



Catàleg d'infraestructures bàsiques  
pendents d'executar a Catalunya  
**CAT100**

Grup de Treball Foment Infraestructures

Versió 2016, actualitzada a 30/04/2016



## Índex

1.	Introducció .....	5
2.	Consideracions prèvies.....	7
3.	Actualització 2015/2016 del Catàleg d'infraestructures bàsiques.....	9
3.1	Introducció .....	9
3.2	Principals obres del Corredor Mediterrani ferroviari.....	9
3.3	Altres infraestructures prioritàries.....	11
3.4	Principals infraestructures que s'han posat en servei el 2015 i el primer trimestre del 2016.....	13
3.5	La licitació pública d'avui són les obres de demà.....	13
3.6	Conclusions.....	14
4.	Catàleg d'infraestructures bàsiques pendents d'executar (abril 2016) .....	17
4.1	Metodologia de la selecció i fonts d'informació. ....	17
4.2	Catàleg de les 100 infraestructures bàsiques (CAT100).....	19
5.	Membres del Grup de Treball Foment Infraestructures .....	23
6.	Fitxes d'infraestructures.....	25



## 1. Introducció

**Catalunya, en comparació amb altres regions europees similars**, i tenint en compte el PIB, la població i el territori, **manté necessitats significatives no satisfetes en infraestructures** de transport de mercaderies via avió, carreteres, ports de mercaderies i ferrocarrils, així com mancances en el manteniment de les infraestructures existents, i un enorme dèficit de dotació d'infraestructures i equipament per a ciutadans, especialment, aigua, sanitat, educació, medi ambient, i telecomunicacions, en comparació amb els països de referència (Alemanya, Regne Unit i Itàlia).

Si es compleixen les previsions, **la congestió que ja s'observa en l'actualitat s'agreuja en un futur immediat** si no s'incrementa el ritme d'inversions en les infraestructures estratègiques.

Front a uns recursos públics limitats, **s'hauria de poder seleccionar les inversions més productives, sostenibles i socialment beneficioses amb criteris objectius i transparents**, emprant metodologies que sistemàticament avaluin els projectes i que permetin comparar-los entre ells.

A més, tot apunta que, **per sostenir un ritme d'inversió adequat** per fer front a les necessitats d'infraestructures detectades, s'hauran d'augmentar les **col·laboracions público-privades** (CPP) i el finançament mitjançant el **pagament per ús** (peatges oberts, eurovinyeta, etc).

Per altra banda, **calen visions estratègiques i consensos forts** per definir, finançar i executar la planificació. A tal fi, mitjançant la cooperació territorial, els poders públics i els **agents** locals i regionals **han de col·laborar estretament en el disseny, l'avaluació i el finançament d'infraestructures**.

**Foment del Treball Nacional proposa la creació d'una agència independent, amb un Consell Assessor, de composició mixta público-privada, que porti a terme aquest procés de millora de l'eficiència i faciliti el canvi de model de gestió de les infraestructures i que realitzi, valori i prioritzi un catàleg d'infraestructures** (Veure: Foment del Treball Nacional (2016). *Per un nou model de gestió d'Infraestructures*).

**En política comparada hi ha similars autoritats independents**, de naturalesa i funcions molt diverses, sovint amb participació del sector privat en els òrgans decisoris o d'assessorament, essent potser els exemples més reeixits *Infrastructure Australia* i la francesa *Commission nationale du débat public (CNDP)*.

Després d'haver analitzat les millors pràctiques internacionals i tenint en compte la nostra tradició administrativa, creiem que la figura que més adequada és l'agència.

L'Agència d'Infraestructures de Catalunya hauria d'estar **constituïda per un Consell Assessor, format per un màxim de deu experts de reconegut prestigi i trajectòria professional** (50% procedents de l'administració i l'altre 50%, del sector privat), i recolzada per una estructura lleugera formada per un **Director, un Secretari i un departament tècnic**.

**Les funcions de l'Agència** serien: actuar com a element de connexió entre la societat i els equips dels projectes; participar en la fixació de les directrius i objectius de les polítiques d'infraestructures; avaluar, prioritzar i proposar els programes i projectes per seleccionar les inversions més productives, sostenibles i socialment beneficioses; posar en marxa mecanismes de participació; realitzar l'anàlisi per a la planificació per assegurar la neutralitat dels elements bàsics de qualsevol pla o projecte i avaluar les polítiques d'infraestructures i qualitat dels serveis, etc.

Mentre no es creï l'Agència, **Foment Infraestructures proposa 100 infraestructures (CAT100)**, principalment de transport que, des del punt de vista empresarial multisectorial, es consideren **bàsiques i pendents d'executar**.

## 2. Consideracions prèvies

El juny del 2015 Foment del Treball Nacional va presentar l'informe "Per un nou model de gestió d'infraestructures a Catalunya", elaborat pel Grup de Treball Foment Infraestructures.

Així mateix, va prendre el compromís de dur a terme l'actualització i ampliació del document que permetés valorar quina ha estat l'evolució de les infraestructures durant el 2015 i les perspectives pel 2016.

Ja en la nova versió, la del 2016 del document, s'ha optat per dividir-lo en dos. El primer document, "Per un nou model de gestió d'infraestructures a Catalunya", analitza la importància de les infraestructures per l'economia catalana, les necessitats detectades i el seu finançament, així com els canvis necessaris en les polítiques d'infraestructures perquè aquestes siguin més eficients, alhora que es proposa, entre altres mesures, la creació d'un Consell Assessor, embrió de l'Agència d'Infraestructures de Catalunya, per facilitar el canvi de model.

El segon document, "Catàleg d'infraestructures bàsiques pendents d'executar (CAT100)", recull les 100 infraestructures bàsiques per a Catalunya. Després d'una anàlisi exhaustiva de la informació pública existent i del debat intern dins la comissió, s'han elaborat 25 fitxes on s'analitza l'estat de la qüestió quant a la seva planificació, rendibilitat econòmica i social i progrés de les obres.

Addicionalment, s'ha dut a terme un resum on es realitza una valoració general de què ha estat el 2015 quant a infraestructures a Catalunya i les perspectives pel 2016.





### 3. Actualització 2015/2016 del Catàleg d'infraestructures bàsiques

#### 3.1 Introducció

Tot i la promulgació de la *Ley 19/2013, de 9 de diciembre, de transparencia, acceso a la información pública y buen gobierno* i de la *Llei 19/2014, del 29 de desembre, de transparència, accés a la informació pública i bon govern*, encara és extremament difícil accedir a la informació en l'àmbit de les infraestructures. És més, la poca informació que hi havia sobre la distribució territorial de les inversions, per exemple, ha deixat de publicar-se.

Per donar resposta al mandat de les lleis de transparència i la seva filosofia, i del principi de rendició de comptes que tota societat democràtica com l'actual exigeix, no és suficient que les administracions realitzin només el tràmit d'audiència pública a l'aprovar-se un projecte d'infraestructures, fora adient que cada projecte disposi d'una fitxa informativa actualitzada, disponible al web de l'administració actuant, amb la informació rellevant i detallada per tal que els ciutadans coneguin l'estat d'execució del projecte.

#### 3.2 Principals obres del Corredor Mediterrani ferroviari

Catalunya és una de les principals àrees de desenvolupament econòmic del sud d'Europa, amb un sector industrial i turístic molt potent. Pel fet d'estar situada estratègicament en l'Arc Mediterrani i a la megaregió Barcelona-Lyon (Alacant-València-Barcelona-Marseille-Lyon), anomenada també "Eurosunbelt" (cinquena d'Europa i onzena al món el 2007) i en la confluència de tres vectors socioeconòmics de creixement global (vectors Sud d'Àsia-Mediterrani, Euroasiàtic i l'EULER [European Union Locomotive Economic Regions]), pot aprofitar molt bé la inversió en infraestructures per atreure inversions i propiciar el creixement de la producció i l'ocupació dels diferents sectors econòmics.

El Corredor Mediterrani, sobretot pel que fa al moviment de mercaderies per ferrocarril, és una infraestructura clau per incrementar el potencial de l'economia catalana i de tota la façana mediterrània.

Aquest corredor estratègic, que, a més de la xarxa de ferrocarril principal, inclou també actuacions en ports, eixos viaris, terminals intermodals, plataformes logístiques i serveis de tota mena, desencadenarà un canvi qualitatiu i quantitatiu en la capacitat per transportar i transformar mercaderies provinents d'Àsia cap el cor d'Europa, que ara es dirigeixen prioritàriament als ports del nord d'Europa. A més, la finalització de l'estructura principal, desencadenarà un flux rellevant d'inversions, tan en infraestructures addicionals com d'empreses privades, per aprofitar les oportunitats econòmiques que es generen.

El tram **Castellbisbal- Vila-seca**, de 97 km de longitud, està format pels subtrams següents: Castellbisbal-Martorell, Martorell-Sant Vicenç de Calders, Sant Vicenç de Calders-Tarragona-Nus de Vila-seca. Al llarg del 2013 es van adjudicar els treballs consistents en l'adequació de las instal·lacions de seguretat i comunicacions i les diverses obres en via i sistemes d'electrificació que permetrien la implantació de l'ample d'estàndard europeu mitjançant la instal·lació del tercer carril.

Per l'any 2016, als Pressupostos Generals de l'Estat hi ha inclosa una partida de 45 M€ per aquest tram, que preveu que finalitzi el 2018, i una altra de genèrica per adaptar a ample de de via U.I.C el corredor mediterrani, per import de 30,6M€, que finalitzaria el 2017.

La manca d'un informe ambiental manté paralitzats els treballs en el **tram comprés entre Sant Vicenç de Calders i Tarragona**, on encara no s'havia realitzat cap actuació. Això pot suposar fins dos anys d'aturada fins la redacció de l'informe i la seva posterior exposició pública, un temps en el que no es podrien realitzar treballs en aquesta part del traçat ferroviari. Per solucionar aquest problema caldria planificar alternatives, com l'ús d'un traçat per l'antiga línia de Roda de Berà-Reus.

Així mateix, una altra actuació pendent és el by-pass per mercaderies entre Castellbisbal i Martorell, on el Ministerio de Fomento encara no ha solucionat el problema de falta de gàlib en un túnel en aquest punt del traçat.

Pel que fa al subtram **Vandellós-Tarragona**, actualment de via única, totes les obres han estat ja adjudicades. Per l'any 2016 als Pressupostos Generals de l'Estat hi ha consignada una partida de 124,7 M€, que finalitzaria l'actuació. Segons el web del Ministeri de Foment, es troben en execució totes les obres necessàries per a la posada en servei de la nova variant.

En els Pressupostos Generals de l'Estat del 2016, el **nou accés ferroviària al Port de Barcelona**, ADIF té consignats 7,5M€ en concepte de "Acceso UIC al Puerto de Barcelona). Fins el 2019, any que finalitzaria l'obra, ha projectat un pressupost total de 64,5 M€.

El 21 de novembre del 2015 l'Autoritat Portuària de Barcelona publicava al BOE l'anunci de licitació "Nuevo acceso ferroviario. Vías de acceso y expedición/recepción. (OB-GP-P-0735/2013)" per un import de 20M€, obra que ha estat adjudicada recentment.

La **Terminal Intermodal Ferroviària del Port de Tarragona** està totalment construïda i ja compta amb accés electrificat d'ample mixt (UIC i Ibèric) fins a la seva connexió a la via principal de Tarragona a València, i s'està a l'espera que ADIF resolgui l'execució de les obres en via principal, adjudicada des de fa més de dos anys

### 3.3 Altres infraestructures prioritàries

Pel que fa a l'**accés viari al Port de Barcelona**, els Pressupostos Generals de l'Estat del 2016 assignen un import de 10,1 M€ per l'any 2016, i projecten un pressupost de 48,8 M€ el 2017, 51,5 M€ el 2018 i 11,8 M€ el 2019.

