

SUMARI

1. Requerimientos, directrices y concertación de las actuaciones en el Delta del Llobregat

- 1.1. Actuaciones formuladas en el Plan Director de Infraestructuras
- 1.2. La plataforma logística del Delta del Llobregat
- 1.3. La concertación a través de la firma del convenio

2. Actuaciones previstas

- 2.1. Ampliación del puerto de Barcelona
- 2.2. Desarrollo del aeropuerto de El Prat
- 2.3. La red viaria
- 2.4. La red ferroviaria

ABSTRACT

Les actuacions per a la creació d'una plataforma logística al Delta del Llobregat han de ser concebudes, pels seus requeriments i potencialitats, com una operació estratègica d'importància estatal. El treball descriu els orígens, l'enquadrament i els arranjaments institucionals relatius a les actuacions previstes i en detalla els principals trets, en els camps portuari, aeroportuari, viari i ferroviari.

Las actuaciones para la creación de una plataforma logística en el Delta del Llobregat han de ser concebidas, por sus requerimientos y potencialidades, como una operación estratégica de importancia estatal. El trabajo describe los orígenes, el encuadramiento y los acuerdos institucionales relativos a las actuaciones previstas y detalla sus características principales, en los campos portuario, aeroportuario, viario y ferroviario.

Les procédures pour la création d'une plateforme logistique du Delta del Llobregat doivent être conçues, étant données leur assignation et leur potentiel, comme une opération stratégique à niveau national. Le travail expose l'origine, l'encadrement et les accords institutionnels relatifs aux procédures prévues ainsi que ses principales caractéristiques dans le domaine portuaire, aéroportuaire, routier et ferroviaire.

LA CONFIGURACIÓN DE UNA PLATAFORMA LOGÍSTICA EN EL DELTA DEL LLOBREGAT COMO ACTUACIÓN ESTRATÉGICA A ESCALA DE ESTADO

1. Requerimientos, directrices y concertación de las actuaciones en el Delta del Llobregat

1.1. Actuaciones formuladas en el Plan Director de Infraestructuras

El planteamiento formulado en el Plan Director de Infraestructuras (P.D.I.) con relación al transporte combinado se basa en la creación y promoción de grandes centros logísticos de transporte, a realizar por la Administración central mediante la configuración de Zonas de Actividades Logísticas (ZAL) con carácter estratégico de primer orden, en concertación con la iniciativa privada.

El PDI identifica tres casos de primer nivel de importancia con capacidad de captación de tráfico de tránsito internacional:

- El aeropuerto de Barajas.
- El puerto de Algeciras.
- El puerto de Barcelona.

Análogamente, el PDI jerarquiza las Zonas de Actividades Logísticas por su importancia económica e identifica dos casos de primer nivel (figura 1):

- Barcelona. El puerto y el aeropuerto.
- Madrid. El aeropuerto.

1.2. La plataforma logística del Delta del Llobregat

La futura ampliación del puerto de Barcelona y la construcción de una Zona de Actividades Logísticas en su espacio territorial, así como la adecuación del lado tierra del aeropuerto para hacer fren-

