



L'AMPLIACIÓ DEL PORT DE BARCELONA AVANÇA A BON RITME

Créixer per al futur

El Port de Barcelona va tancar l'exercici 2004 amb un increment del 15% de tràfic total, que sumà 40,8 milions de tones. Això significa el doble de la mitjana de creixement dels ports espanyols, que ha estat entre el 7 i el 8%. El tràfic de contenidors ha crescut el 16% i ha assolit 1,91 milions de TEU (contenidors tipus). Aquest increment ha estat també superior al dels ports espanyols i europeus –la mitjana de creixement dels TEU a Espanya és del 10%, i els ports europeus que més creixen en aquest tràfic són Amsterdam i Barcelona–.

El creixement dels principals tràfics del Port de Barcelona en aquest darrer exercici 2004, a més, ha estat quasi tres vegades superior al creixement interanual registrat en el període 2000-2003. El Port de Barcelona és el segon port espanyol per volum de trànsit, però el primer amb diferència en aspectes com el nombre de línies regulars i en valor de les mercaderies, a més de ser líder del Mediterrani en tràfic d'automòbils nous i primer d'Europa en passatgers de creuer.

El port català representa un paper protagonista en el comerç exterior marítim espanyol, ja que capta un 11% del volum i el 25% del valor –la major quota de l'estat– de les mercaderies que entren i surten per via marítima. Aquest fet, unit al dinamisme de la política comercial de la Comunitat Logística Portuària de Barcelona i a l'evolució del tràfic marítim mundial, ha afavorit els creixements experimentats els últims anys. L'última dècada el tràfic total de mercaderies del Port de Barcelona gairebé s'ha duplicat; el de contenidors quasi s'ha triplicat i el de vehicles ha crescut més del 50%.

L'ampliació és, juntament amb una millor connexió amb el *hinterland* (rerepaís) i el *foreland* (avantpaís), una necessitat ineludible perquè el Port de Barcelona pugui continuar creixent. Més espais i una presència encara millor en mercats propers i llunyans li ha de permetre mantenir la seva posició competitiva al Mediterrani i a Europa, fins a situar-se en uns volums de tràfic propis d'un port de primer nivell europeu.

Les xifres actuals s'han assolit malgrat l'actual manca d'espai, que tindrà resposta el 2008 quan entri en funcionament la primera fase del Moll Prat, ja en la zona d'ampliació sud. El Port de Barcelona ha accelerat les obres per poder disposar en aquesta primera fase de 110 hectàrees de nous espais i 1.500 metres de línia de molls, amb 16,5 metres de calat, operatius l'1 de gener del 2008.

Redimensionament total. Per garantir el complet desenvolupament de l'ampliació portuària era condició *sine qua non* desviar el riu Llobregat, ja que aquest limitava el creixement físic del port pel sud. Les obres per al nou curs del riu van ser aprovades el 1994, van començar uns quants anys després, amb un cost de gairebé 54 milions d'euros, i van ser inaugurades el passat setembre del 2004. La nova desembocadura del Llobregat està ubicada 2,5 quilòmetres al sud de la seva ubicació original i constitueix el nou límit del port.

Les primeres actuacions relacionades amb l'ampliació cap al sud del Port de Barcelona, la construcció dels nous dics de recer, no es van iniciar fins al desembre del 2001, molt després d'haver-se posat en marxa les obres de desviament del riu i ja amb totes les garan-



ties que aquestes es completarien sense problema. En aquests moments els treballs avancen a bon ritme i, després de molts anys, comença per fi a percebre's com una realitat tangible. Amb un pressupost de més de 1.000 milions d'euros fins al 2008, comporta un complet redimensionament del port: la superfície terrestre es multiplicarà per 2,3, fins a assolir prop de 1.300 hectàrees; la superfície marítima es multiplicarà per dos, la línia de moll passarà dels actuals 19.800 metres lineals als 29.700 metres lineals i la zona d'activitats logístiques (ZAL) gairebé triplicarà el seu espai operatiu i arribarà a les 260 hectàrees de superfície total.

Dics cofinançats per la Unió Europea. Davant el gran esforç inversor que comportava fer front a les obres programades, l'Autoritat Portuària de Barcelona (APB) va decidir optar a la subvenció dels Fons de

Cohesió europeus per als tres projectes bàsics de l'ampliació: la construcció dels dics de recer sud i est i l'execució de les mesures correctores de la línia de costa imposades per la declaració d'impacte ambiental.

La construcció de dics de recer és una obra bàsica i d'interès general, ja que resulta imprescindible per permetre l'accés marítim als ports costers del sud d'Europa. Per la seva utilitat pública i repercussió es tracta d'obres comparables als dragatges de rius necessaris en els ports del nord d'Europa, i que tradicionalment han estat subvencionats o cofinançats amb recursos públics.

Després de posar en marxa el procediment pertinent, el novembre del 2001 la Comissió Europea va concedir una ajuda dels Fons de Cohesió sobre el 53 % dels 381,6 milions d'euros de cost inicial d'aquestes obres bàsiques, que representava una aportació de 202

milions d'euros. La posterior modificació dels projectes constructius ha incrementat el pressupost total dels dics fins als 523 milions d'euros, de manera que l'APB va sol·licitar l'ampliació proporcional de l'ajuda. El passat 31 de març del 2005 la Comissió Europea va confirmar que ampliava l'aportació dels Fons de Cohesió per a les obres elegibles en 75 milions més, de manera que aquesta subvenció total atorgada és de 227 milions d'euros.

L'ampliació del Port de Barcelona s'està realitzant amb la màxima cura mediambiental. Una actuació d'aquesta envergadura comporta la concentració de grans volums d'obra civil en pocs anys i en un mateix territori. És a dir: milions de metres cúbics de sorra i fang de dragatges, milions de tones de material de planter per als nous dics d'abric, milers de camions transportant materials per als nous molls, que produeixen inevitablement un impacte a l'entorn. Per minimitzar tot el possible aquest impacte, l'ampliació és acompanyada de mesures mediambientals concretes que garanteixen que les obres es realitzen conforme a les lleis mediambientals i que es respecten amb el màxim rigor.

La prioritat d'uns bons accessos. Ara bé, una vegada assegurat l'avanç de l'ampliació a curt i mitjà termini, l'Autoritat Portuària de Barcelona afronta paral·lelament un nou repte: garantir l'accessibilitat interna i externa al port. No serveix per a res una major capacitat d'atreure tràfics i gestionar mercaderies si aquestes no poden accedir i sortir del port sense patir col·lapses. Per això, el Port de Barcelona i les administracions central i autonòmica catalanes han acordat un pla d'infraestructures viàries i ferroviàries que garanteixen la connexió del port amb el seu *hinterland*. En aquest objectiu el port català aposta pel ferrocarril, tant amb el desenvolupament d'infraestructures internes en les seves instal·lacions com amb la promoció de serveis d'explotació més eficients, i —molt especialment— amb la disposició el 2009 de la connexió en ample de via europeu (UCI) amb la frontera francesa, fet que comportarà un salt qualitatiu en la intermodalitat.