



World Trade Center de Barcelona i port vell. Port de Barcelona

Josep Oriol i Carreras

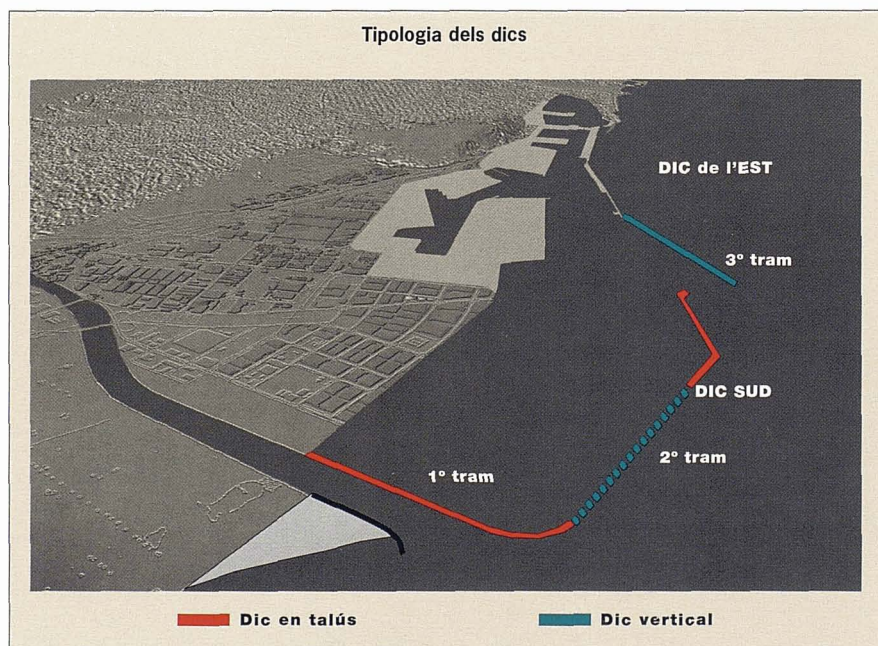
L'ampliació del port de Barcelona està en marxa

La posada en marxa de l'ampliació del port de Barcelona ja és un fet, un cop superats els aspectes administratius, tècnics, de finançament i mediambientals, i després que el 5 de setembre passat l'Autoritat Portuària de Barcelona adjudiqués, mitjançant concurs públic, la construcció de les obres dels dos dics d'abric, el dic de l'Est, i els trams I i II del dic Sud.

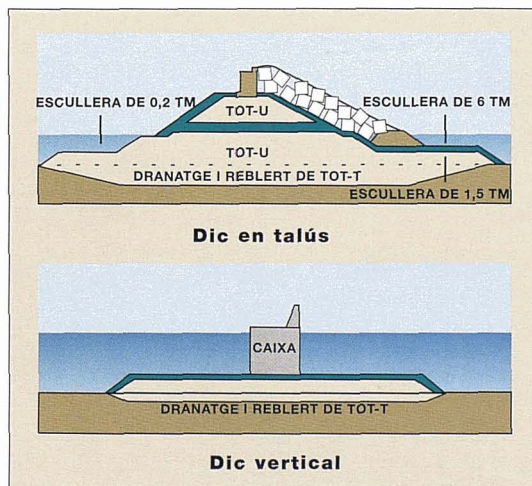
La licitació de les obres dels futurs dics d'abric del port és el tret de sortida de les obres d'ampliació del port de Barcelona. El dic de l'Est, que tindrà una longitud de 2.170 metres, i el dic Sud, amb una longitud de 4.800 metres, delimitaran el que serà el port de Barcelona del futur. L'ampliació que ara s'inicia permetrà duplicar la superfície portuària actual fins arribar a 1.265 hectàrees en l'horitzó del 2011. Cal recordar que el maig del 2000 es va aprovar la Declaració d'Impacte Ambiental del Pla director del port de Barcelona, que inclou totes les obres d'ampliació. Així mateix, el desviament del riu Llobregat, actuació que condicionarà l'ampliació del port cap al sud, ja ha estat adjudicat i les obres començaran pròximament.

L'escenari actual del port de Barcelona presenta un evident dèficit d'espai i d'infraestructures. Aquesta situació no només fa inviable satisfer les previsions de tràfic a mitjà termini, sinó que impossibilita que es desenvolupin el nous serveis intermodals i logístics que els clients exigeixen dels ports. El port ha de créixer tant pel cantó mar, en capacitat operativa, com terra endins, amb accessos viaris i ferroviaris.