Figura 1. Zonas de actividades logísticas. Importancia económica

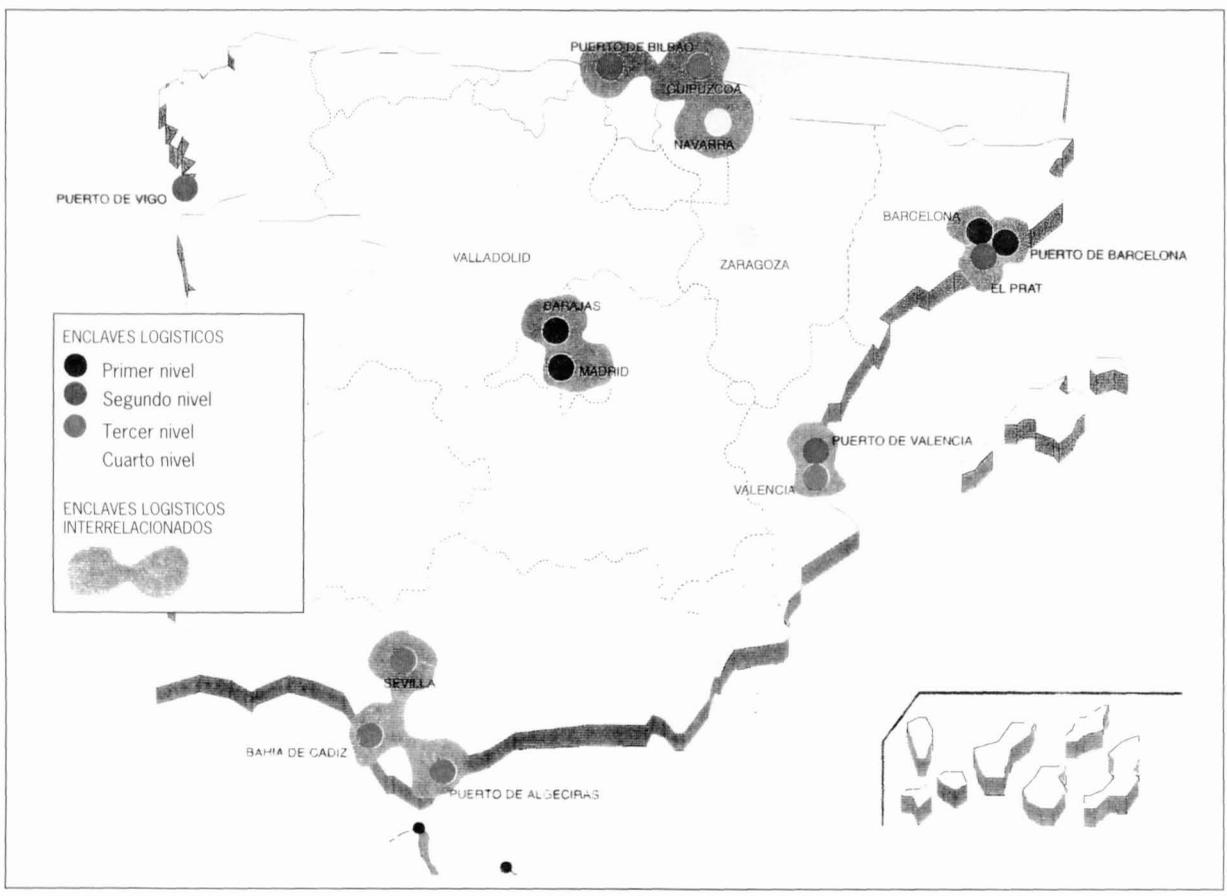
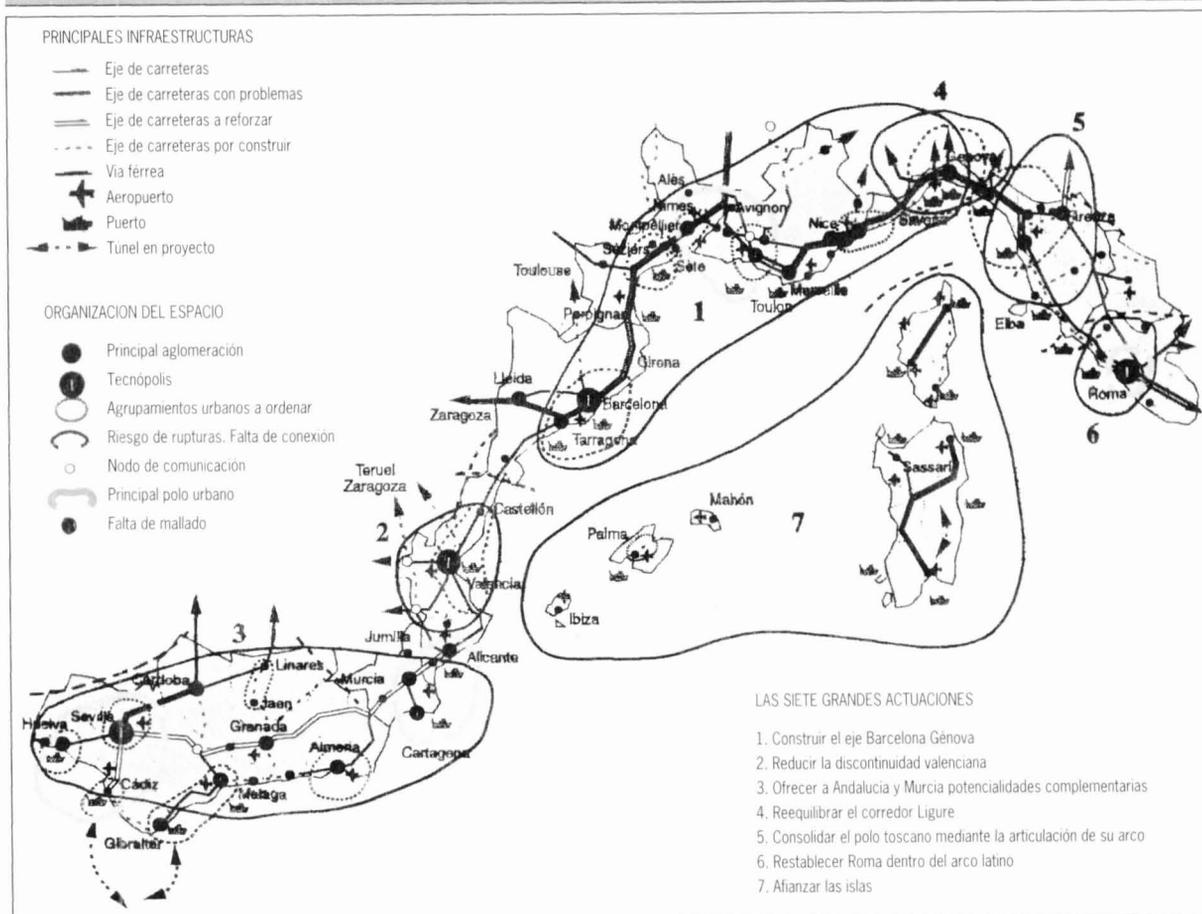