Les obres, que es varen iniciar el desembre del 2014, es troben encara en una fase inicial d'execució, centrada en els serveis i indústries afectades pel traçat, actuació que és clau per a la sortida i entrada del transport per carretera des de les terminals fins la xarxa general viària (Ronda Litoral i nus del Llobregat). Els treballs no prendran cos fins els darrers anys d'execució, segons la planificació actual, que s'ha endarrerit un anys respecte la inicial.

Quant al **Corredor Tarragona-Península A-27** (Desdoblament N-240 Tarragona-Montblanc-Lleida), van ser posats en servei el tram El Morell-Variant de Valls l'octubre del 2015 i la Variant de Valls el desembre del mateix any, i resta pendent el tram fins Montblanc.

Pel que fa el tram Variant de Valls-Montblanc, els Pressupostos Generals de l'Estat del 2016 contenen una dotació pressupostària de 2,9 M€ per reactivar les obres el 2016, amb una projecció de 22M€ el 2017, 34,3 M€ el 2018 i 27,3 M€ el 2019 per finalitzar l'obra el 2020.

Quant a la duplicació de la calçada de la N-240 en els trams Lleida-Les Borges Blanques-Montblanc, hi ha programades obres a iniciar el 2017 fins el 2019, amb un cost total de 56,3 M€.

Els pressupostos incorporen també la connexió de l'A-27 amb l'AP-2 a Montblanc, obra que finalitzaria el 2019 amb un cost total de 17,5 M€.

**L'accés viari a la ZAL del Port de Tarragona** resta a l'espera de l'aprovació definitiva del Pla Especial de la ZAL i a partir d'aquest moment l'Autoritat Portuària de Tarragona ja podria licitar les obres corresponents, donat que ja es compta des de fa temps amb la corresponent disponibilitat pressupostària.

Pel que fa a les obres del **Desdoblament de la N-II per Girona**, l'estat és el següent:

- Millora del traçat i reordenació d'accessos a Tordera: Obres adjudicades el novembre del 2014.
- Enllaç de Vidreres (A-2/C-35): obres licitades el març del 2016.
- Tram Sils-Maçanet de la Selva: obres en execució des de juliol del 2015.
- Tram Medinyà-Orrriols: Adjudicades l'abril del 2009, les obres s'aturaren durant el 2010. Adjudicades de nou el desembre del 2014; contracte formalitzat el maig del 2015.

- Enllaços de Pontós i Garrigàs: obres adjudicades el novembre del 2014; contracte formalitzat el març del 2015.

- S'han posat en servei els trams Caldes de Malavella-Sils (desembre 2014) i l'enllaç Figueres-Nord (abril del 2015).

Segons l'Acord d'Actuacions en Infraestructures Estratègiques entre el Departament de Territori i Sostenibilitat i el Ministeri de Foment del febrer del 2015 el Ministeri es comprometia a que durant el 2015 quedarien redactats els projectes de duplicació de la carretera en els trams: Vilademuls - Bàscara i Pont de Molins – frontera francesa (sotmès a informació pública l'agost del 2015). I que l'any 2016 es redactaran els projectes de les variants de Bàscara i de Pont de Molins.

L'import consignat als Pressupostos Generals de l'Estat del 2016 a les actuacions de desdoblament de la N-II a Girona ascendeixen a un total de 12,62 milions d'euros.

El febrer del 2016 el Ministeri de Foment va manifestar que el tram Olesa-Viladecavalls de l'**autovia orbital B-40**, tenia un nivell d'execució del 50%. D'acord amb els Pressupostos Generals de l'Estat, aquest tram té consignat un pressupost de 12M€ el 2016, i una projecció de 32,0M€ el 2017, 34,8M€ el 2018. Les obres haurien de finalitzar el 2020, un any després que el previst el 2015. Sense dubte, aquesta és una actuació estratègica la construcció de la qual caldria accelerar.

El novembre de 2014 es reprenen les obres de la **variant de la carretera N-340 a Vallirana**, població per la que circulen cada dia 18.000 vehicles, interrompudes des de feia tres anys. Per aquesta actuació els Pressupostos Generals de l'Estat del 2016 consignen 18 M€. Cal destacar la represa d'aquesta actuació, que patia un endarreriment rellevant, i que, fins i tot, provocà, des de fa molts anys, la mobilització de la població perquè s'executés.

Pel que fa al servei de trens de **Rodalies i Regionals**, per a l'any 2016, la Secretaria de Estado de Infraestructuras, Transporte y Vivienda del Ministerio de Fomento té assignat un pressupost de 1,4 M€ per inversió en infraestructura de transport ferroviari, 292.100 euros dels quals sota el concepte "Cercanías de Barcelona". El pressupost d'inversió d'ADIF pel 2016 és d'un total de 84,8 M€ (dels quals destaquen, 8,2 M€ per la instal·lació a rodalies del sistema europeu de gestió del tràfic ferroviari, ERTMS, a finalitzar el 2019; 7,6 M€ per a la instal·lació del sistema informàtic de Control de Tràfic Centralitzat (CTC) de Barcelona; 3,6 M€ pel desdoblament de la R3; 1,7 M€ per estacions, accessibilitat i xarxa; i 2,4M€ per a altres actuacions a rodalies Barcelona i 1,1 per Tarragona). La Sociedad Estatal de Infraestructura de Transporte Terrestre (SEITTSA), també té consignats 86 M€ per l'accés a l'aeroport de Barcelona i altres 32 M€ del conveni amb ADIF sobre rodalies Catalunya, i el pressupost d'inversió a Catalunya de Renfe és, per tots els conceptes, de 142,6 M€.

El servei de Rodalies i Regionals segueix rebent un volum d'inversió clarament insuficient per millorar la seguretat, la fiabilitat i l'augment de les prestacions. De les mesures proposades al Pla d'Infraestructures Ferroviàries de Barcelona 2009-2015, només se

n'han executat una mínima part. El mateix es pot dir del Pla d'actuacions de "microcirurgia" per donar més fiabilitat i seguretat a la xarxa.

#### 3.4 Principals infraestructures que s'han posat en servei el 2015 i el primer trimestre del 2016

- La línia L9 sud del Metro de Barcelona fins l'aeroport.
- Perllongació dels FGC a Terrassa i la posada en servei de tres noves estacions: Vallparadís Universitat, Terrassa Nacions Unides y Terrassa Estació Nord.
- Desdoblament de la N-240 Tarragona-Montblanc-Lleida (A-27) entre El Morell i la Variant de Valls.
- Enllaç Figueres-Nord de la N-II.
- Pont sobre el riu Ter per a la connexió de la variant de Girona amb la N-IIa.
- Vial port - aeroport. Tram 1, entre la carretera B-250 i el polígon Pratenc a El Prat de Llobregat.
- Millora de l'enllaç entre la C-17 i la BV-1432 a Granollers- Lliçà d'Amunt.
- Eixamplament de la C-55 a la ronda de Manresa.
- Connexió entre la C-33 i la C-17 a Mollet del Vallès.

#### 3.5 La licitació pública d'avui són les obres de demà

La licitació pública, mitjançant la qual les administracions sol·liciten a les empreses que presentin ofertes pels serveis i obres d'infraestructures, és l'indicador que ens determinarà la inversió efectiva que es produirà en el futur immediat.

L'any 2015 la **licitació oficial d'obres a Catalunya** va ser de 1.157,9 milions d'euros, un 34% menys respecte el mateix període de l'any anterior, en el qual es varen licitar 1.753,1 milions d'euros. Es tracta del tercer pitjor any després del 2.012 (784,9 milions d'euros) i el 2013 (1.084,7 milions d'euros) i una caiguda del 87% respecte al que es va licitar el 2008 (8.618,4 milions d'euros).

Per administracions, la disminució més significativa en la licitació va ser la de l'Administració Local, amb un -36% (sent, però, el nivell administratiu més licitador, 516,1 milions

d'euros) seguida de la Generalitat, amb -33% (309,4 milions d'euros), i l'Administració General de l'Estat, amb un -31% (332,4 milions d'euros, dels quals 84,6 milions provenen d'organismes amb ingressos propis, com les autoritats portuàries, Aena i Renfe).

Pel que fa a la licitació del primer trimestre del 2016, aquesta ha experimentat una forta caiguda del 23%, i confirma la interrupció de la incipient recuperació dels anys 2013 i 2014.<sup>1</sup>

Pel que fa a **les assistències tècniques dels serveis d'enginyeria i arquitectura**, la licitació el 2015 va arribar als 59,9 milions d'euros, amb una disminució del 8% respecte l'any anterior. La Generalitat va ser la primera administració licitadora amb 33,4 milions d'euros (un augment del 54%); en segon lloc, l'Administració Local licità 16,8 milions d'euros (amb una caiguda del 33%), i, finalment, l'Administració General de l'Estat amb 9,6 milions d'euros (una caiguda del 39%)<sup>2</sup>.

La licitació d'obres i serveis, a més d'un indicador de la baixa inversió pública que s'està realitzant a Catalunya, tendència que, de no revertir-se, perjudicarà la competitivitat de l'economia, està deteriorant un sector econòmic estratègic per l'economia catalana.

Amb aquest nivells tan baixos d'activitat és molt difícil que el sector de l'enginyeria i la construcció pugui fer una aportació més positiva a la recuperació econòmica i a l'ocupació. A més, es pot perdre el coneixement acumulat derivat de l'aprimament de les empreses supervivents i de la fallida d'altres.

### 3.6 Conclusions

Novament, el 2015 ha estat un any de minsos resultats pel que fa a les infraestructures a Catalunya. En el període 2009-2015 la disminució de la inversió ha suportat, a Espanya, el 45% de la reducció del dèficit, i el 22% a la zona euro. Això ha ocasionat que els pressupostos d'infraestructures estiguin en mínims històrics.

El Corredor Mediterrani ferroviari per transport de mercaderies, competència de l'Estat, que és una infraestructura clau per incrementar el potencial de l'economia catalana i de tota la façana mediterrània, es troba encara força endarrerit. Cal no oblidar que el compromís amb la Unió Europea va ser que estigués enllestit, de la frontera fins Almeria, el 2017.

Ja sigui per defectes en els projectes (per exemple, manca d'estudi ambiental), impugnacions legals, dificultats tècniques amb el tercer fil, ajustaments pressupostaris o insuficient impuls polític, el projecte s'ha endarrerit o aturat en bona part de les actuacions.

---

<sup>1</sup> Font: Cambra Oficial de Contractistes d'Obres de Catalunya (CCOC)

<sup>2</sup> Font: Associació d'Empreses d'Enginyeria i Consultoria Independents de Catalunya (ASINCA)

A hores d'ara hi ha poca informació detallada de l'estat de les obres i del calendari de les actuacions d'aquesta transcendent infraestructura.

El Ministerio de Fomento no ha publicat les dades de liquidació pressupostària a Catalunya de la inversió real dels anys 2014 i 2015 (la del 2013 va ser només del 65%), ni la seva distribució territorial arreu d'Espanya, i, per tant, no podem saber l'abast del què s'ha fet.

Cal reiterar que, per donar resposta al mandat de les lleis de transparència i a la seva filosofia, i del principi de rendició de comptes que tota societat democràtica exigeix a les administracions públiques, fora adien publicar l'estat de situació de cada projecte, informant detalladament d'aquells aspectes rellevants perquè el ciutadà pugui avaluar el progrés de l'actuació.

També avancen a un ritme molt lent el desdoblament de la N-II per Girona i la N-340, vies que pateixen un elevat nivell d'accidentalitat, i l'autovia orbital B-40, indispensable per solucionar el coll d'ampolla de la mobilitat de l'Àrea Metropolitana de Barcelona.