En els darrers deu anys l'activitat comercial del port de Barcelona ha experimentat un espectacular avenç. El tràfic total de mercaderies ha crescut un 61% i ha sobrepassat els 30 milions de tones. En el cas dels contenidors s'ha de parlar d'un creixement del 184%, que ha significat arribar gairebé als 1,4 milions de TEU el 2000. Cal mencionar que aquesta xifra de contenidors ja quasi supera les previsions més optimistes que es tenien per a aquest tràfic al 2003. I pel que fa al tràfic de vehicles, en només una dècada s'ha passat de les 173.500 unitats el 1991 a les 645.000 unitats que es van assolir el 2000. Un increment veritablement extraordinari que ha convertit el port de Barcelona en el primer de la Mediterrània i en el tercer d'Europa, darrera dels ports de Bremen (Alemanya) i Zeebrugge (Bèlgica), pel que fa a aquest tràfic.



Font: Port de Barcelona





Port de Barcelona

Aquesta manca d'espai ja ha provocat la tendència general dels operadors portuaris i de l'Autoritat Portuària de Barcelona a invertir en sistemes que permetin un major rendiment de la relació tona/metre quadrat. Cal destacar el Pla de reordenació de les terminals d'estiba, aprovat el 1999, que estableix una reubicació espacial de les terminals per a incrementar-ne la capacitat operativa i pal·liar a curt termini les necessitats d'espai; el Pla de qualitat concertada, que entre els seus objectius preveu la reducció de l'estada dels contenidors a les terminals; la inversió per part de les dues terminals de vehicles del port de Barcelona en la construcció de sitges verticals que incrementen la capacitat d'emmagatzematge dels vehicles; l'adquisició de maquinària de superfície que permeti emmagatzemar els contenidors a més alçada, etc. Aquesta tendència té, però, un sostre que ve marcat per la pèrdua de competitivitat que comporta l'encairament dels costos portuaris perquè la manipulació esdevé més costosa.

Les previsions de tràfics –el tràfic total i el de contenidors– doblaran els tràfics actuals l'any 2015– evidencien la urgència i prioritat d'iniciar les obres d'ampliació previstes en el Pla director per a dotar el port de Barcelona de la base física que necessita per a mantenir una posició competitiva al Mediterrani i a Europa i continuar sent una peça clau en l'estratègia industrial i comercial de Catalunya.

Aquesta base física es derivarà del Pla director del port de Barcelona, el qual preveu el model de creixement del port cap al sud, un cop desviat el riu Llobregat. L'execució d'a-

quest Pla permetrà cobrir les futures necessitats d'infraestructures del port.

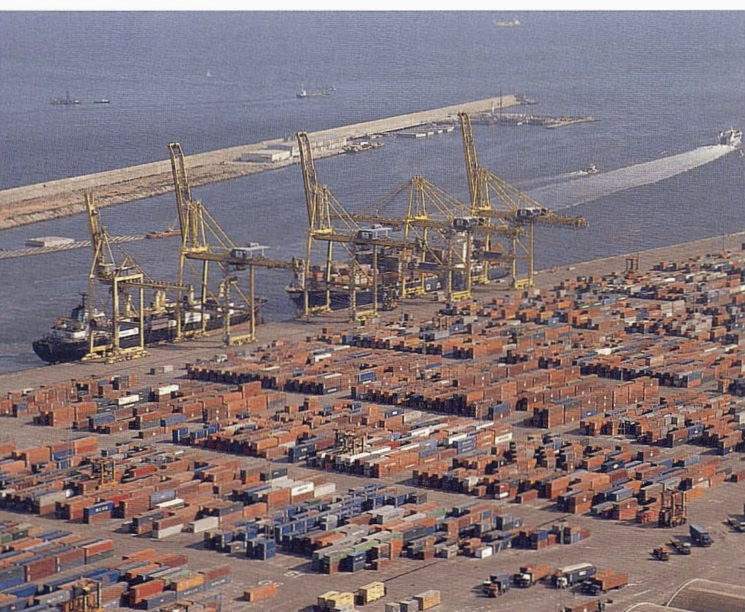
Les obres d'ampliació considerades al Pla director del port de Barcelona formen part del Pla delta, que és d'una gran importància estratègica per al port, perquè no sols facilita l'ampliació de l'espai portuari arran de la desviació del Llobregat, sinó que permetrà integrar la nova àrea d'expansió del port amb la xarxa de comunicacions estatals i europees del Llobregat i configurar, d'aquesta manera, l'anomenada *Plataforma Logística del Delta*. El Pla delta inclou, a més de l'ampliació del port de Barcelona i de la zona d'activitats logístiques (ZAL), l'ampliació de l'aeroport i les noves connexions viàries i ferroviàries, destacant-hi la connexió ferroviària amb la xarxa d'ample de via europeu, que és clau per a l'extensió de l'àmbit d'influència del port de Barcelona.