Figura 2. El Mediterráneo occidental: infraestructura y organización del espacio



te a las nuevas demandas de transporte y tratamiento de mercancías, de servicios terciarios vinculados a la actividad aeroportuaria y de servicios para el mantenimiento de aeronaves, constituyen en su conjunto lo que hoy en día se denomina una *plataforma logística*.

La misión de la plataforma logística consistirá en aprovechar las operaciones de transporte tan importantes que se realizan a través del puerto y del aeropuerto para incorporar en las mercancías que se reciban para su posterior distribución operaciones que aporten un valor económico añadido en el campo del embalaje, etiquetado, montaje de piezas, terminación de productos, almacenamiento y su distribución a los clientes.

Para el desarrollo de esas funciones, las instalaciones a desarrollar en el puerto y el aeropuerto han

de tener la disponibilidad de terrenos adecuada, la infraestructura de comunicaciones para los diversos modos de transporte que permitan la conexión con los puntos de mercado y la dotación de sistemas de comunicación avanzados (fibra óptica, etc.) que permitan conectar todos los puntos de origen y destino de mercancías, a escala mundial, para asegurar que todas las operaciones y gestiones que se realicen desde la plataforma se hagan con fiabilidad y rapidez. Ello será necesario para asegurar un buen servicio a los usuarios potenciales y que por tanto la plataforma sea competitiva en el mercado europeo.

El elevado impacto que puede tener la plataforma logística, de acuerdo con las relaciones comerciales europeas con el resto del mundo y en particular con el sudeste asiático a través del canal de Suez, hace que para el Gobierno español tenga un

