

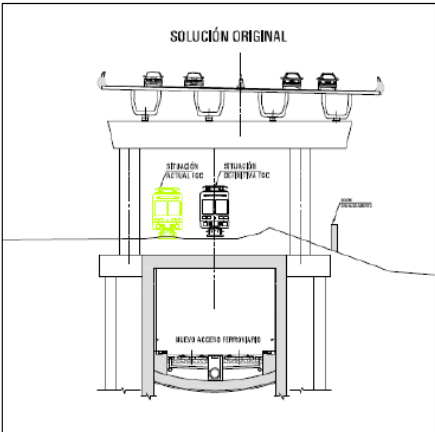
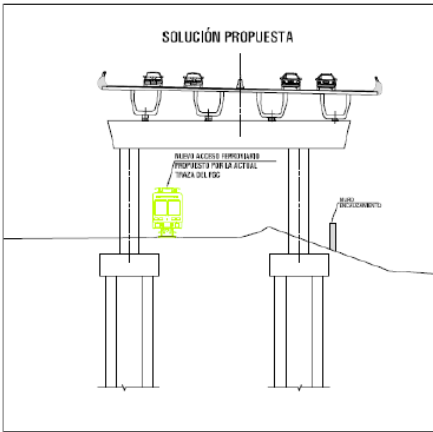
## La Cambra urgeix a crear una Oficina Tècnica amb dedicació exclusiva als accessos terrestres del Port de Barcelona després d'una dècada perduda

- La Cambra de Comerç de Barcelona fa seva la proposta de l'Autoritat Portuària de Barcelona davant del Ministeri de Foment.
- Aquesta Oficina Tècnica ha de ser l'eina del Ministeri de Foment al servei de l'actualització, la tramitació i l'execució del projecte d'accessos viaris i ferroviaris iniciat l'any 2007.

**Barcelona, 12 de març de 2019.-** La Cambra de Comerç de Barcelona emplaça al Ministeri de Foment a crear en el termini més curt possible una Oficina Tècnica que assumeixi la definició de les actuacions, la programació detallada dels treballs i la direcció de les obres dels nous accessos viaris i ferroviaris al Port de Barcelona.

La Cambra valora aquesta Oficina Tècnica com una **eina imprescindible per a desencallar la construcció dels nous accessos al Port de Barcelona després de més d'una dècada perduda**. En aquest sentit, la Cambra deplora tot el temps transcorregut des del primer estudi informatiu de l'any 2007, que va ser revisat l'any 2012 amb l'objectiu de simplificar i abaratir la solució original, per acabar tornant ara, l'any 2019, gairebé 12 anys després, al mateix punt de partida.

### Secció característica del nou accés ferroviari al Port de Barcelona

|                             | Solució original any 2007   | Solució simplificada any 2012  |
|-----------------------------|---|--|
| Pressupost accés ferroviari | 302 MEUR  | 100 MEUR (estimació)   |
| Capacitat ferroviària       | 2 vies d'ample mixt (UIC i ibèric)<br>+<br>1 via d'ample mètric                     | 1 via de triple ample<br>(mètric, UIC i ibèric)                                      |
| Secció característica       |  |  |

Font: document ambiental de la modificació de l'estudi informatiu dels nous accessos terrestres al Port de Barcelona (2012)



La solució original preveia que els 1.840 metres inicials de l'accés ferroviari estiguessin constituïts per un túnel artificial de 1.600 metres (executat entre pantalles a gran profunditat) i la longitud restant en superfície. En canvi, la modificació proposada el 2012 consistia en substituir aquest tram inicial per un nou traçat de 2.520 metres sobre la plataforma d'FGC, majoritàriament en superfície i sense generar noves estructures o túnels, aprofitant les ja existents.

Aquesta modificació, motivada per les limitacions pressupostàries del moment, simplificava la solució original i reduïa significativament el volum d'obra. Però les dificultats tècniques d'implantació i les limitacions d'explotació associades a la via única de triple ample prevista van acabar desaconsellant la solució simplificada i tornant a recuperar la solució original de l'any 2007, amb la **necessitat òbvia d'actualitzar els estudis disponibles per adaptar-los a la realitat tècnica, administrativa i econòmica actual.**

L'Oficina Tècnica proposada, dedicada exclusivament a desenvolupar els accessos terrestres del Port de Barcelona, hauria de ser el referent tècnic de tots els projectes i les obres vinculades al protocol de col·laboració per a l'impuls i consecució dels nous accessos sud viari i ferroviari que s'està negociant entre el Ministeri de Foment, ADIF, Puertos del Estado, FGC i la pròpia Autoritat Portuària de Barcelona.

Tal com proposa l'Autoritat Portuària de Barcelona, les tasques d'aquesta Oficina Tècnica haurien d'incloure la redacció dels plecs de les diferents licitacions requerides, la tramitació tècnica i administrativa dels corresponents expedients i, finalment, la supervisió i la coordinació de l'execució del conjunt de les obres imprescindibles.