

## Terminal multimodal de ferroustage

### Impulsor del projecte

APB  
Societat mixta SNCF - entitats públiques

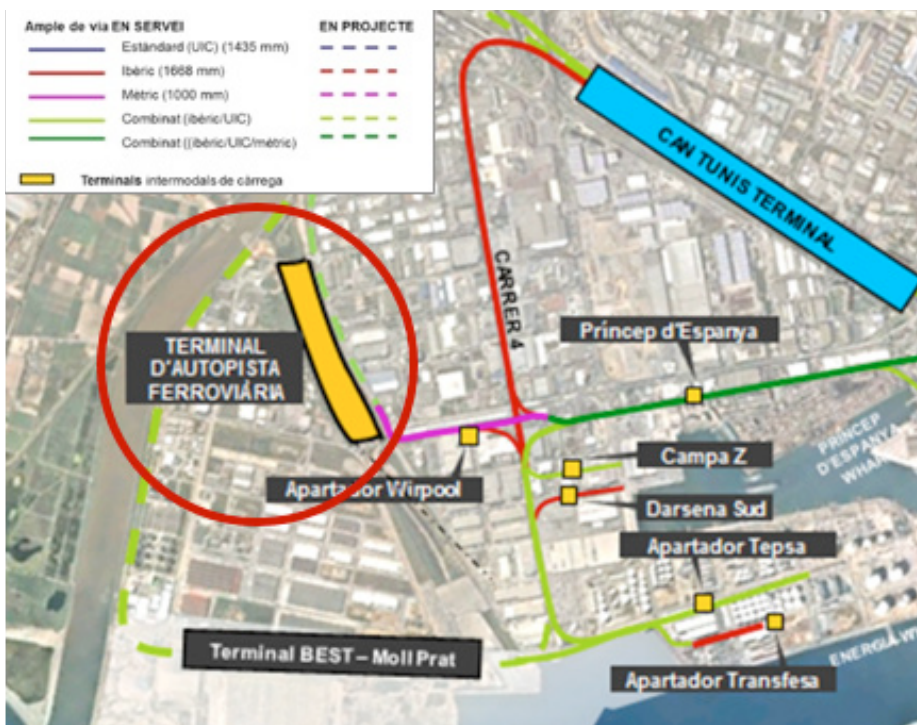
### Termini estimatiu

Gener 2021

### Descripció

El Pla territorial metropolità de Barcelona preveu que es destinin els terrenys de la llera antiga del Llobregat a la implantació del sistema de terminals ferroviàries definit pel Pla director ferroviari del Port de Barcelona, concretament, una terminal de càrrega i descàrrega a la banda d'aigües amunt i una de recepció i expedició a la part baixa. L'APB ha anat duent a terme, al llarg dels darrers anys, un seguit d'actuacions de gestió ambiental per al trasllat de les comunitats faunístiques i d'adaptació dels terrenys de la llera a la destinació planificada que han suposat la desaparició de la zona d'aiguamolls que hi romania després de desviar el riu i la inutilització de la llera antiga com a "sobreeixidor" del curs principal.

Reconceptualitzar l'esmentada terminal de càrrega i descàrrega com a terminal multimodal de ferroustage significa ampliar la seva utilitat a tràfics de semiremolcs



(tràilers) amb origen i/o destinació a l'àmbit de la plataforma econòmica del delta del Llobregat que actualment es desenvolupen per carretera. No es pretén, ni és previsible per la seva ubicació geogràfica, que aquesta terminal pugui exercir un "efecte crida" rellevant sobre les relacions de transport de llarg recorregut (tràfics d'importació i exportació) que discorren per l'eix de l'AP-7, les quals poden accedir a serveis de ferrotage just a l'altra banda de la frontera (i en el futur, també a La Llagosta si mai s'hi arriba a construir una terminal multimodal anàloga malgrat els coneguts inconvenients tècnics i pressupostaris de la seva ubicació temptativa -la connexió amb l'AP-7 s'ha de fer per la C-17 i la C-59 i s'ha de menester la construcció d'un complicat ramal ferroviari de connexió amb la línia UIC, la qual discorre a l'altra banda de la C-33).

L'objectiu central del projecte és, doncs, desviar de la carretera al ferrocarril trànsits en camió amb origen i/o destinació a l'àmbit de la plataforma econòmica del delta del Llobregat —com per exemple exportacions de producte fresc de Mercabarna cap a França i altres països europeus—, addicionals als fluxos de mercaderia containeritzada que ja es vehiculen mitjançant els serveis ferroviaris convencionals, a fi de maximitzar la reducció de les externalitats associades a la mobilitat de mercaderies. El ferrotage és una tecnologia de mobilitat molt més sostenible que el transport per carretera, i a més afavoreix la descongestió de les vies per on s'encaminaven els tràfics que capta (en el nostre cas, la Ronda Litoral i la C-31 entre d'altres).

La terminal serà d'ús públic i es preveu que es desenvoluparà, sobre sòl concessionat per l'APB, per una societat mixta participada majoritàriament per l'operador públic de la xarxa ferroviària francesa i amb una presència significativa de diverses entitats públiques interessades en el projecte.

L'entrada en servei de la terminal podria ser pel 2021 en la mesura que els nous accessos ferroviaris al port per la llera desviada del riu ja estiguin operatius en aquesta data, o bé es pugui habilitar un itinerari alternatiu pel ramal del carrer 4. En una primera fase s'operarien serveis llançadora d'autopista ferroviària a París i Calais, a raó de 3 trens per sentit i dia en cada relació.