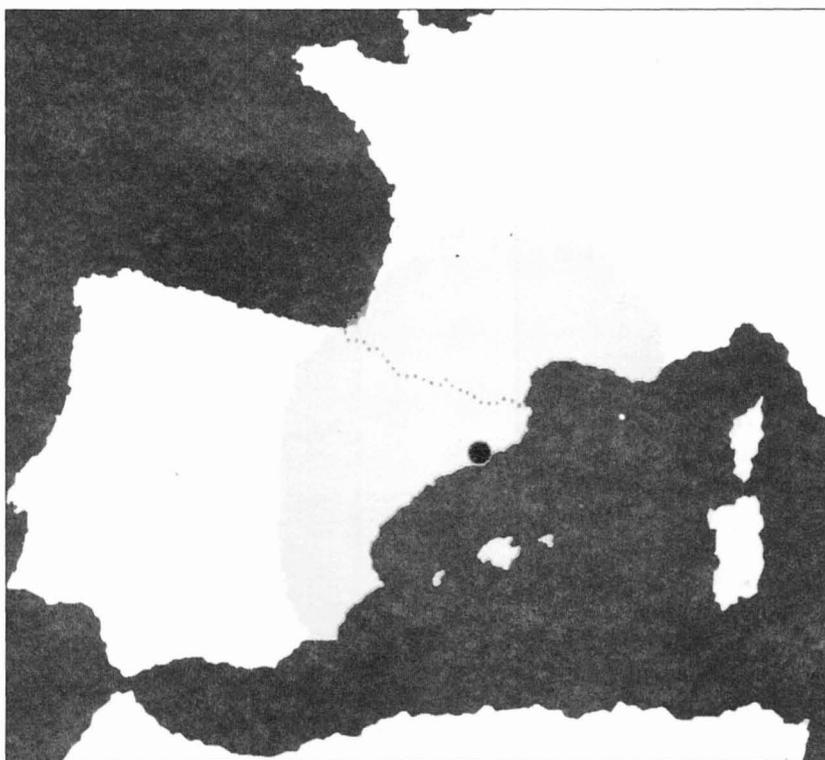
carácter estratégico con vistas a la vinculación económica de España con la Unión Europea. Barcelona representa el centro económico de mayor potencial en el arco noroccidental del Mediterráneo (figuras 2 y 3); disfruta así de una clara oportunidad para la consolidación de su papel a través del puerto de la ciudad. La proximidad e importancia del aeropuerto ofrece una oportunidad complementaria de elevado interés para el transporte de mercancías de alto valor económico y mercancías que requieren menores tiempos de transporte desde el punto de vista de los procesos de almacenamiento.

Adicionalmente, el papel de la plataforma logística y la propia potenciación del área de Barcelona en el marco de España viene a constituir, en el PDI, un elemento estratégico para la configuración y ordenación de las ciudades españolas en una jerarquía que permita la difusión del desarrollo económico. Aparece por tanto una actuación imprescindible, que es asegurar la buena conexión de la plataforma con la red de ciudades españolas a través de las actuaciones sobre la construcción de nueva red viaria y nuevos accesos ferroviarios que la enlacen con las redes de ámbito nacional (figura 4).

1.3. La concertación a través de la firma del convenio

Como consecuencia de los trabajos desarrollados, la Dirección General de Actuaciones Concertadas en las Ciudades ha redactado las Directrices para el Planeamiento de las Infraestructuras del Delta del Llobregat, que han servido de base para la formulación de un convenio entre todas las administraciones implicadas, convenio que se firmó el 16 de abril de 1994.