La previsió de creixement físic del port es sintetitza en les magnituds següents:

- Superfície marítima: es passarà de les actuals 374 hectàrees a 786 hectàrees.
- Superfície terrestre: l'increment suposa multiplicar per 2,3 la superfície actual, passant de les actuals 558 hectàrees a 1.265.
- Línia de moll: dels actuals 19.766 metres lineals de moll es passarà als 29.702.

L'ampliació del port s'inicia amb l'execució dels dos dics de recer, el dic de l'Est i el dic Sud, a fi de crear una àrea d'aigües abrigades que permeti construir els molls necessaris per a atendre les futures demandes de tràfic. Les obres s'iniciaran durant els mesos vinents i acabaran el 2006.

El Projecte constructiu del dic d'abric Sud, trams I i II correspon a la construcció del nou dic de recer que delimitarà el



Terminal de contenidors de Barcelona



Càrrega de sòlids a lloure. Port de Barcelona

futur port de Barcelona pel sud, arrencant del marge nord de la futura desembocadura del riu Llobregat. L'obra té un termini d'execució de 48 mesos.

El tram III del dic d'abric Sud, que delimitarà la futura boca na pel sud, començarà a construir-se el 2003. Aquest mateix any s'iniciarà també la mesura correctora de costa, el petit dic que es construirà al marge sud del mateix riu i que generarà una nova platja en aquest espai protegit.

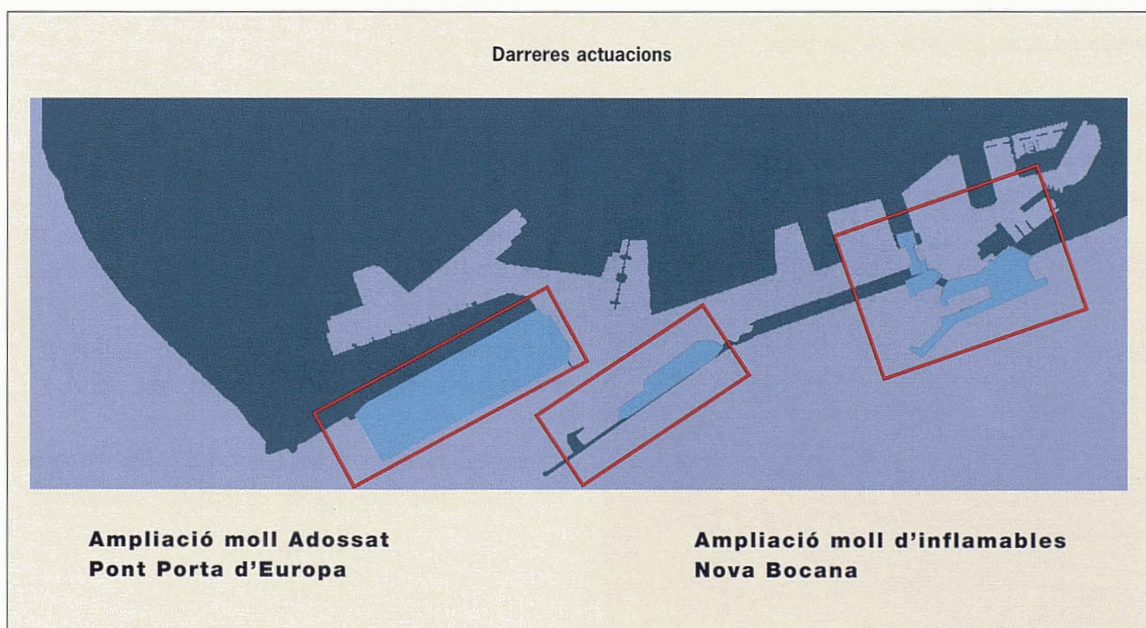
El dic de l'Est, amb un termini d'execució de 58 mesos, es construirà mitjançant l'enfonsament controlat de caixes de formigó de 35'23 x 19 x 20'60 metres cada una que, situades una al costat de l'altra, formaran la zona d'escullera.

El dic Sud, per la seva banda, es construirà emprant dues tècniques diferents. El tram I, que arrencarà del futur marge nord de la desembocadura del Llobregat des d'on girarà per a continuar paral·lel a la línia de costa, serà construït en tàlús, mitjançant l'acumulació de blocs de formigó, de forma similar a l'actual escullera. El tram II, que anirà paral·lel a la línia de la costa, també serà construït mitjançant l'enfonsament controlat de grans caixes de formigó, tal com es farà en el dic de l'Est.