Per altra banda, el servei de Rodalies i Regionals segueix rebent un volum d'inversió clarament insuficient. De les mesures proposades al Pla d'Infraestructures Ferroviàries de Barcelona 2009-2015, només se n'han executat una mínima part. El mateix es pot dir del Pla d'actuacions de "microcirurgia" per donar més fiabilitat i seguretat a la xarxa.

Les principals infraestructures posades en servei pel Ministerio de Fomento el 2015 són la del tram El Morell-Variant de Valls del desdoblament de la N-240 Tarragona-Montblanc-Lleida (A-27), l'enllaç Figueres-Nord de la N-II i el pont sobre el riu Ter per a la connexió de la variant de Girona amb la N-IIa.

La capacitat d'actuació de la Generalitat quant a noves infraestructures es veu limitada, a més de la demanda de contenció de la despesa, pel fet que bona part del pressupost d'infraestructures de la Generalitat està compromès per pagar infraestructures realitzades en anys anterior amb finançament estructurat.

A part dels treballs d'ampliació dels FGC a Terrassa i Sabadell, i de la L9 cap l'aeroport de Barcelona, l'actuació dels diversos organismes de la Generalitat s'ha caracteritzat per realitzar petites actuacions amb impacte rellevant (colls d'ampolla, seguretat, etc), com per exemple, la millora de l'enllaç entre la C-17 i la BV-1432. Granollers- Lliçà d'Amunt o l'eixamplament de la C-55 a la ronda de Manresa.

Les principals infraestructures posades en servei el 2015 i el primer trimestre del 2016 han estat l'arribada de la línia 9 de Metro a l'aeroport de Barcelona, la perllongació dels FGC a Terrassa i la posada en servei de tres noves estacions (Vallparadís Universitat, Terrassa Nacions Unides y Terrassa Estació Nord), el Vial port - aeroport. Tram 1, entre la carretera B-250 i el polígon Pratenc d'El Prat de Llobregat.

Es preveu que el 2016 serà també un any perdut per a les infraestructures a Catalunya. La baixa licitació del 2015 i del primer trimestre del 2016, afegida a la baixa execució

pressupostària, indiquen que el compliment dels objectius de dèficit s'estan realitzant a costa de la inversió.

Si es manté en el temps aquesta baixa inversió pública a Catalunya, no només es posa en perill la continuïtat del sector de les infraestructures, sinó també la competitivitat de l'economia catalana i la qualitat de vida dels seus ciutadans, i es perdran oportunitats de crear llocs de treball, riquesa i benestar.



## 4. Catàleg d'infraestructures bàsiques pendents d'executar (abril 2016)

### 4.1 Metodologia de la selecció i fonts d'informació.

Com s'ha desenvolupat en el document "Per un nou model de gestió d'infraestructures a Catalunya", per guanyar eficiència en la inversió pública a fi d'incrementar-la i treure'n el màxim profit quant a desenvolupament econòmic, social i mediambiental, és necessari que existeixi una agència independent que faci una valoració transparent amb dades objectives de quins són els programes i projectes més rendibles socialment, medi ambiental i econòmic que s'han de prioritzar. A manca de l'agència independent que realitzi aquesta tasca, el Grup de Treball Foment Infraestructures ha realitzat un exercici de valoració i selecció amb la informació existent a l'abast.

Aquest document proposa, de forma enunciativa i no limitativa, 100 infraestructures bàsiques pendents d'executar a Catalunya. S'ha seleccionat principalment infraestructures de transport, deixant per a una ulterior fase els equipaments per a ciutadans, especialment, aigua, sanitat, educació, medi ambient i telecomunicacions.

La metodologia que s'ha emprat en aquest treball és la següent:

- a) Anàlisi dels plans territorials, sectorials d'infraestructures, convenis entre administracions, estudis especialitzats, etc.
- b) Proposta de 100 infraestructures bàsiques segons el criteri de viabilitat tècnica, grau de maduresa, cost econòmic, àmbit beneficiat i magnitud del benefici aportat.
- c) Consulta i esmenes de les empreses i sectorials de Foment del Treball Nacional.
- d) Elaboració del llistat definitiu i de les fitxes de les infraestructures prioritàries en funció de la importància i la informació disponible.
- e) Revisió anual i seguiment de les infraestructures prioritàries.

En la elaboració de la proposta s'han tingut en compte, entre d'altres, les següents fonts d'informació:

- Pla territorial general de Catalunya, Pla director territorial de l'Empordà, Pla director territorial de l'Alt Penedès, Pla director territorial de la Garrotxa, Pla Territorial Metropolità de Barcelona, Pla territorial parcial de Ponent (Terres de Lleida), Pla territorial parcial de l'Alt Pirineu i Aran, Pla territorial parcial de les Comarques Gironines, Pla territorial parcial de les Comarques Centrals, Pla territorial parcial de les Terres de l'Ebre, Pla territorial parcial del Camp de Tarragona.
- Pla d'infraestructures del transport de Catalunya 2006-2026.
- Plan de Infraestructuras, Transporte y Vivienda PITVI (2012-2024). Ministerio de Fomento.

- Plan Director de Infraestructuras (1997-2007). Ministerio de Fomento.
- Plan de infraestructuras ferroviarias de Cercanías de Barcelona (2008-2015).
- Pacte Nacional per a les Infraestructures 2009.
- Acord estratègic per a la internacionalització, la qualitat de l'ocupació i la competitivitat de l'economia catalana (2005)
- Agenda Catalana del Corredor Mediterrani.
- Directrius Nacionals de Mobilitat.
- Pla Estratègic Metropolità de Barcelona.
- Pla Director d'Infraestructures del transport públic col·lectiu de la regió metropolitana de Barcelona (2011-2020).
- Pla Director de Mobilitat de la Regió Metropolitana de Barcelona (2013-2018).
- Pla de Transport de Viatgers de Catalunya (2008-2012).
- Pla de Ports de Catalunya (2007-2015).
- Pla d'Aeroports, Aeròdroms i Heliports de Catalunya (2009-2015).
- Pla de Gestió del Districte de Conca Fluvial de Catalunya (DCFC).
- Pla Sectorial d'Abastament d'Aigua a Catalunya (PSAAC).
- Pla de l'Energia (2006-2015).
- Pla Director d'Infraestructures de Telecomunicacions.
- Conveni Departament de Territori i Sostenibilitat i el Ministerio de Fomento. Pla d'inversions xarxa viària (2006-2012).
- Conveni Departament de Territori i Sostenibilitat i el Ministerio de Fomento. Pla d'inversions ferrocarril (2006-2012).
- III Pla Estratègic del Port de Barcelona.
- Projectes europeus d'intermodalitat i ferrocarril CLYMER, iFreightMED-DC, Transpyrenaei.
- CEOE (2009). *Las Infraestructuras: medidas a adoptar*.
- Observatori de projectes i debats territorials de Catalunya. Societat Catalana d'Ordenació del Territori (SCOT) (l'Institut d'Estudis Catalans): J.Moisès.
- Institut d'Estudis Regionals i Metropolitans de Barcelona
- Barcelona Regional. Agència de Desenvolupament Urbà.
- Consell General de Cambres de Catalunya.
- Observatori de la mobilitat de l'RMB.
- Observatorio de la Movilidad Metropolitana (OMM).
- Observatori Territorial de la Diputació de Barcelona.
- Observatorio del Transporte y la Logística. Ministerio de Fomento.
- Mcrit.
- Centro de Investigación del Transporte- TRANSyT
- Webs Departament de Territori i Sostenibilitat, Ministerio de Fomento, Unió Europea; butlletins oficials; premsa, entre d'altres.

### 4.2 Catàleg de les 100 infraestructures bàsiques (CAT100).<sup>3</sup>

#### 1. Administració General de l'Estat:

##### 1.1. Xarxa viària:

- 1.1.1. Accés viari al Port de Barcelona **(Fitxa XV1/2015)**.
- 1.1.2. A-27 Tarragona - Montblanc - Lleida **(Fitxa XV2/2015)**.
- 1.1.3. Desdoblament de la N-II per Girona **(Fitxa XV3/2015)**.
- 1.1.4. Execució total de la B-40 **(Fitxa XV4/2015)**.
- 1.1.5. Desdoblament de la N-340. Inclou variant de Vallirana **(Fitxa XV5/2015)**.
- 1.1.6. Enllaç A-2 - AP-7 / B-30 a Castellbisbal.
- 1.1.7. A-14 Tram: Lleida (A-2) Alfarràs.
- 1.1.8. A-26 Figueres-Besalú.
- 1.1.9. B-23 Molins de Rei-Av. Diagonal. Plataformes reservades per al transport públic.
- 1.1.10. N-152 Ribes de Fresser-La Molina-Puigcerdà-frontera francesa. Variant de traçat.
- 1.1.11. N-230 El Pont de Suert- Boca Sud Túnel de Vielha.
- 1.1.12. N-260 Variant de la Seu d'Urgell.
- 1.1.13. N-260 Adrall-Canturri.
- 1.1.14. N-260 Variant de Gerri de la Sal.
- 1.1.15. N-260 Variant de la Pobla de Segur.
- 1.1.16. N-240 Xerallo-el Pont de Suert.
- 1.1.17. N-240 Variant de Riudecols.
- 1.1.18. N-240 Variant de Corbera d'Ebre.
- 1.1.19. N-240 Variant de Gandesa.
- 1.1.20. AP2-A2-B-24 Connexió Pallejà-Molins de Rei.
- 1.1.21. A-2 Tercer carril entre Igualada i Martorell.
- 1.1.22. A-7 Vilafranca-Abrera.
- 1.1.23. Finalització Cinturó Litoral. Tram Zona Franca-Morrot.
- 1.1.24. Prolongació de la C-32 i la connexió amb la B-23. El Prat-Sant Boi de Llobregat.
- 1.1.25. B-20 Cobriment al seu pas per Santa Coloma de Gramanet.

##### 1.2. Xarxa ferroviària de mercaderies:

- 1.2.1. Nou accés sud ferroviari al Port de Barcelona (I) **(Fitxa XFM1/2015)**.
- 1.2.2. Nou corredor de mercaderies entre Martorell i Castellbisbal (variant de Martorell). **(Fitxa XFM2/2015)**.
- 1.2.3. Conversió a ample de via mixt del corredor Castellbisbal-Vila-Seca **(Fitxa XFM2/2015)**.
- 1.2.4. Conversió a ample de via mixt del corredor Castelló-Tarragona **(Fitxa XFM2/2015 i XFM3/2016)**

---

<sup>3</sup> Nomenclatura infraestructures- XV: Xarxa viària; XFM: Xarxa ferroviària de mercaderies; XFP: Xarxa ferroviària de passatgers; P: Ports; A: Aigua.