Figura 3. Barcelona en el arco noroccidental del mediterráneo

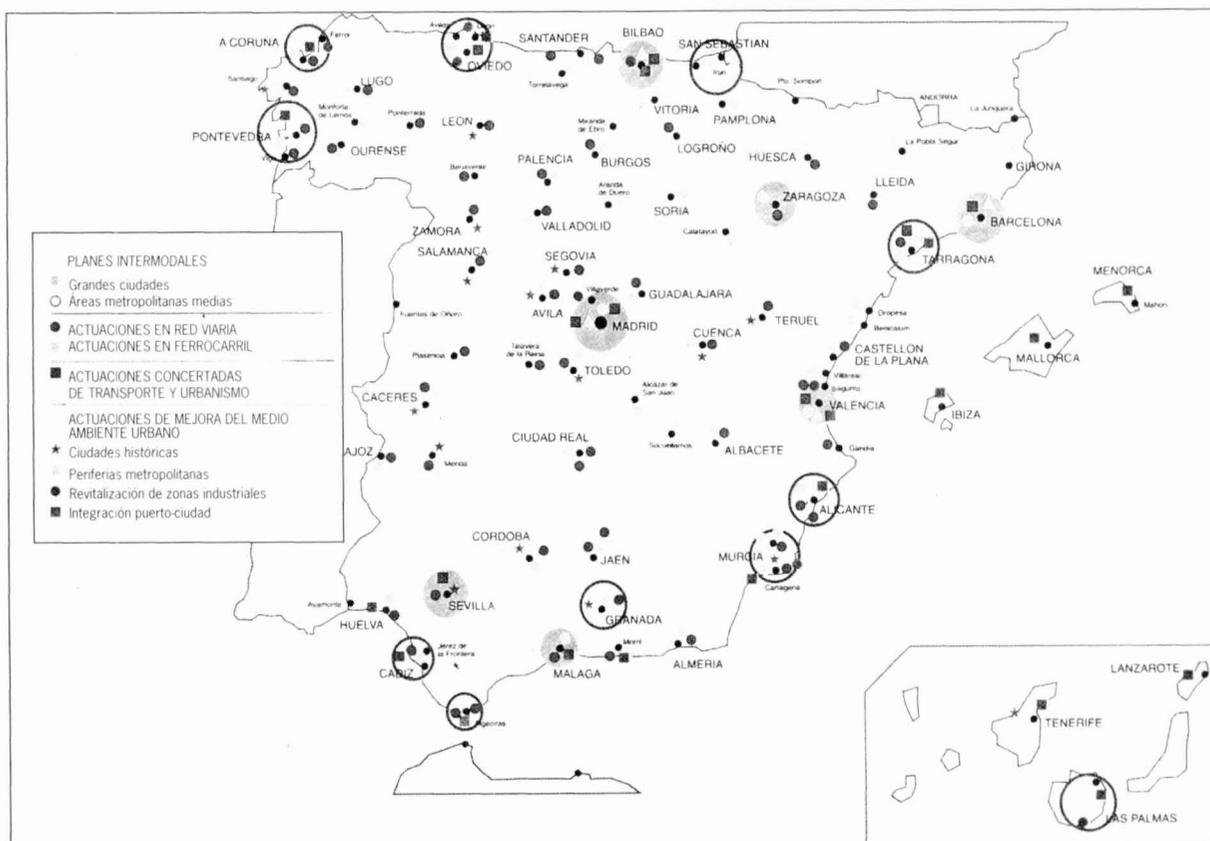


Las directrices establecen previsiones no solamente para las infraestructuras antes señaladas, sino también para la instalación de una depuradora, prevista por las administraciones territoriales en el entorno y que constituye una necesidad imperiosa para la depuración de aguas de un gran número de municipios del área de Barcelona y, consiguientemente, para la recuperación de la calidad ambiental del río Llobregat y de las playas; así como previsiones para la instalación de una incineradora de residuos también prevista en la zona.

Por otra parte, el convenio entre administraciones prevé la constitución de una comisión de seguimiento, verdadera mesa de concertación para la cooperación de las diversas administraciones en la concreción, programación y seguimiento de proyectos y obras.

El convenio parte por tanto de unas directrices globales, en las que se prevén las diversas actuaciones en una imagen completa (figura 5), y para su desarrollo se establece una comisión de seguimiento a

Figura 4. Programa de propuestas de actuaciones en la red de ciudades, diciembre de 1993



