

aciones afectadas (Ayuntamiento de Barcelona y El Prat, Autoridad Portuaria y Generalitat).

El calendario previsto contempla la finalización de la tramitación durante el primer trimestre de 2023 con la aprobación definitiva del PDU. Aunque el nombre es singular, la Terminal Logística Intermodal incluye cuatro nuevas terminales: una autopista ferroviaria, una terminal de carga/descarga con cuatro vías, una tercera de expedición/recepción con ocho vías y la cuarta bautizada como Nou Llobregat (cinco vías de expedición/recepción), todas en ancho mixto y de 750 metros de longitud.

El nudo ferroviario en la zona de ampliación se complementa con dos instalaciones ya operativas: la terminal ferroviaria en la concesión de BEST y la denominada terminal C (vías de expedición/recepción). El PDU afecta a 68,8 hectáreas de superficie. El objetivo es el trasvase



Fuente: Autoridad Portuaria de Barcelona. Elaboración: Transporte XXI

anual de la carretera al tren de 400.000 contenedores y 46.000 semiremolques.

El proyecto va ligado a los nuevos accesos ferroviarios. El nudo ferroviario está recogido en el protocolo para los nuevos accesos terrestres (viarios y ferroviarios) al puerto que firmaron hace un año el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, el Adif, Puertos del Estado, la Autoridad Portuaria y la Generalitat. Estas actuaciones suponen una inversión aproximada de

600 millones de euros. Ambos proyectos irán desarrollándose en paralelo.

Las administraciones han creado dos grupos de trabajo para cada proyecto. “Los grupos de trabajo presentarán las soluciones técnicas el próximo verano”. A partir de ahí, “esperamos poder concretar la financiación y el calendario con el objetivo de acortarlo el máximo posible”, señaló Damià Calvet, presidente de la Autoridad Portuaria, en la presentación del PDU.

dársena para su exportación. El ferrocarril ha generado un ahorro de 168 millones de euros en costes externos que habría provocado el transporte exclusivamente por carretera en 2020.

“La economía de Cataluña necesita un puerto de Barcelona más eficiente, más competitivo y más sostenible. Con este instrumento urbanístico, consensuado por las cuatro administraciones competentes, hacemos posibles los accesos y el nodo ferroviario”, añadió el responsable portuario.

El PDU permite recuperar el proyecto del traslado de la terminal de Morrot (titularidad del Adif) al futuro nudo ferroviario, apuntó Janet Sanz, teniente de alcalde del Ayuntamiento de Barcelona.

Una terminal ferroviaria y los nuevos accesos ya estaban incluidos en el Plan Delta de 1994.

TRANSITARIOS

Ateia denuncia el dominio del mercado de las alianzas navieras “inconcebible” en otro sector

EVA MÁRMOL. Barcelona

La regulación europea que permite no aplicar las normas de la competencia de la UE a las alianzas navieras, el Reglamento BER (Consortia Block Exemption Regulation), ha acabado propiciando grandes grupos navieros con una posición de dominio del mercado “inconcebible en cualquier otro sector económico”, ha señalado Emilio Sanz, presidente de Ateia-Oltra Barcelona. Un dominio de mercado que ha desembocado en la situación actual de un

incremento “brutal” de los fletes ante falta de equipos y de espacio en los barcos por la eliminación de escalas, lo que ha acabado tensionando la cadena mundial de suministro.

En la situación actual, “el reglamento no tiene razón de ser y la Comisión Europea tendría que modificarlo o anularlo”. A pesar de la frontal oposición de las asociaciones europeas de transitarios, operadores logísticos y cargadores, Bruselas aprobó el año pasado una

nueva prórroga del BER, adoptado en 2009, que vence en abril de 2024. Otro quebradero de cabeza para los transitarios, y no menor, es “que encima los armadores se dedican a hacer de transitarios”.

Ante el interés de los grandes consorcios navieros por el lado tierra, “tenemos un sistema de defensa muy importante las pequeñas y medianas empresas, que es la profesionalidad”. Un transporte ‘puerta a puerta’ genera “multitud de problemas para los que las navieras no



Emilio Sanz, presidente de Ateia Barcelona.

están preparadas”. Es más, “están dando un servicio nefasto”. El interés de los armadores seguirá y el arma válida para luchar es “nuestra profesionalidad”.