

EL FUTUR DE LES INFRAESTRUCTURES

# El Port de Barcelona reclama una autoritat única per agilitar els accessos pendents

Nadal anuncia que en un mes hi haurà acord per complir els requisits mediambientals i desencallar el pla del corredor del Baix Llobregat

IVAN VILA / Barcelona  
 ● El president del Port de Barcelona, Joaquim Coello, va reclamar ahir la constitució d'un consorci integrat per totes les administracions que actuen sobre el

delta del Llobregat. És a dir, una autoritat única que coordini les polítiques necessàries per activar el projecte per millorar els accessos al port pel Baix Llobregat, en via morta des de fa mesos per qüestions

mediambientals, i aconseguir que les obres estiguin enllestides el 2008, quan es completi la primera fase de l'ampliació del port. El conseller de Política Territorial, Joaquim Nadal, no descarta la possibilitat

de la unificació, però considera que, ara per ara, el que toca és que cada administració «faci el que cabi». Nadal també va anunciar que el pla d'accessos es desencallarà en un mes o un mes i mig.

Fa temps que Coello alerta de la morositat amb què avancen els projectes de noves infraestructures viàries i ferroviàries per reforçar les connexions terrestres amb el port, i també reclama més harmonia entre les competències de les administracions, que sovint s'encreuen i alenteixen la tramitació de tots aquests projectes, necessaris per evitar el col·lapse el 2008, quan es completi la primera fase de l'ampliació del port, que va a bon ritme. Ahir, en la intervenció que va fer durant la IX Jornada de la Comunitat Portuària, va anar més enllà i va demanar que totes les administracions amb competències que afecten les obres del futur corredor viari i ferroviari del Baix Llobregat s'agrupin en un únic ens de gestió conjunta per activar-ne la tramitació. El nou ens hauria d'incloure, segons Coello, els ajuntaments del Prat i Barcelona, la Generalitat, que hi intervé amb els departaments de Medi Ambient i Política Territorial i Obres Públiques, i l'Estat, que s'encarrega de la declaració d'impacte ambiental mitjançant el Ministeri de Medi Ambient i adjudica les obres pel Ministeri de Foment.

La preocupació de Coello prové del retard que acumulen diversos projectes, i que va exemplificar en el pla de l'eix ferroviari del Baix Llobregat, que preveu dues grans estacions als terrenys que ocupa l'antiga llera, ara desviada, del riu Llobregat, un projecte força polèmic que té en peu de guerra les entitats ecologistes (vegeu peça).

El conseller Nadal va passar de puntetes pel requeriment de Coello d'unificar les accions administratives, al qual només es va referir a petició dels periodistes, però no en el discurs amb què va clau-



Vista aèria del port de Barcelona. / EL PUNT

## Una intervenció polèmica

IV. / Barcelona  
 ● El projecte de fer passar el corredor ferroviari de mercaderies pels terrenys per on passava el riu Llobregat ha estat des de bon començament envoltat per la polèmica. La intervenció afecta els últims 3,5 quilòmetres del riu, i ha comportat la creació d'una zona humida que inclou un estany artificial. El juny del 2004, una sentència del Tribunal Suprem va declarar el desviament del riu, ja executat, il·legal. La sentència ha estat recorreguda per l'administració, però el novembre passat, el grup ecologista Depana va

denunciar a la fiscalia l'enterrament de l'antiga llera i es van paraitzar els treballs. La denúncia segueix el seu curs i la transformació de la part aïllada en una llacuna alimentada per l'aigua d'un aqüífer ha donat nous arguments als ambientalistes per mantenir la seva posició, ja que hi viuen espècies protegides.

L'última oferta que es va fer als ecologistes era preservar set hectàrees de zona verda. Ahir la xifra havia pujat fins a 10, segons Nadal, però fonts de Depana van assegurar a aquest diari desco-

nnèixer aquesta darrera concessió de l'administració i, en tot cas, van aclarir que la denúncia segueix el seu curs. Per això cal interpretar que els serrells de què va parlar ahir el conseller feien referència a un acord institucional, o a qüestions de caire tècnic, ja que hi ha en marxa un procés per desafectar els terrenys de l'antiga llera i traslladar la seva consideració de domini públic, que els protegeix davant determinades intervencions, al nou recorregut de l'últim tram de riu. Segons Depana, mentre no es completi aquesta desafectació, no es poden fer les obres.

surar la jornada. Nadal es va limitar a apuntar: «Si fos possible ho faríem.» Tampoc no va aclarir si ho és o no. «Ja hoveurem», va dir. En qualsevol cas, mentre les coses segueixin igual, cal garantir que cada administració resolgui la seva part amb eficàcia, «que cadascú faci el que

cal». El que sí que va aclarir Nadal va ser que el tema de la llera del Llobregat s'ha desencallat, només falten només alguns serrells. En cosa «d'un mes o un mes i mig», segons el conseller. Nadal fins i tot va oferir-se a assumir, des del seu departament, actuacions pendents com-

petència del Ministeri de Medi Ambient, com «treure els peixos» del riu i assecar-lo, si amb això s'agilita tot el procés. Nadal va llançar un missatge d'optimisme, i va insistir en el fet que els projectes de les diferents actuacions que afecten les connexions del port estan

avançats, i que un cop adjudicats els treballs tot va molt més ràpid, perquè la tramitació «sempre triga més que les obres». Aquí va posar, com a exemple, el tram del TGV Figueres-Perpinyà, els treballs del qual «van a tota velocitat».

Els neguits que Coello

comparteix amb els presidents de la Cambra de Comerç, Miquel Valls, i de la patronal Foment del Treball, Joan Rosell, són justificats. L'any 2008, un cop completada la primera fase de l'ampliació del port, aquest passarà a moure 4,5 milions de TEU (la unitat que es fa servir per mesurar els contenidors), 2 milions més que ara, i 55 milions de tones. Quan es completi l'actuació, el 2015, es preveu que pel port hi passin 130 milions de tones l'any, i 80 d'aquestes es mouran per carretera o per ferrocarril. Més dades per apuntar el discurs del risc de saturació: un 10% del PIB català es genera a l'entorn del port, que també inclou la Fira de Barcelona, la Ciutat Judicial, la Zona Franca i l'Ikea, i, a més, el delta del Llobregat és la primera àrea industrial i logística de l'Estat, «amb una confluència intermodal de transports única», segons el director de la fundació RACC, Miquel Nadal.

El consens va ser total sobre les infraestructures més urgents: en l'àmbit viari, l'eternament posposada B-40, encara pendent de definir, i l'autovia del Llobregat, amb dos carrils segregats per a mercaderies del port, dues actuacions imprescindibles per evitar el col·lapse definitiu de la ronda Litoral. En l'àmbit ferroviari, la connexió des del sud, pendent de la qüestió del riu, i el TGV fins a França. Pel que fa a aquest, les principals preocupacions de Coello són els desnivells que pugui tenir el traçat de la via i la llargada prevista per als apartadors, 450 metres, molts menys dels 750 considerats idonis per encabir trens prou llargs i optimitzar-ne el rendiment. A mitjà termini, Coello també reclama una via exclusiva per a mercaderies que arribi fins a França en paral·lel al TGV.

una 35 SAE