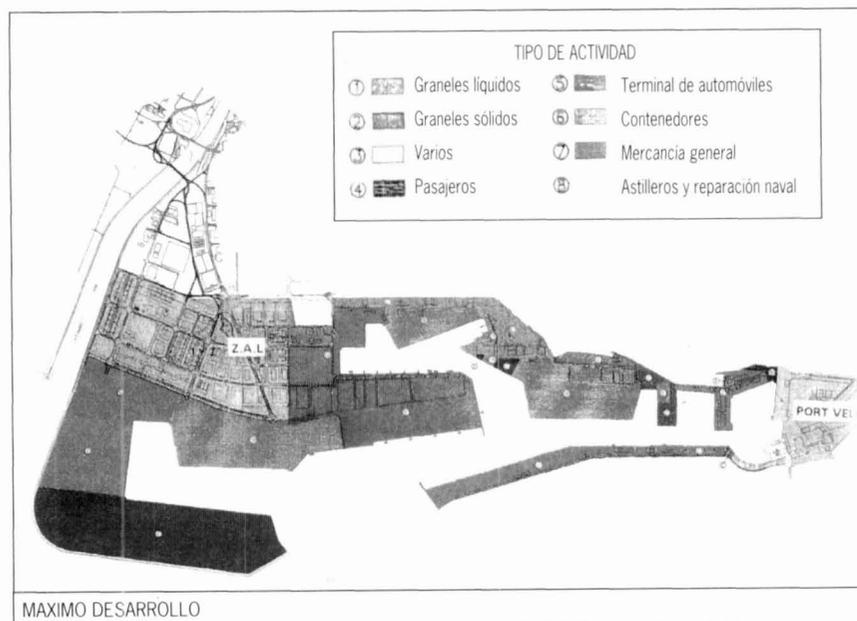
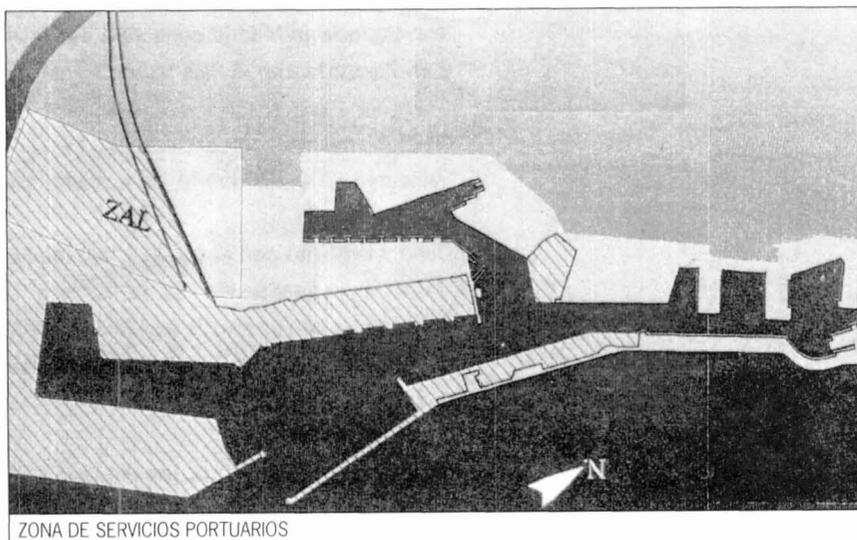
través de la cual las diversas administraciones tendrán la oportunidad y la necesidad de concertar acciones que aseguren que las grandes infraestructuras se desarrollan no solamente respetando el medio natural y el entorno urbano, sino aprovechando su construcción para adoptar medidas positivas para la recuperación y gestión del medio natural para su aprovechamiento y uso por los ciudadanos. La importancia que adquieren y la preocupación otorgada a las actuaciones en relación con la mejora y recuperación del medio natural queda reflejada en el convenio, que en su parte expositiva manifiesta:

«Las líneas de acción que se propugnan entienden que el territorio sobre el que se actúa tiene unas elevadas potencialidades para el desarrollo de Cataluña y España. Se pretende configurar en una parte del territorio del Delta del Llobregat una estrategia de desarrollo que

la eleve como centro direccional o plataforma logística de primer nivel en el sur de Europa, aprovechando las sinergias de las instalaciones portuaria y aeroportuaria, con el máximo respeto al equilibrio global del ecosistema deltaico, sujeto a grandes presiones y transformaciones de todo tipo a lo largo de las últimas décadas».

«Los proyectos sectoriales, siendo cada uno de ellos muy importante, tienen unas implicaciones sobre el entorno que hacen imposible su desarrollo aislado. El estudio de los impactos territoriales y medioambientales y la definición de las medidas correctoras necesarias obligan al análisis y definición de todo el conjunto de actuaciones desde el punto de vista del desarrollo económico básico para Cataluña y España, atendiendo a la protección ambiental y del patrimonio natural».

Figura 6. Ampliación del puerto de Barcelona



miento de las Infraestructuras del Delta del Llobregat a consulta de organismos para que den recomendaciones con relación a estos aspectos.

Evidentemente, las recomendaciones deberán ser tenidas en cuenta en el proceso de concreción de proyectos y obras de todas y cada una de las actuaciones, proceso que en todo caso se ceñirá a la legislación vigente.