- 1.2.5. Adaptació a l'ample UIC del tram de Vilamalla-Portbou.
  - 1.2.6. Conversió a ample mixt del tram Reus-Vila-seca.
  - 1.2.7. Rehabilitació de la via entre Reus i roda de Barà exclusiu per mercaderies.
  - 1.2.8. Conversió a ample mixt de la línia convencional Zaragoza-Lleida-Reus/St. Vicens de Calders.
  - 1.2.9. Conversió a ample mixt de la línia convencional Reus-Zaragoza (Casp).
  - 1.2.10. Remodelació de la terminal ferroviària del Vallès (La Llagosta).
  - 1.2.11. Condicionament de la Terminal de Vilamalla a les necessitats del tràfic europeu.
  - 1.2.12. 2na fase de remodelació del nus de Mollet.
  - 1.2.13. Adaptació i apartadors per trens 750m del corredor Barcelona-Zaragoza-Madrid.
- 1.3. Xarxa ferroviària de passatgers:
- 1.3.1. Millores de les instal·lacions per a la prestació del servei de Rodalies de Barcelona (**Fitxa XFP1/2015**):
    - 1.3.1.1. Millores generals d'infraestructura, electrificació, senyalització i instal·lacions de la xarxa.
    - 1.3.1.2. Millora de la senyalització i els sistemes de gestió del trànsit ferroviari als túnels de rodalia de Barcelona.
    - 1.3.1.3. Millora de la seguretat ferroviària: actuacions destinades a la millora de diferents aspectes relacionats amb la seguretat ferroviària i que incorporaran actuacions destinades a evitar encalçaments o les afeccions a la infraestructura motivades per accidents naturals (tempestes, desprendiments de terreny), entre d'altres.
  - 1.3.2. Desdoblament Montcada – Ripoll (**Fitxa XFP3/2015**).
  - 1.3.3. Duplicació Arenys de Mar – Blanes.
  - 1.3.4. Accés ferroviari a l'Aeroport del Prat (**Fitxa XFP2/2015**).
  - 1.3.5. Túnel de Montcada.
  - 1.3.6. Tram Castelldefels-Cornellà-Zona Universitària-Glòries que inclou el tercer túnel passant de rodalies de Barcelona. Intercanviador de la Torrassa (L'Hospitalet de Llobregat) i millora de les instal·lacions i inserció urbana entre Sants i l'Hospitalet.
  - 1.3.7. Estació de la Sagrera.
  - 1.3.8. Nou traçat amb duplicació de la via del tram Vandellós-Tarragona de la línia convencional i connexió amb la línia d'alta velocitat.
  - 1.3.9. Nova estació del TAV a l'aeroport de Girona.
  - 1.3.10. Nova estació intermodal del Baix Llobregat i la Sagrera.
  - 1.3.11. Intercanviadors de Martorell, El Prat de Llobregat, Arc de Triomf, Barberà-Cerdanyola, San Cugat.
- 1.4. Ports:
- 1.4.1. Port de Barcelona. Nova terminal de sòlids a granel al moll Álvarez de la Campa.

- 1.4.2. Accessos ferroviaris i viaris als ports de Tarragona. **(Fitxa XFM3/2016 i Fitxa XV2/2015).**
  - 1.4.3. Port de Barcelona. Nou accés ferroviari al Port de Barcelona (II) **(Fitxa XFM1/2015)**; Terminal expedició/recepció Nou Llobregat **(Fitxa P1/2015)**; Noves terminals intermodals a l'antiga llera del riu Llobregat **(Fitxa P2/2015)**; Accés viari-ferroviari a Álvarez de la Campa **(Fitxa P3/2015)**; Ampliació terminal ferroviària Príncep d'Espanya. **(Fitxa P3/2015).**
  - 1.4.4. Port de Barcelona. Xarxa viària interna: Nous accessos a l'Ampliació Sud. Fase 2: Nus Nord.
- 1.5. Aigua:
- 1.5.1. Interconnexió de xarxes Ebre- Ter/Llobregat **(Fitxa A1/2015).**
  - 1.5.2. Acabament de la xarxa principal Canal Segarra-Garrigues, inclosa la Presa d'Albagés **(Fitxa A2/2015).**
- 1.6. Telecomunicacions (competències compartides):
- 1.6.1. Extensió de la xarxa de fibra òptica.
  - 1.6.2. Desplegament d'antenes de telefonia.
- 1.7. Energia:
- 1.7.1. Completar les línies d'alta tensió.
  - 1.7.2. Millorar la capacitat i la qualitat de la xarxa elèctrica i implantar noves subestacions i línies elèctriques.
  - 1.7.3. Desenvolupar smart grid i l'autoconsum.
2. Generalitat de Catalunya:
- 2.1. Xarxa viària:
- 2.1.1. Vial port-aeroport **(Fitxa XV6/2015).**
  - 2.1.2. C-66. Tram: Banyoles-Besalú **(Fitxa XV7/2015).**
  - 2.1.3. C-32 Tram: Tordera-Blanes-Lloret de Mar **(Fitxa XV8/2015).**
  - 2.1.4. C-58. Tram: Cerdanyola-Terrassa. Tercer carril **(Fitxa XV9/2015).**
  - 2.1.5. C-53 i C-26. Tàrrrega-Balaguer- Alfarràs **(Fitxa XV10/2015).**
  - 2.1.6. C-12 Tram Sant Carles de la Ràpita-Amposta-Lleida **(Fitxa XV11/2015).**
  - 2.1.7. Acabament de l'eix Vic – Olot. C-63 Variant d'Olot; Variant de les Preses.
  - 2.1.8. A-16 Desdoblament dels túnels de Vallvidrera.
  - 2.1.9. C-16 Reconversió a autovia entre Berga i Bagà.
  - 2.1.10. Túnel d'Horta.
  - 2.1.11. B-500. Tram Badalona-Mollet del Vallès.
  - 2.1.12. C-32 Tram: Variant de Mataró.
  - 2.1.13. C-35 Nova carretera Granollers-Cardedeu.
  - 2.1.14. C-37 Ronda Sud d'Igualada. Fase 1.
  - 2.1.15. C-14 Tàrrrega-Adral. Variants pendents d'executar.

- 2.1.16. C-233. Eix de les Garrigues Variants i condicionaments pendents d'executar.  
Fase 1
  
- 2.2. Xarxa ferroviària de passatgers i tramvia:
  - 2.2.1. Finalització de les línies L9 i L10 **(Fitxa XFP4/2015)**.
  - 2.2.2. Finalització ampliació FGC Sabadell.
  - 2.2.3. Finalització ampliació FGC Terrassa (en servei juliol 2015).
  - 2.2.4. FGC L8 Plaça Espanya- Gràcia.
  - 2.2.5. Nova línia d'FGC Barcelona-Vallès pel túnel d'Horta.
  - 2.2.6. Millora de capacitat de FGC entre Olesa i Manresa.
  - 2.2.7. FGC L6 Reina Elisenda- Finestrelles.
  - 2.2.8. Connexió Trambaix i el Trambesòs (tramvia).
  - 2.2.9. Perllongament de la línia 3 d'Esplugues a Sant Feliu de Llobregat **(Fitxa XFP5/2016)**.
  - 2.2.10. Perllongament de la línia 1 al Prat des de l'Hospital de Bellvitge **(Fitxa XFP5/2016)**.
  - 2.2.11. Perllongament de la línia 1 a Badalona **(Fitxa XFP5/2016)**.
  - 2.2.12. Perllongament de la línia 2 (Sant Antoni) al Parc logístic **(Fitxa XFP5/2016)**.
  - 2.2.13. Perllongament de la línia 4 La Pau-La Sagrera **(Fitxa XFP5/2016)**.
  
- 2.3. Aigua:
  - 2.3.1. Interconnexió de les xarxes Ebre-Llobregat **(Fitxa A1/2015)**.
  - 2.3.2. Execució total de la xarxa secundària del canal Segarra-Garrigues, inclosa la presa d'Albagés **(Fitxa A2/2015)**.
  - 2.3.3. Tractament d'aigua i depuradores.
  - 2.3.4. Millora de la garantia de l'abastiment d'aigua.
  - 2.3.5. Protecció i millora del litoral i dels aquífers.
  
- 2.4. Plataformes logístiques:
  - 2.4.1. Logis Intermodal Penedès, Empordà i Montblanc.
  - 2.4.2. LOGIS Ebre.
  - 2.4.3. ZAL Tarragona.
  - 2.4.4. Xarxa logística pels ports de Tarragona i Barcelona.
  - 2.4.5. Nou centre logístic en l'àmbit metropolità de Barcelona (Baix Llobregat nord-Abrera).

## 5. Membres del Grup de Treball Foment Infraestructures

President	Joaquim	Llansó	President de la CCOC
Vicepresident	Josep	Túnica	President d'ASINCA
Vocal	Esteban	Arimany	Soci d'Uría Menéndez
Vocal	Jordi	Artigas	Arquitecte d'AIM 3 Grup
Vocal	Iñaki	Badiola	Director Corp. - Corp. & Instit. Banking de CaixaBank
Vocal	Jose Alberto	Carbonell	Director General del Port de Barcelona
Vocal	Julio	De Ramón-Laca	Director de Infraestructuras d'Agbar
Vocal	Enric	Pérez	Cap d'Estudis i Afers Internacionals d'Abertis
Vocal	Francisco	Gutiérrez	Enginyer de Camins, Canals i Ports
Vocal	Miquel	Llevat	Director General de Desarrollo de COMSA
Vocal	Pere	Macias	President de Fundació Cercle d'Infraestructures
Vocal	Josep Manel	Marí	Director Estudis de la CCOC
Vocal	Josep	Oriol	Director General Saba Parcs Logístics
Vocal	Jordi	Piera	Enginyer Industrial
Vocal	Joan	Rojas	Director General d'ALG
Vocal	Ramón	Serra	President d'URBICSA
Vocal	Ferran	Travé	Director Banca Corporativa Catalunya de Bankia
Secretari	Salvador	Guillermo	Director d'Economia de Foment del Treball Nacional





## 6. Fitxes d'infraestructures.

- Fitxa XV1/2015 Accés viari al Port de Barcelona.
- Fitxa XV2/2015 Corredor Tarragona-Península A-27 (Desdoblament N-240 Tarragona-Montblanc-Lleida).
- Fitxa XV3/2015 Desdoblament de la N-II per Girona.
- Fitxa XV4/2015 Autovia orbital B-40.
- Fitxa XV5/2015 Desdoblament de la N-340. Inclou la variant de Vallirana.
- Fitxa XV6/2015 Vial port-aeroport.
- Fitxa XV7/2015 Desdoblament de la C-66 entre Banyoles i Besalú.
- Fitxa XV8/2015 C-32 Tordera-Blanes-Lloret de Mar.
- Fitxa XV9/2015 C-58 Barberà-Terrassa. Tercer carril.
- Fitxa XV10/2015 C-53 i C-26 Tàrrrega-Balaguer-Alfarràs.
- Fitxa XV11/2015 C-12 Sant Carles de la Ràpita-Amposta-Lleida.
- Fitxa XFM1/2015 Nou accés ferroviari al Port de Barcelona.
- Fitxa XFM2/2015 Conversió a ample de via mixt del corredor Castellbisbal-Vila-seca i del corredor Castelló-Tarragona.
- Fitxa XFM3/2016 Accés ferroviari al port de Tarragona.
- Fitxa XFP1/2015 Millores de les instal·lacions per a la prestació del servei de Rodalies de Barcelona.
- Fitxa XFP2/2015 Accés ferroviari a l'Aeroport del Prat.
- Fitxa XFP3/2015 Desdoblament de la línia R-3 de Rodalies entre Montcada i Reixac i Ripoll.
- Fitxa XFP4/2015 Finalització de les línies de metro L9 i L10.
- Fitxa XFP5/2016 Perllongament de les línies de metro L1, L2, L3 i L4.
- Fitxa P1/2015 Nous accessos a l'Ampliació Sud. Terminal d'expedició i recepció Nou Llobregat.
- Fitxa P2/2015 Terminal intermodal de l'antiga Ilera.
- Fitxa P3/2015 Accés viari i ferroviari al moll Álvarez de la Campa.
- Fitxa P4/2015 Ampliació de la Terminal Ferroviària de Príncep d'Espanya.
- Fitxa A1/2015 Interconnexió de les xarxes de l'Ebre i el Ter-Llobregat.
- Fitxa A2/2015 Canal Segarra-Garrigues.



## Fitxa XV1/2015

### Accés viari al Port de Barcelona

#### PLANIFICACIÓ

L'actuació està inclosa en el vigent Plan de Infraestructuras, Transporte y Vivienda PITVI (2012-2024), en el Pla d'infraestructures del transport de Catalunya 2006-2026 i en Pla d'inversions xarxa viària del Conveni Departament de Territori i Sostenibilitat i el Ministerio de Fomento (2006-2012), així com el Pla Estratègic Metropolità de Barcelona.

Aquesta infraestructura, de caràcter estratègic pel desenvolupament del transport a la Unió Europea, és una de les baules pel desenvolupament del Corredor Mediterrani, que forma part de la xarxa europea de transports (TEN-T), i, per tant, rebrà finançament europeu.