La utilització d'aquesta tècnica permetrà acabar els nous dics de recer del port el 2006, amb un substancial estalvi de temps respecte a altres tècniques constructives. De la mateixa manera, el 2003 està previst que s'iniciï la construcció del primer moll de la nova àrea d'ampliació. Aquest nou moll, que serà operatiu el 2006, es destinarà al tràfic de contenidors, un dels tràfics que està experimentant un major creixement al port de Barcelona. La construcció simultània del dic Sud i del futur moll per a contenidors serà possible gràcies a la utilització d'una nova tècnica mai utilitzada en un port.

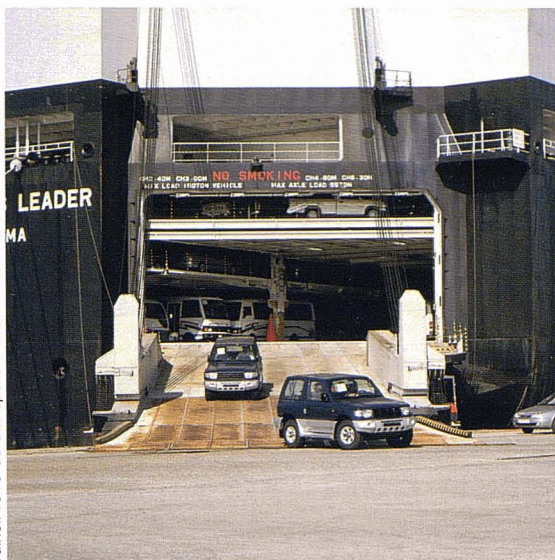
A més de l'ampliació del port comercial, el Pla director també preveu l'ampliació del port logístic de la ZAL del port de Barcelona. Actualment, la ZAL té una superfície de 66,5 hectàrees que estan totalment ocupades. Amb el desviament del riu Llobregat es disposarà d'un espai addicional que en possibilitarà l'ampliació, amb 192,7 hectàrees addicionals que sumades a les anteriors fan un total de 259 hectàrees d'àrea logística portuària.

El Pla director preveu altres obres, ja acabades o en fase d'execució avançada que, a diferència de les obres anteriors, es duen a terme dintre del perímetre actual del port



Font: Port de Barcelona

Vaixell ro-ro de transport d'automòbils. Port de Barcelona



sense necessitat de modificar el dic d'abric existent. Aquestes són:

- L'ampliació del moll adossat, la primera fase de la qual ja està acabada, on s'ha disposat d'una esplanada de 12,5 hectàrees que es dedicarà a tràfic de cabotatge.
- L'ampliació del moll d'inflamables, en fase d'execució avançada, que suposarà disposar de 69 hectàrees addicionals per a activitats relacionades principalment amb el tràfic d'hidrocarburs i productes químics.
- El pont anomenat *Porta d'Europa*, de 1.100 metres de longitud i que va ser inaugurat l'any passat. La construcció d'aquest pont que connecta els molls d'adossat i de ponent està motivada per la construcció de la nova bocana que deixava aïllat el moll d'adossat. La nova bocana, que està en fase de construcció i es caracteritza per tenir 1.500 metres de longitud, 145 metres d'amplada i 11,5 metres de calat, permetrà agilitar el pas de les embarcacions d'esbarjo, pesquers, ferris i grans creuers turístics i donarà més seguretat al port en separar-lo del tràfic de mercaderies. D'altra banda, generarà una esplanada de sis hectàrees on es preveu la construcció d'un centre lúdic amb un hotel i instal·lacions pesqueres.

El volum d'inversió de l'execució del Pla director és de 295.000 milions de pessetes, dels quals 265.000 corresponen a les actuacions relacionades pròpiament amb l'ampliació del port. Atès que el port de Barcelona no té capacitat financera suficient per a emprendre l'expansió en solitari, s'ha desenvolupat una estratègia de finançament basada en un model mixt d'associació pública i privada que ja es va aplicar als plans d'inversió duts a terme en els últims anys. Aquesta vegada, però, es tracta del pla d'inversions de major envergadura que el port de Barcelona ha endegat mai.

Del total d'inversió prevista, el sector públic n'assumirà el 59%, 174.000 milions de pessetes, i la iniciativa privada, els 121.000 milions restants.

L'Autoritat Portuària de Barcelona cobrirà, d'una banda, la inversió pública mitjançant els propis recursos generats i un préstec atorgat pel Banc Europeu d'Inversions, i, de l'altra, els fons de cohesió europeus, amb les seves subvencions per valor de 33.650 milions de pessetes, cobriran part de les inversions dels dics d'abric, que ascendeixen a 68.000 milions de pessetes.

Els inversors privats, integrats per empreses vinculades a l'activitat portuària, assumiran un volum d'inversió de 121.000 milions de pessetes, que aniran destinades a cobrir l'adquisició de la maquinària i equip, les obres d'habilitació i part de les infraestructures de les futures terminals.

Josep Oriol i Carreras

director de l'Autoritat Portuària de Barcelona