Parece, por tanto, que el planteamiento riguroso con el que se inicia el proceso de configuración de una plataforma logística de indudable importancia económica para el país, con vistas a la consolidación de la Unión Europea, está sobre la mesa de concertación entre el Gobierno, la Generalitat de Cataluña, el Consejo Comarcal del Baix Llobregat, el Ayuntamiento de El Prat, el Ayuntamiento de Barcelona y la Mancomunidad de Municipios del Área Metropolitana de Barcelona, todos ellos protagonistas de la actuación.

Por último, el mantenimiento de una visión global para todo el conjunto de actuaciones previstas en la operación queda reforzado en sus aspectos más vulnerables, como son los «impactos ambientales», derivados de todas y cada una de las obras programadas. A tal fin, el convenio incluye una cláusula específica mediante la cual se quiere reforzar la idea de la globalidad del proyecto a través del compromiso de someter las Directrices para el Planea-

2. Actuaciones previstas

2.1. Ampliación del puerto de Barcelona

Se han incorporado las siguientes actuaciones que hay que concretar y ejecutar:

- Modificación de límites del lado tierra, amplios incorporando terrenos hasta el nuevo cauce previsto para el río Llobregat, cuya desemboca-

dura se trasladará unos dos kilómetros al sur.

- Ampliación del lado mar mediante la construcción de un nuevo dique en el sureste y prolongación del actual dique del este (figura 6).

- Desarrollo de nuevas instalaciones para contenedores en el puerto actual, muelle del sur número 1, y establecimiento del acceso ferroviario correspondiente.

- Desarrollo de la ZAL primera y segunda fases. La primera fase se localiza hasta el actual cauce del río Llobregat.

- Reserva de espacios para la depuradora y la incineradora en terrenos del puerto.

- La ampliación del puerto requiere la modificación-traslado del cauce del río Llobregat hacia el sur para evitar problemas de explotación (inestabilidad del atraque de buques, aterramientos y barrera operativa).

- Necesidad de nuevos accesos viario y ferroviario.

- Autovía del Baix Llobregat y conexión viaria aeropuerto-puerto propiciando la cohesión interna de la plataforma logística.

- Ferrocarril: conexión estratégica del nudo El Papiol con Can Tunis para permitir una mejor gestión de las mercancías en el área

Figura 7. Ampliación del «lado tierra» del aeropuerto de El Prat



de Barcelona y nuevo acceso a la ZAL del puerto.

2.2. Desarrollo del aeropuerto de El Prat

- La necesidad de ordenación y desarrollo del lado tierra del aeropuerto ha requerido la incorporación de las siguientes actuaciones:

- Establecimiento de la zona de carga, donde se localizarán los operadores de mercancías

Figura 8. Ciudad aeroportuaria de El Prat. Esquema de ordenación física global



con todas las instalaciones y naves para el almacenamiento y tratamiento de mercancías.

– Los servicios técnicos: centro de control, centro de emisores y central eléctrica para asegurar el servicio adecuado del aeropuerto a la demanda.

– La zona modular para atención a aeronaves, que asegure las atenciones necesarias para las compañías aéreas.

– La ciudad aeroportuaria, concebida como la zona del lado tierra donde se localizarán las actividades terciarias vinculadas a la oferta específica del transporte aéreo así como a los requerimientos de servicios que se derivan del aeropuerto.

– La zona terciaria complementaria, que albergará servicios comunes al aeropuerto y el puerto: aduanas, telepuerto, etc.

• La necesidad de buena conexión puerto-aeropuerto: eje viario, que posibilite la concepción unitaria de la plataforma logística.

• La mejora de acceso viario al aeropuerto: pata sur y autovía del Baix Llobregat, que liberará de congestión los tramos más conflictivos del Cinturón Litoral Sur y la autovía de Castelldefels.

• No hipotecar la construcción de nueva pista a futuro: reserva cautelar de terrenos que permita, en su día, la construcción de una nueva pista paralela a la costa y a una de las existentes, de modo que sean posibles operaciones simultáneas e independientes en ambas y el establecimiento de satélites terminales actuales.

• Las terminales actuales podrán requerir una ampliación que debe ser prevista en la ordenación del lado tierra del aeropuerto (figuras 7 y 8).