#### RENDIBILITAT ECONÒMICA I SOCIAL

El port de Barcelona representa prop del 2% del PIB de Catalunya i és una font d'ingressos i llocs de treball que s'han de potenciar.

El Port de Barcelona gaudeix de dos avantatges que obren grans oportunitats de desenvolupament: la ubicació del port, propera als principals fluxos marítims, i l'estalvi de temps en la mobilització de mercaderies cap al nord d'Europa.

L'objectiu del Port de Barcelona és ser el hub logístic —el centre logístic— del Mediterrani, és a dir, la porta del moviment de mercaderies del sud d'Europa. Es tracta de consolidar-se com a centre de distribució, concentració i logística de càrregues. Per això identifica tres corredors principals d'interès:

- Corredor ibèric: Barcelona-Madrid-Lisboa.
- Corredor de l'Ebre: Barcelona-Saragossa-Burgos i nord de la península.
- Corredor del nord d'Europa: Barcelona-Perpinyà-Tolosa-Lió.

En l'horitzó del 2020 aquest objectiu estratègic s'haurà d'haver materialitzar en assoliments concrets com 70 milions de tones de càrrega. I perquè això sigui possible caldrà també que el 50% de la càrrega contenitzada manipulada tingui origen o destinació fora de Catalunya i, per tant, que el radi geogràfic d'influència del Port s'ampliï i arribi fins a 1.200 km en alguns casos. La càrrega s'ha de captar més enllà dels límits actuals i per a això cal competir amb els ports del nord d'Europa, per on encara es canalitza prop del 70% del comerç marítim amb Àsia

Per tal de treballar en la consecució de l'objectiu esmentat, el Port de Barcelona ha d'acabar les noves connexions viàries i ferroviàries per ampliar la connexió amb l'interior

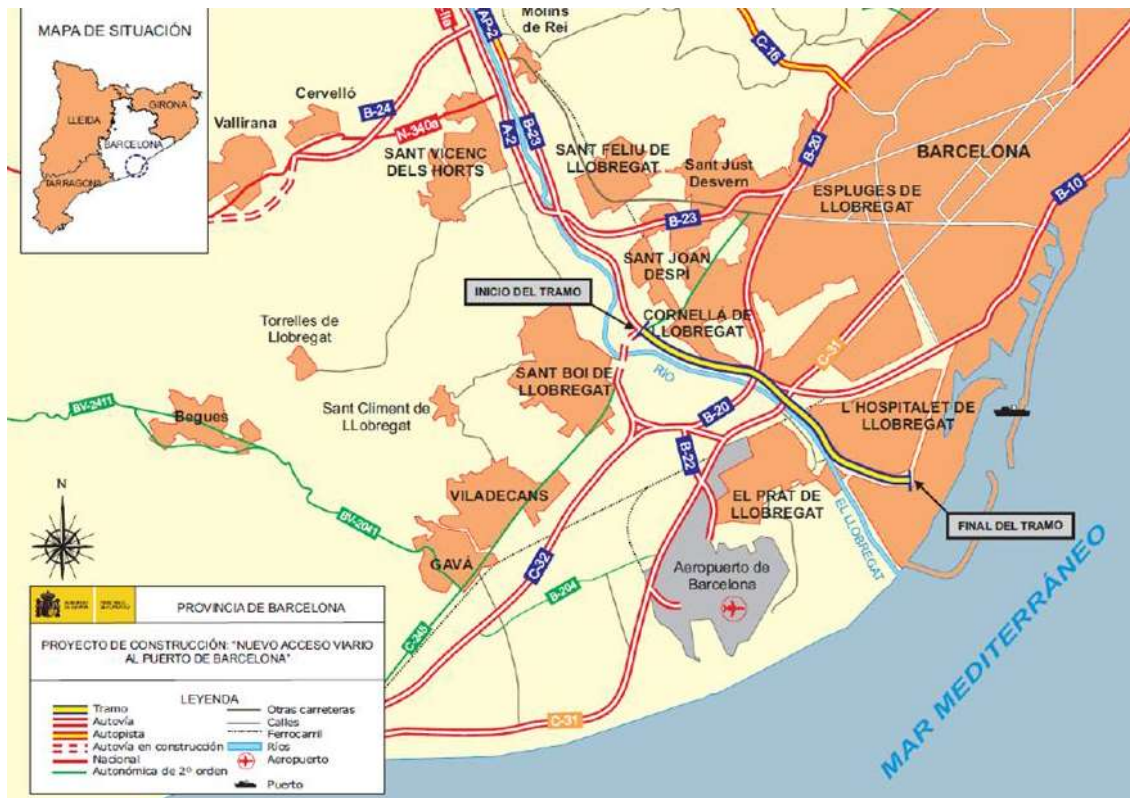
i desenvolupar els serveis d'orientació al client per augmentar l'eficiència i la productivitat de les empreses logístiques.

La fiabilitat en relació al temps de lliurament de les mercaderies és de vital importància per a la competitivitat del port i pel valor afegit que aporta.

### ESTAT DE LES OBRES

Les obres es van adjudicar el novembre de 2014 i el desembre van iniciar-se. El pressupost d'inversió en l'obra ascendeix a 117.850.000 d'euros, quantitat que sumada al cost de redacció del projecte, a l'import estimat de les expropiacions i a l'assistència tècnica per a el control i vigilància de l'obra llança una inversió total de 141, 97 milions d'euros. El termini d'execució és de 40 mesos.

L'actuació consistirà en la construcció d'un nou accés des de la Xarxa de Carreteres de l'Estat al Port de Barcelona pel seu límit sud. Actualment, l'accés viari es realitza a través de la Ronda Litoral (B-10), que presenta un significatiu trànsit de vehicles pesants.



Amb aquesta actuació, a més de millorar les actuals condicions d'accessibilitat a l'àrea metropolitana de Barcelona, es millorarà la connectivitat a nivell terrestre del Port i es descongestionaran els actuals accessos, augmentant la capacitat i la seguretat de la xarxa.

El nou Accés Sud viari al Port de Barcelona tindrà secció d'autovia, de 9,2 quilòmetres de longitud, i accedirà al port pel seu límit sud.

En el seu recorregut, a través dels municipis de Sant Joan Despí, Cornellà de Llobregat, el Prat de Llobregat, l'Hospitalet de Llobregat i Barcelona, poden distingir-se tres trams principals:

- Tram 1: Augment de la capacitat de l'autovia A-2 mitjançant la construcció d'un nou carril a les dues calçades, des de les proximitats de l'enllaç de Cornellà fins a l'enllaç de L'Hospitalet, on es bifurca la nova autovia. També es millora l'esmentat enllaç de Cornellà.
- Tram 2: Execució d'un tram d'autovia amb dues calçades de dos carrils per sentit entre l'enllaç de L'Hospitalet i l'encreuament amb l'autovia C-31.
- Tram 3: Execució d'un tram d'autovia, amb dos carrils per sentit, sobre viaducte de 2 km de longitud que salva l'autovia C-31, la línia fèrria d'alta velocitat i la línia fèrrea-convencional, per seguir després al costat de la marge esquerra del riu Llobregat, situant-se sobre la vertical de l'actual via de ferrocarril FGC que va al port i que en el futur acollirà també els amplex UIC i ibèric. Després de superar el pont de Mercabarna, acaba el viaducte i el traçat de l'autovia discorre en terraplè sobre l'antic llit del riu fins a connectar amb la futura entrada al port

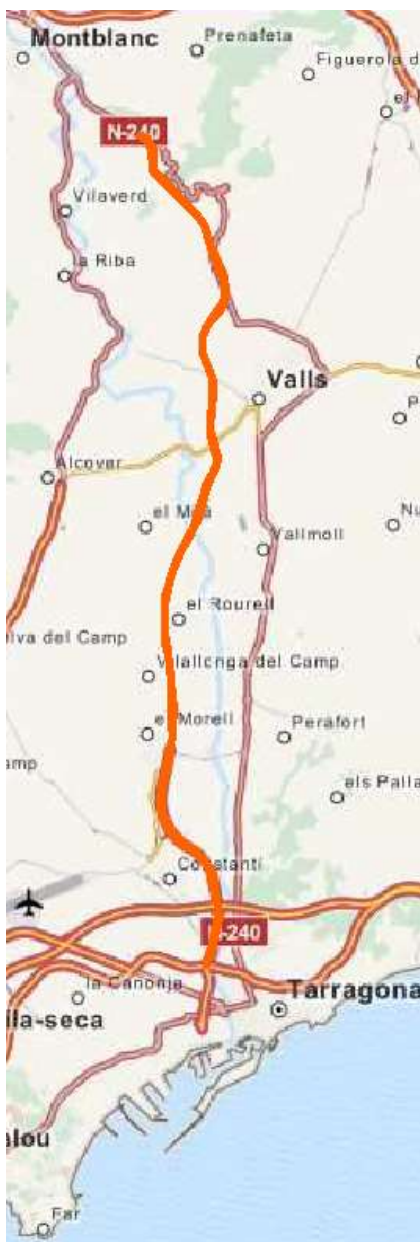
Els Pressupostos Generals de l'Estat del 2016 assignen un import de 10,1 M€ per l'any 2016, i projecten un pressupost de 48,8 M€ el 2017, 51,5 M€ el 2018 i 11,8 M€ el 2019.

Les obres, que es varen iniciar el desembre del 2014, es troben encara en una fase inicial d'execució, centrada en els serveis i indústries afectades pel traçat, actuació que és clau per a la sortida i entrada del transport per carretera des de les terminals fins la xarxa general viària (Ronda Litoral i nus del Llobregat). Els treballs no prendran cos fins els darrers anys d'execució, segons la planificació actual, que s'ha endarrerit un anys respecte la inicial.



## Fitxa XV2/2015

# Corredor Tarragona-Península A-27 (Desdoblament N-240 Tarragona-Montblanc-Lleida)



### PLANIFICACIÓ

Administració General de l'Estat

Segons el Conveni signat l'any 2006 entre el Departament de Territori i Sostenibilitat i el Ministerio de Fomento (Pla d'inversions 2006-2012) aquest es comprometia a iniciar obres o licitacions prioritàries a l'autovia interurbana A-27 Tarragona-Lleida, que corre paral·lela a la N-240, per un import global de 270,7 milions d'euros. L'actuació també apareix en el Plan de Infraestructuras, Transporte y Vivienda PITVI (2012-2024) del Ministerio de Fomento.

Generalitat de Catalunya

El corredor Tarragona Península (centre-nord), N-240: reconversió en autovia Tarragona-Montblanc-Lleida forma part de la xarxa transeuropea en el Pla d'Infraestructures de Transport de Catalunya 2006-2026. El projecte ja apareixia al Pla de carreteres aprovat per la Generalitat el 1995.

Complementa aquesta corredor l'accés viari a la ZAL del Port de Tarragona, que resta a l'espera de l'aprovació definitiva del Pla Especial de la ZAL.

### RENDIBILITAT ECONÒMICA I SOCIAL

L'autovia projectada és essencial per enllaçar les comarques de Ponent i del Camp de Tarragona amb l'eix del País Basc, Navarra i l'Aragó. El fre a aquesta

infraestructura limita l'accessibilitat al port de Tarragona i el desenvolupament del sector químic, agroalimentari i turístic.

També és necessària per descongestionar la N-240 i reduir-ne l'accidentalitat. Per exemple, el tram Tarragona-Accés a Valls pateix una intensitat mitjana diària el 2013 de 18.684 vehicles i una mitjana anual de 3 accidents mortals o greus.

#### ESTAT DE LES OBRES

L'estudi informatiu i d'impacte ambiental de l'A-27 Tarragona-Montblanc que es va aprovar l'any 2003 dividia el traçat en quatre trams: Tarragona-el Morell (7,8 km), el Morell-variant de Valls (9,5 km), variant de Valls (5 km) i Valls-Montblanc (5,1 km).

