



Cambra de Comerç  
de Barcelona



CÈRCLE D'ECONOMIA



## Declaració del GTI-4

### **És indispensable que el Ministeri de Foment executi urgentment els nous accessos terrestres al Port de Barcelona**

- El GTI-4 reclama al Ministeri de Foment que reconsideri la seva decisió d'ajornar la licitació dels nous accessos terrestres al Port de Barcelona i la tramiti en el menor temps possible. Al mateix temps, el GTI-4 anuncia públicament que donarà suport a totes les gestions que emprengui tant l'Autoritat Portuària de Barcelona com la Generalitat de Catalunya per superar aquesta situació de bloqueig.
- És totalment necessari resoldre l'accessibilitat viària i ferroviària al Port de Barcelona per posar en valor tot el seu potencial de generació d'activitat econòmica
- Dotar el Port amb els nous accessos és fer inversió prioritzant la rendibilitat, criteri clau sobretot en l'actual situació de crisi econòmica
- Inversió lògica per aprofitar al màxim les noves capacitats infraestructurals i d'activitat del Port en la seva connexió amb França, després del significatiu esforç inversor fet al propi Port de Barcelona i a la xarxa de l'AVE
- Els nous accessos són vitals per a assegurar les exportacions que, ara com ara, constitueixen el sector més dinàmic i que pot arrossegar en part la resta de sectors per emprendre definitivament la recuperació econòmica al nostre país. El comerç exterior, i més en concret les exportacions, han estat clau en el creixement d'un 23% del tràfic de contenidors del Port durant el primer trimestre de 2011
- Els nous accessos signifiquen una millora substancial en la sostenibilitat mediambiental gràcies a la potenciació del transport per ferrocarril, en la línia del pla d'estalvi energètic endegat recentment pel mateix Ministeri de Foment

**Barcelona, 3 de maig de 2011.** El GTI-4 (Grup de Treball d'Infraestructures, constituït per la Cambra de Comerç de Barcelona, el Cercle d'Economia, Foment del Treball i la Fundació RACC) reclama al Ministeri de Foment l'execució dels nous accessos terrestres al Port de Barcelona,



Cambra de Comerç  
de Barcelona



CERCLE D'ECONOMIA



l'absència dels quals dificulta en gran mesura l'activitat portuària i posa en risc la consolidació de Barcelona com a porta logística del Sud d'Europa. El Port de Barcelona és a dia d'avui el primer port espanyol quant a xifra de negoci ja que representa el 17% del total d'ingressos de les 28 autoritats portuàries de l'Estat.

Els accessos terrestres a la nova terminal de contenidors del Port de Barcelona contempen 9,7 quilòmetres de xarxa viària i 11,7 de xarxa ferroviària, que, en conjunt, requereixen una inversió de 473 milions d'euros. A dia d'avui, el GTI-4 considera que el Ministeri de Foment dóna evasives per ajornar l'execució d'aquesta infraestructura tan necessària i que en principi es podria realitzar mitjançant la col·laboració públic-privada.

En aquest sentit, el GTI-4 considera que en moments de restriccions pressupostàries és quan cal posar l'accent en aquells projectes que aportin valor i donin continuïtat als grans esforços d'inversió en infraestructures realitzats al país en general i en particular al Port i a les línies d'AVE que connecten el territori. Per tant, cal aprofundir en la intermodalitat d'aquests dos nodes prioritaris i això passa inexorablement per disposar dels accessos terrestres escaients que donin sentit a la gran inversió que s'ha fet i que es continua fent tant al Port de Barcelona com a la xarxa ferroviària d'ample internacional per impulsar també el transport de mercaderies per ferrocarril que necessita el nostre país i que a dia d'avui té un paper testimonial en la logística.

El GTI-4 creu que és incoherent desistir de completar una infraestructura que és bàsica per al desenvolupament econòmic de Catalunya i Espanya, que comporta la utilització d'una sèrie d'infraestructures ja finalitzades i que de les quals, per això mateix, no s'aprofitarà el seu potencial de generació d'activitat econòmica.

### **Coll d'ampolla que posa en perill el creixement de l'activitat**

El GTI-4 constata que és manifestament insuficient la capacitat dels actuals accessos terrestres per donar sortida a tota l'activitat i flux de mercaderies que genera el Port i que s'incrementarà en els propers anys amb el pla d'actuacions previst. Es corre un risc palpable que aquests accessos del tot insuficients generin un coll d'ampolla que posi en qüestió la funcionalitat del Port de Barcelona i la seva possibilitat de consolidar-se com a porta logística del Sud d'Europa.

