

Desenvolupament de la regió metropolitana

L'accés al port exigeix un carril camió per evitar el col·lapse

Els 100.000 vehicles pesants actuals poden ser 182.000 d'aquí 15 anys

Un estudi proposa un vial segregat al llarg de tot el corredor del Llobregat

Dimecres, 4 de maig del 2011
XABIER BARRENA
BARCELONA

La capital catalana es juga els calés en els accessos al port. Entesos aquests en sentit ampli, no només en entrada i sortida de productes a la infraestructura, sinó en la comunicació interna al llarg del corredor del Llobregat, on es concentra el 50% del sòl industrial de la regió metropolitana. O el que és el mateix, el cor industrial de Catalunya i d'Espanya. Qualsevol conductor que acostumi a circular per la Ronda Litoral, quan ja es denomina A-2, a l'altura de l'accés a la Zona Franca, intueix el que les dades ja indiquen. Que es tendeix al col·lapse. La solució que planteja un estudi promogut per l'anterior Govern, el port, el Consorci de la Zona Franca i Mercabarna, entre altres organismes, i realitzat per l'agència metropolitana Barcelona Regional (BR), és la construcció d'una via de quatre carrils segregats només per a camions. Com els de bus i vehicles d'alta ocupació (VAO).



Retencions a la Ronda Litoral, a l'altura de la Zona Franca, dilluns. FERRAN NADEU

El treball en si és un detallat cens dels vehicles que transiten per les vies actuals. De l'anàlisi de les dades, segons relaten els responsables d'Infraestructures i Mobilitat de BR, Jordi Fuster i Cristina Jiménez, s'extreu que és necessari tenir una visió de conjunt de tot el corredor del delta del Llobregat. A més del port, sens dubte un dels grans motors, està també la ZAL (Zona

d'Activitats Logístiques), l'aeroport i un gran nombre de polígons, començant pel de la Zona Franca.

El transport de mercaderies es realitza en tren o camió. En el pla ferroviari és on es concentren les principals inversions previstes. Una gran notícia, sens dubte, però no és el mannà que es necessita.

El transport per tren és efectiu a partir de mitjanes distàncies. Ideal per portar la fruita a Europa i les peces de cotxe a les pertinents factories espanyoles. Però un 38% dels més de 100.000 desplaçaments en camió que es realitzen en aquesta àrea al dia tenen l'inici i el destí dins del mateix corredor. Aquí el tren no serveix de gaire.

REGIÓ METROPOLITANA / El 26% es dirigeix, a més, a la resta de la regió metropolitana i el 21% a Catalunya. Només un 5% s'encamina a Europa i l'11%, a la resta d'Espanya.

És més, en l'actualitat es transporta per tren el 8% del total de mercaderies. Fins i tot suposant que aquesta quantitat es quadruplici fins al 2026, la quota pujarà fins a un insuficient 14%. Perquè el port, la ZAL, i la resta d'instal·lacions industrials i logístiques seguiran creixent. O això és el que és desitjable.

S'ha de recordar que el 2012 s'inaugura la primera fase del moll Prat del port, l'ampliació de la infraestructura que inclou la gran terminal de contenidors de la multinacional xinesa Hutchinson.



Els 96.612 vehicles pesants que circulen pel corredor en l'actualitat es transformaran, a un ritme del 3% anual, en 133.000 el 2016 i en 182.000 el 2025. Es calcula que si no s'actua, la A-2 i l'AP-2 suportaran uns increments de trànsit d'entre el 30 i el 50% en els diferents trams, amb intensitats mitjanes diàries superiors a 150.000 vehicles.

AUTOVIA DE FOMENT / Aquesta és una de les raons per les quals les institucions catalanes demanen una vegada i una altra que el Ministeri de Foment emprengui, almenys, el projecte de millora dels accessos portuaris.

Davant d'aquestes perspectives, Foment preveu executar -encara que no hi ha ni projecte acabat- una autovia de dos carrils per sentit des de Cornellà fins a l'ampliació del port. Aquesta via, exclusiva per a la infraestructura portuària i per als vehicles pesants, corre el risc de ser infrautilitzada en un entorn, el de la resta del corredor, en situació de col·lapse. Si s'obris un accés en l'àmbit de la ZAL, Mercabarna i Zona Franca s'optimitzaria millor la infraestructura. Un accés que Foment no preveu. No és que hi estigui en contra. Simplement, no ho preveu.

L'estudi proposa donar una solució a tot el corredor del Llobregat que prolongui el traçat de l'autovia que construirà Foment fins al corredor de l'AP-7 i A-2 a Castellbisbal (Vallès Occidental). La secció, amb tot, seria una mica diferent. En lloc de dos carrils per sentit, el treball proposa sis carrils (3+3) per a turismes i un espai segregat, d'uns dos carrils més per sentit (2+2), per a camions.