



Protocolo para los nuevos accesos Sur al puerto de Barcelona

Ábalos asegura que el protocolo firmado hoy pretende convertir Barcelona en el nodo logístico y multimodal más avanzado del Sur de Europa

- Este protocolo, firmado por Mitma, Adif, Puertos del Estado, Autoridad Portuaria de Barcelona y la Generalitat de Cataluña, avanza en el fomento de la intermodalidad y la integración logística en el área metropolitana de Barcelona.
- Se plantea un trazado con un tronco de acceso común a tres niveles: un viaducto por carretera, el acceso en superficie actual en ancho métrico y un túnel para un acceso ferroviario en doble ancho, estándar e ibérico.
- El responsable del Departamento ha anunciado que, previsiblemente, los trenes ya podrán circular a finales de este año por la estructura subterránea de la futura estación de la línea convencional Barcelona-Mataró-Maçanet.
- También ha anunciado que ya se está tramitando la licitación de las obras de la superestructura de la conexión entre la estación de Sants con la T1 del aeropuerto Josep Tarradellas-El Prat por 81 millones de euros.

Madrid, 7 de octubre de 2020 (Mitma).

El ministro de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, José Luis Ábalos, ha presidido el acto de la firma del protocolo que impulsará la puesta en marcha y la ejecución del proyecto de los “Nuevos accesos Sur, viario y ferroviario, al puerto de Barcelona, así como para la planificación y gestión del nodo logístico de Barcelona”.

Ábalos ha asegurado que con la firma de este protocolo se pretende convertir a Barcelona en el nodo logístico y multimodal más avanzado del Sur de Europa y, en este sentido, ha asegurado que el compromiso del Ministerio con el desarrollo del Espacio Único Europeo del Transporte y



con los corredores ferroviarios es incuestionable, en concreto con el Mediterráneo, con una inversión de más de 650 millones de euros ejecutados y 2.050 millones de euros licitados desde junio de 2018.

Actuaciones en infraestructuras del Estado en Cataluña

El ministro ha repasado las actuaciones del Estado en las infraestructuras catalanas, destacando la intención de seguir trabajando y apostando por el desarrollo del Corredor Mediterráneo “tras la puesta en servicio de la Variante de Vandellós el pasado mes de enero, este verano pusimos en marcha las obras de adaptación del tramo entre Castellbisbal y el nudo de Vilaseca al ancho internacional”.

En este sentido, Ábalos se ha referido a otras grandes actuaciones que van a dinamizar el flujo de transporte ferroviario en Barcelona, como es el caso de la estación de La Sagrera, “en la que estamos avanzando doblemente tanto en el desarrollo del Corredor Mediterráneo como en la funcionalidad del servicio de Rodalies de Barcelona”.

Además, el responsable del Departamento ha destacado el traslado de las vías de la línea convencional Barcelona-Mataró-Maçanet al interior de la estructura subterránea de la futura estación, de forma que previsiblemente los trenes ya podrán circular por su interior a finales de este año, “todo un gran paso para lo que vendrá después”.

Asimismo, desde junio se acomete otra obra decisiva en la mejora de las Rodalies, que posibilitará equilibrar las circulaciones de los túneles de Plaça de Catalunya y Passeig de Gràcia de la estación de Sants. Esto reducirá el tiempo de paso de los trenes por la estación y, por tanto, aumentará la regularidad del servicio y los índices de puntualidad, de lo que se beneficiarán casi medio millón de usuarios al día.

En este punto, Ábalos ha puesto en valor el gran esfuerzo inversor realizado para acabar este año las obras de plataforma de conexión entre Sants con la T1 del aeropuerto Josep Tarradellas-El Prat, más de 327 millones de euros “y les anuncio que ya estamos tramitando la licitación de las obras de la superestructura de esta conexión por 81 millones de euros”. Esto supone una actuación estratégica que acercará a los viajeros del aeropuerto al centro de la ciudad a través de Rodalies.

Respecto a la red viaria, el ministro ha subrayado que ya se está realizando el estudio sobre las necesidades de actuación en la AP-2 y en la AP-7 de cara a su liberación en agosto de 2021, y que se siguen desarrollando



actuaciones encaminadas a aumentar la seguridad vial en las carreteras convencionales en Cataluña.

Protocolo para los nuevos accesos Sur al puerto de Barcelona

El protocolo para avanzar en los nuevos accesos Sur al puerto de Barcelona ha sido firmado por el secretario de Estado de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, Pedro Saura; la presidenta de Adif, Isabel Pardo de Vera; el presidente de Puertos del Estado, Francisco Toledo; el consejero de Territorio y Sostenibilidad de la Generalitat de Cataluña, Damià Calvet; la presidenta de la Autoridad Portuaria de Barcelona, Mercè Conesa; y el presidente de Ferrocarriles de la Generalitat de Cataluña, Ricard Font.