La redacció dels projectes constructius dels quatre trams es van licitar i adjudicar durant els anys 2004 i 2005, i les obres entre 2006 i 2008.

El juny de 2007 el Ministeri de Foment va iniciar la redacció de l'Estudi informatiu i d'impacte ambiental de l'A-27 entre Montblanc i Lleida, tot i que no descartava alliberar el peatge de l'AP-2 entre aquestes dues ciutats.

El febrer de 2008 es varen posar en marxa els treballs dels tres primers trams (Tarragona-el Morell, el Morell-Valls i variant de Valls) i el febrer de 2009 el tram Valls-Montblanc. En aquest darrer tram, les obres avançaven lentament a causa de les dificultats tècniques que obligaren a efectuar canvis.

El juliol de 2010 el Ministeri de Foment atura les obres, a causa de la crisi econòmica, que es reprenen el 2011 en els tres primers trams. El tram Valls i Montblanc no es reprenen en espera d'una solució.

Finalment, el tram Tarragona-El Morell entra en servei l'agost del 2013, el tram El Morell-Variant de Valls l'octubre del 2015 i la Variant de Valls el desembre del mateix any.

Pel que fa el tram Variant de Valls-Montblanc, els Pressupostos Generals de l'Estat del 2016 conté una dotació pressupostària de 2,9 M€ per reactivar les obres el 2016, amb una projecció de 22M€ el 2017, 34,3 M€ el 2018 i 27,3 M€ el 2019 per finalitzar l'obra el 2020.

Quant a la duplicació de la calçada de la N-240 en els trams Lleida-Les Borges Blanques-Montblanc, hi ha programades obres a iniciar el 2017 fins el 2019, amb un cost total de 56,3 M€.

Els pressupostos incorporen també la connexió de l'A-27 amb l'AP-2 a Montblanc, obra que finalitzaria el 2019 amb un cost total de 17,5 M€.

L'accés viari a la ZAL del Port de Tarragona resta a l'espera de l'aprovació definitiva del Pla Especial de la ZAL i a partir d'aquest moment l'Autoritat Portuària de Tarragona ja podria licitar les obres corresponents, donat que ja es compta des de fa temps amb la corresponent disponibilitat pressupostària.

Fonts: Observatori de Projectes i Debats Territorials de Catalunya; Congreso de Diputados; Butlletins oficials; Diari de Tarragona; Port de Tarragona.



## Fitxa XV3/2015

### Desdoblament de la N-II per Girona

L'N-II (A-2 en els trams que ja disposen de dos carrils per sentit), que pertany a la Red de Carreteras del Estado, és la carretera que uneix Madrid i el pas fronterer de la Jonquera passant per Guadalajara, Saragossa, Lleida, Barcelona i Girona (99 Km). Al seu pas per les comarques gironines prové del litoral del Maresme i, a partir de Malgrat de Mar, penetra cap a l'interior en direcció a Tordera (on enllaça amb la C-32). A partir de Maçanet de la Selva i fins a la frontera amb França se situa en paral·lel a l'autopista AP-7, excepte en les variants de Girona i Figueres que passen per l'est d'aquestes poblacions.

#### PLANIFICACIÓ

La conversió en autovia de la N-II, pel seu pas per Girona no estava contemplada en el Plan General de Carreteras (1984-1991), però sí es va incloure en el Plan Director de Infraestructuras (1997-2007). Per les característiques de la via, segons el Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte PEIT (2005-2020), també s'hauria d'haver desdoblada.

L'actuació apareix al Plan de Infraestructuras, Transporte y Vivienda PITVI (2012-2024) del Ministerio de Fomento com "A-2 Autovía del Nordeste en Aragón y Cataluña" i "N-II Variantes en Girona" i en el Pla d'infraestructures del transport de Catalunya 2006-2026 "A-2/N-II: reconversió en autovia entre Maçanet de la Selva i la Jonquera".

#### RENDIBILITAT ECONÒMICA I SOCIAL

La N-II pel seu pas per la província de Girona va registrar el 2012 17 víctimes mortals, que només s'han reduït amb l'obligació dels camions per l'AP-7 (abril del 2013). Segons el RACC (juliol 2014), la N-II és la infraestructura viària a Catalunya (junt a la N-340) que més necessita inversió en seguretat.

La Intensitat Mitjana Diària (IMD) de tràfic és d'entre 20.053 i 15.053 vehicles, depenent del tram (EuroRAP 2014), molt per sobre del 15.000 vehicles que es solen considerar com a límit per a justificar el desdoblament o la creació de variants.

Per altra banda, les poblacions de Bàscara i Pont de Molins es veuen greument afectades per la perillositat, la pol·lució i contaminació acústica d'una via que transcorre per dins del casc urbà.

Així mateix, finalitzar el desdoblament és fonamental per facilitar la mobilitat fluida a la zona, la manca de la qual produeix pèrdues econòmiques per congestió.

### ESTAT DE LES OBRES



Els primers tràmits per desdoblar l’N-II a les comarques gironines i convertir-la en una autovia de quatre carrils –dos per sentit– es van iniciar els anys 80. No obstant això els primers treballs no es van emprendre fins el 2004. L’any 2007 el Ministeri de Foment va inaugurar el tram Caldes de Malavella-Fornells de la Selva (8 quilòmetres) i entre aquell any i el 2009 es van iniciar els trams Maçanet de la Selva-Sils (4,7 km), Sils-Caldes de Malavella (6,7 km) i, ja al nord de Girona, Medinyà-Oriols (3,4 Kms). En tots els casos, però, les obres es van aturar poc després de començar: en els dos primers trams per dificultats econòmiques de les empreses constructores i en el tercer a causa de la retallada en infraestructures del Govern de l’Estat.

L’estat de les obres és la següent:

- Millora del traçat i reordenació d’accessos a Tordera: Obres adjudicades el novembre del 2014.
- Enllaç de Vidreres (A-2/C-35): obres licitades el març del 2016.
- Tram Sils-Maçanet de la Selva: obres en execució des de juliol del 2015.
- Tram Medinyà-Oriols: Adjudicades l’abril del 2009, les obres s’aturaren durant el 2010. Adjudicades de nou el desembre del 2014; contracte formalitzat el maig del 2015.
- Enllaços de Pontós i Garrigàs: obres adjudicades el novembre del 2014; contracte formalitzat el març del 2015.
- S’han posat en servei els trams Caldes de Malavella-Sils (desembre 2014) i l’enllaç Figueres-Nord (abril del 2015).

Segons l’Acord d’Actuacions en Infraestructures Estratègiques entre el Departament de Territori i Sostenibilitat i el Ministeri de Foment del febrer del 2015 el Ministeri es comprometia a que durant el 2015 quedarien redactats els projectes de duplicació de la carretera en els trams: Vilademuls - Bàscara i Pont de Molins – frontera francesa (sotmès a informació pública l’agost del 2015). I que l’any 2016 es redactaran els projectes de les variants de Bàscara i de Pont de Molins.

L’import consignat als Pressupostos Generals de l’Estat del 2016 a les actuacions de desdoblament de la N-II a Girona ascendeixen a un total de 12,62 milions d’euros.

Fonts: Observatori de Projectes i Debats Territorials de Catalunya; Cambra Oficial de Contractistes d’Obres de Catalunya; Ministerio de Fomento; Departament de Territori i Sostenibilitat; RACC; Diari de Girona; Pressupostos Generals de l’Estat i butlletins oficials.

## Fitxa XV4/2015

### Autovia orbital B-40

#### PLANIFICACIÓ

La B-40, també coneguda com a Quart Cinturó de Barcelona, forma part de la xarxa transeuropea i del corredor mediterrani. Serà una autovia de circumval·lació de l'àrea metropolitana de Barcelona, que prolongarà l'A-7 procedent d'Algesires i s'iniciarà a la cruïlla d'aquesta amb l'A-2 a Abrera, per continuar circumval·lant les localitats de Terrassa, Sabadell i Granollers abans de finalitzar a l'autopista C-60, que continua fins a Mataró.

Ja va començar a figurar en el primer Pla metropolità de l'any 1968, i, a partir de aquí, ha anat figurant en diversos plans. Actualment consta en el Plan de Infraestructuras, Transporte y Vivienda PITVI (2012-2024) del Ministerio de Fomento, que és el que té la competència, i el Pla d'Infraestructures del Transport de Catalunya 2006-2026.



#### RENDIBILITAT ECONÒMICA I SOCIAL

La B-40 és una infraestructura que connectarà les comarques del Vallès Oriental i el Vallès Occidental amb el Baix Llobregat i Maresme, fonamental per al desenvolupament econòmic de la zona i també del seu teixit productiu.

L'objecte d'aquesta infraestructura és facilitar la connexió entre les ciutats mitjanes de la segona corona metropolitana de Barcelona i serviria per descongestionar tota la xarxa comarcal i local, que avui dia està molt congestionada, i també, a més, el trànsit de llarg recorregut d'accés al port de Barcelona.

### ESTAT DE LES OBRES

Els primers estudis informatius daten de l'any 1998, i després en l'any 2007 va constar en les primeres dotacions pressupostàries del Pla d'Infraestructures.

La B-40 es va dividir en quatre trams: un primer tram d'Abrera a Olesa de Montserrat, que està en servei, el tram Olesa de Montserrat-Viladecavalls, en fase d'obres, el tram Viladecavalls-Terrassa, que es troba també en servei, i finalment el que seria el tancament de l'autovia B-40 entre Terrassa i Granollers, en fase d'estudi informatiu.

L'any 2003 es van adjudicar aquestes obres que tenien d'haver estat finalitzades el 2010. Però no va ser així, i les obres van patir retards i després van ser paralitzades. El Pressupost del 2016 hi consta una partida pressupostària de 12 milions de euros per continuar aquestes obres

Per l'any 2015, el Ministerio de Fomento va programar dues actuacions a la B-40 en els dos trams que encara es troben pendents: per una part, reiniciar les obres entre Olesa de Montserrat i Viladecavalls (abril 2015), i per l'altra, realitzar l'estudi informatiu en el tancament de l'autovia entre Terrassa i Granollers, prioritzant dins d'aquest tram l'itinerari entre Terrassa i Sabadell, amb l'objectiu que aquesta actuació tingui sentit en el seu conjunt.

El traçat del tram en fase d'obres entre Olesa i Viladecavalls, de 6,2 quilòmetres de longitud, discorre de la ribera oriental del Llobregat i travessa la serra d'en Ribes mitjançant un túnel i finalitza a la cruïlla amb l'autopista C-16 a l'enllaç de Viladecavalls.

El febrer del 2016 la ministra de Fomento va manifestar que aquest tram que tenia un nivell d'execució del 50%. D'acord amb els Pressupostos Generals de l'Estat, aquest tram té consignat un pressupost de 12M€ el 2016, i una projecció de 32,0M€ el 2017, 34,8M€ el 2018. Les obres haurien de finalitzar el 2020, un any després que el previst el 2015.

## Fitxa XV5/2015

# Desdoblament de la N-340. Inclou la variant de Vallirana

La N-340, que segueix amb petites modificacions, el traçat de l'antiga Via Augusta romana, forma part de la Xarxa transeuropea amb la denominació E15. Convertida en alguns trams en autovia A-7— uneix Algeciras (Andalusia) amb Barcelona pel litoral mediterrani en un traçat més o menys paral·lel a l'autopista AP-7.

### PLANIFICACIÓ

La conversió en autovia de la N-340, pel seu pas per Tarragona no estava contemplada en el Plan General de Carreteras (1984-1991), però sí que es va incloure en el Plan Director de Infraestructuras (1997-2007). Per les característiques de la via, segons el Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte PEIT (2005-2020), també s'hauria d'haver desdoblada i convertida en autovia.