2.3. La red viaria

Las actuaciones previstas incluyen:

• La autovía del Baix Llobregat, con especial atención a:

Figura 9. Parque lineal en la margen derecha del río Llobregat. Usos del suelo e hidrología



Figura 10. Parque lineal en la margen derecha del río Llobregat. Esquema de la Red General Básica, autopistas y autovías



Tabla 1. Propuesta de inversiones del MOPTMA en el Delta del Llobregat¹ (en millones de pesetas de 1993)

<i>Red viaria²</i>	
Pata sur (proyecto en redacción)	10.000
Primer tramo de la autovía del Baix Llobregat (según proyecto)	35.000
Prolongación de la autovía del Baix Llobregat hasta la pata sur	12.000
Conexión pata sur-puerto	6.000
Conexión aeropuerto-puerto	5.000
	68.000
<i>Red ferroviaria</i>	
Doble vía El Papiol-puerto (proyecto en redacción)	23.000
Terminal intermodal puerto y ZAL	5.000
	28.000
<i>Puerto</i>	
Ampliación del puerto (Plan Director del Puerto)	63.000
ZAL (1ª y 2ª fase, incluye inversión privada)	45.000
	108.000
<i>Aeropuerto (AENA)</i>	
Segunda pista, ampliación de terminal, campos de vuelo y navegación aérea	60.000
Desarrollo del «lado tierra» (incluye inversión privada)	45.000
– Desarrollo del centro de cargas	
– Desarrollo de la zona modular	
– Desarrollo de la ciudad aeroportuaria	
	105.000
<i>Desvío del río y recuperación ambiental</i>	
Desvío del río (proyecto en redacción)	8.000
Acondicionamientos	2.000
Otras acciones: Plan de Saneamiento y Defensa de Costas ³	5.000
	15.000
TOTAL INVERSIÓN DEL MOPTMA⁴	324.000

¹ Las inversiones previstas en infraestructuras que son competencia del MOPTMA se han obtenido de distintas fuentes que, a su vez, utilizan una evaluación de proyectos en distinto nivel de definición.

² Incluye expropiaciones.

³ Por lo que se refiere a la posible participación del MOPTMA en los Proyectos de Depuración y Recarga del Acuífero en el Baix Llobregat, la inclusión de tal actuación en el RDL 3/1993 de 26 de febrero hace posible llegar a acuerdos de cofinanciación entre las administraciones implicadas, por lo que deberá acordarse mediante la firma de un protocolo de colaboración las fórmulas de participación de las mismas.

⁴ Incluye inversión privada en la ZAL del puerto y en el desarrollo del «lado tierra» del aeropuerto.

Figura 13. Propuesta de accesos y paso del ferrocarril en Sant Boi de Llobregat



- El acceso a la ZAL del puerto.
- El respeto y ordenación de las márgenes del río Llobregat, con el objetivo de configurar un parque lineal en su margen derecha (figuras 9 y 10).
- El acceso a la red urbana de Sant Boi y El Prat de Llobregat (figuras, 11, 12 y 13).
- La conexión con el viario principal: con la A-16, en el entorno de Sant Boi, y con la pata sur, justo en la margen derecha del río.

- La pata sur, siguiendo el trazado recogido en el Plan General Metropolitano, modificado de

modo que permite albergar el centro direccional de El Prat e incluye:

- El acceso al aeropuerto y el enlace con la autovía de Castelldefels.
- La conexión con la A-16.

- Además de la conexión plataforma logística puerto-aeropuerto, como consecuencia de la construcción de la autovía del Baix Llobregat y de la pata sur, se obtendrán mejoras en el área de Barcelona, en el sector sur del Cinturón Litoral y en la autovía de Castelldefels.

- También se prevé la construcción del eje aeropuerto-puerto para servicio de la plataforma logística.

2.4. La red ferroviaria

Las actuaciones previstas incluyen las siguientes actuaciones:

- El acceso ferroviario a la nueva campa de contenedores en el muelle del sur número 1.
- El eje de nueva construcción acceso al puerto-ZAL, en el que destaca la importancia del tramo El Papiol-Can Tunis para mejorar la gestión de mercancías por ferrocarril en el área de Barcelona, que además liberará la línea C-2 (Vilanova i la Geltrú-El Prat de Llobregat-Sants) de tráficos de mercancías en beneficio de la oferta de transporte de cercanías.

En la tabla 1 se recoge el volumen de inversiones previstas para las actuaciones antes señaladas.