En aquest sentit, el tràfic de contenidors del Port de Barcelona ha crescut un 23 % durant el primer trimestre de 2011 gràcies a l'impuls del comerç exterior, assolint un total de 583.700 TEU (unitat de mesura equivalent a un contenidor de 20 peus). El fet de ser un port



Cambra de Comerç  
de Barcelona



CERCLE D'ECONOMIA



*hub* i de distribució per al mercat francès, sumat al dinamisme del teixit productiu del *hinterland* del Port, format sobretot per petites i mitjanes empreses amb una gran vocació exportadora, ha fet que a dia d'avui el volum de contenidors d'exportació sigui ja major que el d'importació. Per tant, la mancança d'uns accessos terrestres adequats posa en perill aquesta creixent capacitat exportadora del Port, clau en el procés general de recuperació econòmica.

Tal i com es va anunciar arran de la presentació dels seus resultats econòmics de l'exercici 2010, el conjunt d'actuacions en matèria d'infraestructures al Port de Barcelona entre els anys 2000 i 2014 suposaran una inversió propera als 4.000 milions d'euros. L'Autoritat Portuària de Barcelona n'assumirà 1.912 milions, mentre que la inversió privada hi aportarà 2.011 milions. Aquesta inversió permetrà l'ampliació del Port per tal d'assolir una capacitat de transport de 10 milions de contenidors i de prop de 130 milions de tones.

Per connectar amb els seus potencials mercats del centre i del nord d'Europa en condicions competitives en costos i temps, amb criteris de sostenibilitat i evitant situacions de col·lapse, el Port de Barcelona ha apostat per potenciar el ferrocarril, sense descuidar una sèrie d'actuacions viàries per atendre el creixement del trànsit. En aquest sentit, cal recordar que per tal de permetre la sortida de les mercaderies del Port mitjançant el ferrocarril s'han anat executant una sèrie d'actuacions provisionals que han permès la circulació en ample mixt dels trens en direcció a la frontera francesa, tot evitant ja els incompliments del programa que establia la connexió amb França a l'any 2009, on ja resultava operatiu el túnel de connexió ferroviària amb ample internacional entre Espanya i França. És precisament per això que es va demanar i endegar aquest conjunt d'actuacions provisionals, que permetin el pas de ferrocarrils, aprofitant amb un tercer carril les infraestructures ferroviàries existents. Tanmateix, l'accés ferroviari, com també el viari, a la nova terminal de contenidors, que entrarà en servei l'any vinent, continuen pendents d'execució.

El projecte constructiu dels nous accessos terrestres al Port de Barcelona hauria d'haver estat realitzat ja durant el primer trimestre de 2010, segons havia anunciat el Ministeri de Foment. Precisament, aquest projecte és el que ha d'establir les bases també per a la connexió directa del Port amb el Corredor Mediterrani.

### **Connexions amb el Corredor Mediterrani i eficiència ambiental**

En aquest punt, el propassat 16 de març el Ministeri de Foment va presentar a Barcelona l'estudi tècnic del Corredor Mediterrani ferroviari, concebut com a l'eix que discorrerà des d'Algesires fins a la frontera amb França i pel qual circularan tant els passatgers com les



Cambra de Comerç  
de Barcelona



CERCLE D'ECONOMIA



mercaderies. El conjunt de les actuacions previstes al Corredor suposaran una inversió de més de 51.000 milions d'euros, dels quals ja s'haurien executat gairebé 8.500 milions d'euros. Però, d'entrada, aquest estudi tècnic no especifica cap data per als nous accessos. A més, el Ministeri acaba d'anunciar la paralització del seu projecte, cosa que qüestiona la credibilitat de la proposta del Govern de l'Estat per al desplegament del tan desitjat i econòmicament anhelat Corredor Mediterrani.

Finalment, també cal assenyalar que dins del Pla d'estalvi, eficiència energètica i reducció d' emissions en el transport i l'habitatge del Ministeri de Foment, aprovat el mes d'abril d'enguany, s'aposta per l'impuls del transport de mercaderies per ferrocarril. És difícil pensar que és possible donar compliment a aquests preceptes si no es construeixen els accessos terrestres als ports espanyols. L'impuls del transport de mercaderies per ferrocarril contempla el 83% del total d'estalvi econòmic del conjunt del Pla en el període 2012-2020 i el 77% d'estalvi d'emissions de CO<sub>2</sub> - 36,4 milions de tones-. Tot això també va lligat amb el Pla d'impuls al transport ferroviari de mercaderies, aprovat el passat mes de setembre i que vol augmentar la quota modal del ferrocarril fins a un 8-10% a l'any 2020, enfront del 3-4% actual.