L'actuació també està inclosa en el vigent Plan de Infraestructuras, Transporte y Vivienda PITVI (2012-2024) del Ministerio de Fomento "A-7 Corredor entre Cataluña y la Comunidad Valenciana" i "Actuaciones en el corredor de la carretera N-340 (incluye actuaciones en Cataluña y Comunidad Valenciana)".

També forma part del Pla d'infraestructures del transport de Catalunya 2006-2026 amb la descripció següent "Eix 2: A-7/N-340: Reconversió a autovia entre el límit amb Castelló i Vilafranca."

### RENDIBILITAT ECONÒMICA I SOCIAL

Bona part del seu recorregut presenta una elevada intensitat de trànsit i un alt índex de sinistralitat. En el tram Altafulla-Vilafranca, per exemple, la intensitat mitjana de vehicles és de 23.000 vehicles, amb un percentatge de vehicles pesants del 17%. D'acord amb els criteris del Ministerio de Fomento, es considera necessari el desdoblament quan la intensitat mitjana és superior a 15.000 vehicles diaris.

En el període 2010-2012 l'accidentalitat a la N-340 (Nules-Cervelló) fou de 72 morts i 130 ferits greus. Durant els 3 anys del període 2010-2012 va haver-hi un mort o ferit greu cada 5,4 dies al llarg de la carretera N-340 (RACC(2014). *Accidentalitat i intensitat de trànsit a la N-340: Anàlisi i proposta d'actuació*).

A més, la carretera travessa el cas urbà de nombroses poblacions, així com urbanitzacions, entrades i sortides de càmpings, etc. per a la qual cosa els seus habitants es veuen sotmesos a un gran molt elevat de pol·lució i contaminació acústica, a més de la perillositat ja mencionada.

Per altra banda, l'alta congestió d'aquesta via afecta a la mobilitat de persones i mercaderies, ocasionant nombroses pèrdues econòmiques.

### ESTAT DE LES OBRES



El tram entre la Jana-Traiguera (al País Valencià, però només a uns 10 quilòmetres d'Alcanar, al Montsià) i el Perelló (Baix Ebre), disposa d'Estudi informatiu aprovat el febrer del 2014 i està pendent de la licitació de la redacció del projecte.

El següent tram, el Perelló-Hospitalet de l'Infant (Baix Camp) també té l'Estudi infor-

matiu aprovat, l'abril del 2014, i està pendent de la licitació de la redacció del projecte.

El tram d'Altafulla (Tarragonès) a Vilafranca del Penedès (Alt Penedès), amb l'Estudi informatiu aprovat el desembre del 2009, li manca la redacció dels projectes constructius dels cinc subtrams en què es divideix. El Ministerio de Fomento preveu procedir de manera prioritària a la duplicació de la carretera entre Altafulla i La Pobla de Montornès per realitzar la connexió de la A-7 amb la AP-7 a Torredembarra.

Finalment, la connexió des de Vilafranca fins a Barcelona disposava també d'Estudi informatiu redactat però no aprovat, el qual preveia diverses opcions de traçat com un recorregut paral·lel a l'AP-7 fins a Sant Andreu de la Barca o bé seguir l'actual N-340 pel coll de l'Ordal (entre el Garraf i el Baix Llobregat) fins a Vallirana, a partir del qual la via ja estava desdoblada. D'altra banda, també es preveia una connexió des de Vilafranca fins a Abrera per connectar amb el QUART CINTURÓ, per bé que encara mancava l'Estudi informatiu.

El novembre de 2014 es reprenen les obres de la variant de la carretera N-340 a Vallirana, interrompudes des de feia tres anys. Per la població circulen cada dia 18.000 vehicles.

Els Pressupostos Generals de l'Estat del 2016 consignen els següents imports:

A-7 Tram: El Perelló-l'Hospitalet de l'Infant: 150.000 euros.

A-7 Tram: La Jana-El Perelló: 150.000 euros.

N-340 Variante de Vallirana: 18.000.000 euros.

Fonts: Congreso de los Diputados; Observatori de Projectes i Debats Territorials de Catalunya; Cambra Oficial de Contractistes d'Obres de Catalunya; Ministerio de Fomento; Departament de Territori i Sostenibilitat; RACC; Pressupostos Generals de l'Estat i butlletins oficials.

## Fitxa XV6/2015

### Vial port-aeroport

L'eix Port – Aeroport és el vial que, des de l'autovia C-31 fins a la Zona d'Activitats Logístiques (ZAL) del Port, connectarà les àrees logístiques del Mas Blau, de l'aeroport i del Port de Barcelona.

#### PLANIFICACIÓ

Plan de Infraestructuras, Transporte y Vivienda PITVI (2012-2024). Ministerio de Fomento; Conveni Departament de Territori i Sostenibilitat i el Ministerio de Fomento. Pla d'inversions xarxa viària 2006-2012; Conveni de Cooperació en Infraestructures i Medi Ambient al Delta del Llobregat (Pla Delta) signat i aprovat pel Govern central, la Generalitat de Catalunya i els ajuntaments de Barcelona i el Prat de Llobregat l'abril del 1994 i el Protocol per promoure el desenvolupament econòmic del Delta Pla Director per Impulsar l'Activitat al Delta.

#### RENDIBILITAT ECONÒMICA I SOCIAL

Al Delta del Llobregat hi ha la concentració més gran de Catalunya d'instal·lacions logístiques i de transport, i per tant el bon funcionament d'aquest corredor és clau per l'eficiència del sistema logístic metropolità. En aquest àmbit s'hi concentren una sèrie de projectes viaris i ferroviaris que cal impulsar.

El vial port-aeroport permetrà millorar les comunicacions i la fluïdesa del trànsit a l'entorn d'aquest sector industrial i logístic. Tant el port com l'aeroport són per essència llocs de transferència intermodal i, per tant, les connexions terrestres són fonamentals.

#### ESTAT DE LES OBRES

La Generalitat va decidir assumir el 2008 (la competència és del Ministerio de Fomento) una tram curt però complex del sector central sobre el riu per contribuir a concretar tot l'eix. Però el vial, amb el port i l'aeroport ampliat a ple funcionament, no s'ha desenvolupat.

La via que s'ha impulsat correspon al tram central d'aquest eix i possibilitarà la connexió entre la carretera B-250 (costat Aeroport) i el polígon Pratenc, mitjançant un nou viaducte sobre la nova llera del riu Llobregat, que és l'alternativa al saturat pas per Mercabarna.



L'obra, que es va licitar el maig del 2008, es va inaugurar l'abril del 2015 i el febrer del 2016 es va batejar el pont Nelson Mandela.



Pel que fa al Ministerio de Fomento, la resta del vial està en fase de planificació però es desconeix en quin estat de tramitació.

Pel que fa a la Generalitat, els Pressupostos per al 2015 reflecteixen una partida de 32 M€ per realitzar el Vial port-aeroport: rotonda amb la carretera de la Platja i Zal del Port.

Al desembre del 2015 s'adjudica la redacció del projecte complementari núm. 4 de millora local. Talussos. Adequació del marge del riu Llobregat adjacent al vial Port-Aeroport per 6M€.

Font: Fonts: Observatori de Projectes i Debats Territorials de Catalunya; Departament de Territori i Sostenibilitat de la Generalitat de Catalunya; Butlletins oficials; Barcelona Regional; El Periódico de Catalunya.



## Fitxa XV7/2015

### Desdoblament de la C-66 entre Banyoles i Besalú

Aquesta actuació està situada a l'Eix Gironès - el Pla de l'Estany - la Garrotxa, que comunica la Costa Brava i la Garrotxa. El tram inicial de Sant Julià de Ramis (enllaç amb l'autopista AP-7) - Cornellà del Terri (inici de la variant de Banyoles), així com el tram final Inici de la variant de Besalú (viaducte sobre el riu Fluvià) - enllaç amb l'autovia A-26, ja estan desdoblats cal actuar en el tram intermedi que inclou el desdoblament de la variant de Banyoles i un nou traçat en els termes municipals de Serinyà i Sant Ferriol.

#### PLANIFICACIÓ

L'actuació consta al Pla d'infraestructures del transport de Catalunya (2006-2026) i al Conveni Departament de Territori i Sostenibilitat i el Ministerio de Fomento. Pla d'inversions xarxa viària (2006-2012).



### RENDIBILITAT ECONÒMICA I SOCIAL

Actualment circulen per aquest tram de la C-66 uns 13 mil vehicles/dia i hi ha hagut força accidents. Tota la variant de Banyoles, la travessera de Serinyà i el tram de tres carrils entre aquest punt i el riu Ser són els llocs més perillosos i, de fet, s'hi han produït xocs frontals amb víctimes mortals.

L'interès del projecte com a millora de les condicions de circulació en la xarxa viària, en un eix on es preveu un augment continuat del trànsit dels propers vint anys.

L'impacte socioeconòmic positiu per a les comarques i els municipis directament afectats, per als quals el Pla Territorial General de Catalunya preveu un creixement tant de la població com de l'ocupació. Així doncs, la millora de les seves infraestructures viàries, tant pel que fa a vehicles privats, transports de mercaderies i transport públic, és un factor clau per al desenvolupament futur.

### ESTAT DE LES OBRES

Els estudis informatius i d'impacte ambiental es van fer entre el 2004 i el 2006, i el 2007 s'acorda la declaració d'impacte ambiental.

El novembre del 2014 es van portar a terme obres de millora a la C-66, que van consistir a reasfaltar trams de la variant i a repassar part de les línies que determinen els límits de la calçada tant a la part desdoblada de la carretera, entre Sant Julià de Ramis i Banyoles, com també al tram de la C-66 on està pendent de construir-hi el doble carril.

El gener del 2016 s'ha adjudicat la redacció del projecte de millora de la seguretat viària entre Cornellà del Terri i Besalú, que inclou la variant de Banyoles i la travessera de Serinyà. En el projecte s'estudiarà l'allargament dels carrils d'acceleració i desacceleració dels enllaços, la millora de les interseccions, la possible redefinició dels sectors urbans (en referència a la travessera de Serinyà) i dels trams de carril addicional, la implantació de separadors dels dos sentits de circulació al centre de la calçada, la millora de la senyalització, la correcció dels límits de velocitat i de les zones d'avançament i la millora del ferm.

## Fitxa XV8/2015

### C-32: Tordera-Blanes-Lloret de Mar

L'actuació descrita consisteix en perllongar la C-32 fins a Lloret de Mar, arribant a connectar amb la C-63. A més, també disposarà d'un ramal que connectarà la nova infraestructura amb la GI-682 a l'alçada de Fenals.

#### PLANIFICACIÓ

L'actuació apareix al Pla d'infraestructures del transport de Catalunya 2006-2026, "Eix del Maresme I (C-32, Montgat - Lloret - Tossa de Mar): C-32: autopista entre Palafolls i Lloret de Mar i via per a automòbils entre Lloret de Mar i Tossa de Mar", així com al Pla Territorial de les Comarques Gironines.

#### RENDIBILITAT ECONÒMICA I SOCIAL

Blanes i Lloret de Mar són dos municipis que generen i atrauen un elevat nombre de desplaçaments, fent que la xarxa viària que connecta ambdós municipis presenti problemes de congestió.

Aquests problemes encara són més rellevants els caps de setmana i a l'època estival, doncs el municipi de Lloret de Mar rep 1 milió de turistes cada any i assoleix la xifra de 5 milions de pernoctacions anual. Les dades disponibles indiquen que, durant el mes d'agost, Lloret de Mar pot arribar a incrementar la seva població en més de 100.000 habitants a causa del turisme.

Aquesta actuació permetrà reduir considerablement els temps de desplaçament entre aquests dos municipis. A tall d'exemple, el trajecte des de la C-32 fins a l'entrada de Lloret de Mar (Fenals) es podrà fer en 5 minuts quan, actualment, es realitza entre 11 i 25 minuts, en funció de la saturació de la xarxa.

