MORROT?

Este nodo logístico de seis terminales en el sur del recinto portuario afecta tanto a Morrot, como a Can Tunis y La Llagosta. De hecho, las administraciones concernidas en el plan director urbanístico (autoridad portuaria, Generalitat de Catalunya y ayuntamientos de Barcelona y El Prat de Llobregat) «hemos hablado, no solo de las seis terminales, sino también de la afectación del Morrot, del mantenimiento de Can Tunis, de la necesidad de mejorar el ramal de acometida viaria y ferroviaria con Can Tunis, y hemos hablado también de La Llagosta», ha explicado Damià Calvet. De hecho, el objetivo es que «las seis terminales del nodo logístico sur del puerto de Barcelona, Can Tunis y la Llagosta, actúen como un todo, y unas alimenten a otras», ha concretado. En el plan director urbanístico, se reconoce que «desgraciadamente todavía no se dispone de fecha, ni financiación,

ni diseño de las terminales del Baix Penedès y La Llagosta, y se desconoce si podrán meter el sistema de autopista ferroviaria o serán terminales de contenedores puras».

En lo que respecta a la actual terminal de Morrot, se espera que la futura terminal intermodal Port de Barcelona sustituya y absorba sus operaciones. Las instalaciones de Morrot «han quedado encajonadas entre la Ronda Litoral y el puerto, con una configuración de vías que, a pesar de ser mejorable, no permite muchas ampliaciones», describe el plan director. Por ello, se propone el traslado de su actividad al futuro hub ferropuerto sur para que sus usuarios puedan disponer de trenes de 750 metros y generar sinergias con el resto de terminales del citado nodo. Respecto a los futuros usos del espacio de Morrot, todavía no se han fijado ni definido, aunque la teniente de alcalde de Infraestructuras y Movilidad de Barcelona, Janet Sanz, aspira que sirva para crear un espacio para conectar mejor el puerto y la ciudad y regenerar el tejido urbano.

CONSENSO ENTRE ADMINISTRACIONES PARA FIJAR EL DOCUMENTO

Las cuatro administraciones implicadas en la redacción de este PDU han destacado la relevancia del consenso alcanzado, que no se ha logrado en otros proyectos vinculados al entorno portuario. En todo caso, el director general de Ordenació del Territori i Urbanisme de Catalunya, Agustí Serra, ha manifestado que este plan director ha sido pensado «teniendo en cuenta las necesidades de infraestructuras y la actividad económica del conjunto de los territorios que integran el país». Por su parte, el alcalde de El Prat de Llobregat, Lluís Mijoler, ha puesto en valor que «todas las instituciones implicadas hemos ido de la mano, apostando por el diálogo y la negociación», lo que ha posibilitado que este proyecto «no esté gobernado solo por las necesidades del puerto, sino por el interés general». En este sentido, también todos ellos han subrayado la reubicación y extensión de las zonas verdes que permite el nuevo plan urbanístico para tejer el territorio entre el puerto y los municipios que lo acogen.