Con el presente protocolo, se recupera la solución técnica que se estableció en el Estudio Informativo aprobado en 2007, según la cual se plantea un trazado con un tronco de acceso común a tres niveles: un viaducto por carretera, el acceso en superficie actual en ancho métrico y un túnel para un acceso ferroviario en doble ancho, estándar e ibérico. Esto servirá como base para el desarrollo de los estudios, proyectos y obras que hagan realidad estas necesarias actuaciones.

Además, se plantea la conexión con la terminal de Can Tunis junto a su remodelación. También se acomete la planificación de las terminales intermodales del área metropolitana de Barcelona, desde una óptica conjunta, como polo logístico más avanzado del Sur de Europa.

La firma del protocolo permitirá que el puerto de Barcelona siga avanzando en el fomento de la intermodalidad y se potencie su papel como nodo logístico del noreste peninsular.

Nuevos accesos sur, viario y ferroviario

Los nuevos accesos Sur, viario y ferroviario, al puerto de Barcelona, incluirán las siguientes actuaciones:

- Actuación 1: acceso ferroviario exclusivo del puerto, consistente en un tramo de vía doble de ancho mixto (ibérico y estándar), que va desde una bifurcación de la actual RFIG al sur del nudo de Bellvitge, hasta el punto de inicio de la playa de vías de recepción y expedición de Nou Llobregat, infraestructura esta última desarrollada al margen de este Protocolo, por la APB. Este acceso



- incluye las instalaciones de electrificación, control-mando y señalización de ese tramo.
- Actuación 2: ramal de conexión del nuevo acceso ferroviario con Can Tunis Oeste en ancho mixto (ibérico y estándar) y adaptación de vías de esta terminal al ancho de vía estándar. Esta actuación incluye las correspondientes instalaciones de electrificación, control-mando y señalización. La adaptación de las vías de esta terminal supondrá la posibilidad de circulaciones también en ancho estándar entre los actuales accesos sur (por calle 4) y norte a través de la citada terminal.
 - Actuación 3: acceso por carretera desde el cinturón del litoral (B-10), a unos 800 m del enlace de Cornellá hasta el nudo distribuidor del enlace de entrada al puerto, conocido como nudo Norte.

A lo anterior se añaden las instalaciones de los subsistemas de control de mando, señalización y energía, incluida la subestación de tracción, correspondientes a las infraestructuras ferroviarias a desarrollar por la Autoridad Portuaria de Barcelona en su actual zona de servicio (las áreas denominadas como Nou Llobregat y Zal-Prat en el estudio Informativo). La incorporación de estas instalaciones obedece al hecho de que, por su propia naturaleza, deben diseñarse conjuntamente con los tramos ferroviarios incluidos en las actuaciones de este Protocolo.

Por lo que respecta al acceso viario, se analizará su compatibilidad con un enlace en la zona intermedia del antiguo tramo final del río Llobregat, destinado a atender el tráfico de vehículos pesados con origen o destino en el complejo logístico-portuario adyacente, hoy en fase avanzada de maduración.

Actualmente el acceso se realiza a través de la Ronda Litoral (B-10), la cual presenta un nivel de servicio insuficiente y un significativo tráfico de vehículos pesados. Se trata de una obra compleja y de elevada inversión, por la necesidad de una gran longitud de viaductos y cimentaciones en terrenos blandos del antiguo cauce de Llobregat, desviado para la ampliación del puerto.

Nodo logístico de Barcelona

Se realizarán los estudios precisos para poder suscribir los convenios necesarios para la planificación y gestión de las terminales ferroviarias del nodo logístico de Barcelona, que son aquéllas de interés general, tanto en



Nota de prensa

funcionamiento como previstas, de carácter intermodal y de prestación de servicios de autopista ferroviaria, encuadradas en el área metropolitana de Barcelona y también en el Vallés.

El Convenio para la planificación de las nuevas terminales intermodales y de servicios de autopista ferroviaria en el nodo logístico de Barcelona, incluirá tanto la definición de infraestructuras viarias y ferroviarias, como el modelo de participación y gestión por ADIF, la APB y la Administración de la Generalitat de Cataluña de las siguientes terminales ferroviarias de interés general:

- Terminal Intermodal y Logística del Vallés (La Llagosta).
- Terminal Intermodal y Logística del Prat (Cantunis+ZAL Prat).
- Terminal dedicada a servicios de Autopista Ferroviaria (AF).