L'actuació suposarà un benefici per a la societat d'uns 62,3 M€ i tindrà una TIR de l'11%. D'altra banda, l'indicador VAN/Inversió ens indica que, per cada euro invertit, el conjunt de la societat obtindrà un benefici de 1,06€.

#### ESTAT DE LES OBRES

El maig de 1994 es signa el pacte entre el Govern de l'Estat Espanyol, aleshores propietària de la via A-19 (actual C-32), i ACESA, les obres de prolongació de l'autopista del Maresme fins a la Selva Marítima i la seva connexió amb la futura A2 i l'AP-7, pel que la mateixa empresa concessionària construiria, conservaria i explotaria la prolongació fins la Gi-600.



Amb el posterior canvi de titularitat en favor de la Generalitat de Catalunya, i canvi de nomenclatura d'A-19 a C-32, l'any 2000 es signa un nou pacte per desenvolupar el projecte de prolongació de l'autopista i es projecta en Pla Director d'Infraestructures el traçat de la mateixa fins a la vila de Tossa de Mar.

L'any 2001, després d'informes de medi ambient i un clar pronunciament del territori sobre el mateix, es va descartar la seva continuïtat fins a Tossa de Mar, i es proposa la finalització del mateix ramal a la C-63 de Lloret a Vidreres.

Durant el període 2003-2008, s'han presentat un seguit d'estudis informatius de projectes de prolongació de l'Autovia de la Costa fins a la Selva Marítima, diferents tots ells entre sí, sense arribar a consensuar les alternatives que el teixit associatiu local demanava, ni arribar a definir formalment el projecte per part del Departament de Territori i Sostenibilitat.

L'any 2009 s'inicia la construcció de la prolongació de la C-32 des de Palafolls fins la GI-600 de Blanes a Tordera.

L'any 2010 es signa el conveni institucional entre ACESA-Abertis i el DPTOP per a construcció de la C-32 des de l'actual enllaç amb la C-32 de la GI-600 fins a la C-63 de Lloret a Vidreres, amb la redacció del projecte constructiu d'una carretera d'un sol carril per sentit i una calçada de 7 metres i 1,5 metres de voral.

El febrer del 2014 el Departament de Territori i Sostenibilitat i Abertis enllestien l'Estudi informatiu i el projecte constructiu del tram Tordera-Lloret. El desembre del 2015 el Departament i els alcaldes de Lloret de Mar, Blanes, Tossa de Mar i Tordera van tancar l'acord per a la prolongació de la C-32 i l'ampliació del projecte amb la incorporació de la proposta dels quatre municipis d'afegir-hi una ronda de circumval·lació que eviti que els vehicles que vagin a Tossa hagin de passar per Lloret.

La primera fase del projecte -el tram entre Blanes i Lloret- tindrà un cost d'execució de 71 milions d'euros que es finançaran amb la major inducció de trànsit a l'autopista C-32. Per la seva banda, la segona fase, que donarà continuïtat al traçat a través de la circumval·lació de Lloret fins a la connexió amb la carretera de Tossa de Mar, començarà el segon semestre de 2018, amb un cost de 98 milions d'euros finançats amb recursos pressupostaris.

Font: Departament de Territori i Sostenibilitat; Observatori de Projecte i Debats Territorials de Catalunya; Cambra Oficial de Contractistes d'Obres de Catalunya; Diari de Girona.

## Fitxa XV9/2015

### C-58 Tram Barberà-Terrassa. Tercer carril

L'autopista C-58 uneix el nord de Barcelona i el sud del Maresme amb Sabadell i Terrassa, passant per l'est de Collserola i seguint, en part, la vall del riu Sec. A part de concentrar el trànsit entre el nord de la capital catalana i bona part del Vallès Occidental, aquesta via també és utilitzada per aquells vehicles que provenen de l'eix del Llobregat (Bages, Berguedà i Cerdanya) o que s'hi dirigeixen. Tot plegat fa que s'hi acumuli una de les densitats de trànsit més elevades de Catalunya -154.000 vehicles diaris l'any 2011- i que, sovint, s'hi registrin col·lapses de circulació.

#### PLANIFICACIÓ

L'actuació consta al Pla d'infraestructures del transport de Catalunya 2006-2026, al Pla Territorial Metropolità de Barcelona i al Conveni Departament de Territori i Sostenibilitat i el Ministerio de Fomento. Pla d'inversions xarxa viària 2006-2012.

#### RENDIBILITAT ECONÒMICA I SOCIAL

Les calçades laterals solucionaran els greus problemes de congestió de la C-58 a l'alçada de la Riera de les Arenes. A més permetran alliberar trànsit de la N-150 entre Sabadell i Terrassa permetent que aquesta carretera funcioni com a corredor de transport públic entre les dues ciutats.

#### ESTAT DE LES OBRES

L'autopista C-58 té la següent secció segons el punt: en el tram entre l'AP-7 i l'enllaç de Sabadell Centre disposa de calçades de 3 carrils més una calçada lateral en sentit nord de secció variable; en el tram entre Sabadell Centre i la ronda Oest de Sabadell té una secció de 3 carrils en sentit Terrassa i 2 carrils en sentit Barcelona més una calçada lateral en sentit nord i en el tram entre Ronda Oest de Sabadell i Terrassa (enllaç amb la C-16) té una secció de 2+2 amb un petit tram de calçada lateral en sentit sud a la Riera de les Arenes. En aquest darrer tram l'autopista presenta episodis de congestió a les hores punta. El PGI preveu una ampliació d'un tercer carril en aquest últim tram i la construcció de calçades laterals entre Barberà i Terrassa.





## Fitxa XV10/2015

### C-53 i C-26 Tàrrrega-Balaguer-Alfarràs

Les carreteres C-53 (entre Tàrrrega i Balaguer) i C-26 (en el tram entre Balaguer i Alfarràs), de les quals és titular la Generalitat de Catalunya, conformen l'anomenat "passadís pirinenc", d'una longitud total de 57,7 quilòmetres, eix clau per a la connexió entre l'àrea metropolitana de Barcelona i el Pirineu oriental català (Val d'Aran i Alta Ribagorça) i d'Osca. Així, el seu traçat s'inicia a l'A-2 (entre Tàrrrega i Anglesola) i acaba a Alfarràs, al límit amb Aragó, on connecta amb l'N-230, que fa el recorregut Lleida-Vielha i que s'ha de convertir a l'autovia A-14.

#### PLANIFICACIÓ

L'actuació apareix al Pla d'infraestructures del transport de Catalunya 2006-2026. Xarxa viària; al Conveni Departament de Territori i Sostenibilitat i el Ministerio de Fomento. Pla d'inversions xarxa viària 2006-2012 i al Pla territorial parcial de Ponent (Terres de Lleida).

#### RENDIBILITAT ECONÒMICA I SOCIAL

El traçat d'aquestes carreteres passa per l'interior de vuit nuclis urbans (Anglesola, Tornabous, la Fullola, el Tarròs, Bellcaire d'Urgell, Castelló de Farfanya, Algerri i Alfarràs) i supera Balaguer amb una variant pel sud i la intensitat mitjana de trànsit durant el 2014 fou de 7.800 vehicles diaris a la C-53 (12% de pesants) i de 3.300 vehicles diaris a la C-26 (12% de pesants).

Tal intensitat de trànsit és causa d'accidents, de contaminació acústica i dels gasos de combustió.

#### ESTAT DE LES OBRES

El Pla d'infraestructures del transport de Catalunya 2006-2026 proposava que aquesta carretera comarcal passés a formar part de la xarxa bàsica secundària a causa del seu caràcter estratègic per a la connexió de l'àrea metropolitana de Barcelona amb els Pirineus. Això volia dir que calia construir les variants dels vuit nuclis urbans per tal de millorar la capacitat i la seguretat de l'eix viari. Aquesta era, de fet, una reivindicació histò-

rica dels ajuntaments i dels veïns dels nuclis afectats, que recordaven que s'havien produït diversos casos d'accidents i atropellaments a causa de l'elevada velocitat dels vehicles.



Entre l'any 2005 i el 2009 es van anar presentant i aprovant els estudis informatius i d'impacte ambiental de les variants. Se'n preveien sis ja que una d'elles, de 8,5 quilòmetres de longitud, superaria tres nuclis: Tornabous, el Tarrós i la Fullola. Cal destacar que la variant d'Alforrià, pel sud del nucli urbà, tindria una connexió futura amb l'autovia A-14 de Lleida a Vielha.

També es va aprovar l'estudi informatiu del condicionament de la C-53 i la C-26 en els trams entre les variants, que preveia l'eixamplament de la calçada dels 9 als 12 metres per tal que la carretera disposés de vorals d'1,5 metres a la C-26 i de 2,5 metres a la C-53 seguint els paràmetres de les carreteres de la xarxa bàsica. També comportava la reordenació d'accessos, amb la supressió d'accessos directes i la seva canalització en vies col·lectores o calçades laterals.

A partir del 2010 la crisi econòmica va afectar el projecte de millora del passadís pirinenc i no es van iniciar els projectes constructius, que havien de ser el pas previ a la licitació de les obres.

El Departament de Territori i Sostenibilitat va enunciar, el gener de 2015, que a curt termini, impulsaria un programa de millores de les travesseres urbanes de la C-53 i la C-26. L'objectiu era reduir la velocitat dels vehicles al pas pels nuclis urbans i afavorir la seguretat. En canvi, la construcció de les variants i el condicionament de la resta del traçat es projectaven a més llarg termini. El programa de millores havia d'estar enllestit a mitjan 2015 i les actuacions s'haurien de realitzar entre el 2015 i el 2016. Es preveia invertir-hi uns 500.000 euros.

D'altra banda el Departament preveia iniciar durant el 2015 la redacció dels projectes constructius de les sis variants previstes i dels trams interurbans, que serien compatibles amb un futur desdoblament del corredor. El novembre del 2015 s'adjudica la redacció de les variants de la C-53 a Bellcaire i Tornabous.

Fonts: Observatori de Projectes i Debats de Catalunya; Departament de Territori i Sostenibilitat.



## Fitxa XV11/2015

### C-12 Tram Sant Carles de la Ràpita-Amposta-Lleida

L'Eix de l'Ebre o Eix occidental de Catalunya discorre en direcció nord-sud i és inclòs a la xarxa transeuropea. Està format pel tram de la carretera N-340 entre Sant Carles de la Ràpita i Amposta, per la carretera C-12 entre Amposta i Lleida i per la futura autovia A-14 entre Lleida i Era Val d'Aran.

#### PLANIFICACIÓ

L'actuació està contemplada al Pla d'infraestructures del transport de Catalunya 2006-2026 i al Pla territorial parcial de les Terres de l'Ebre.

#### RENDIBILITAT ECONÒMICA I SOCIAL

Aquest eix permet millorar la mobilitat i potencia les comunicacions entre el Mediterrani i la plana de Lleida. Més enllà, permetria descongestionar i complementar l'Eix del Mediterrani, incorporar-hi les Terres de l'Ebre, de Lleida i de l'Alt Pirineu connectant-los amb Tolosa i el centre de França, a l'entorn de Clermont-Ferrand, un veritable centre d'alta tecnologia aeroespacial, química i farmacèutica, entre d'altres.

A més, els ports de Barcelona, Tarragona i els Alfacs, els centres integrals de mercaderies, Logis Ebre i CIM Lleida, l'aeroport de Lleida-Alguaire, dotaran a aquest corredor d'una potencialitat logística vital per competir amb d'altres possibles traçats. Es convertiria en una sortida alternativa a l'Eix Mediterrani des de les Terres de l'Ebre, i també de tot l'Eix logístic, industrial i de serveis en què s'està convertint la N-IIa entre Lleida i Cervera, en el corredor Barcelona-Madrid.

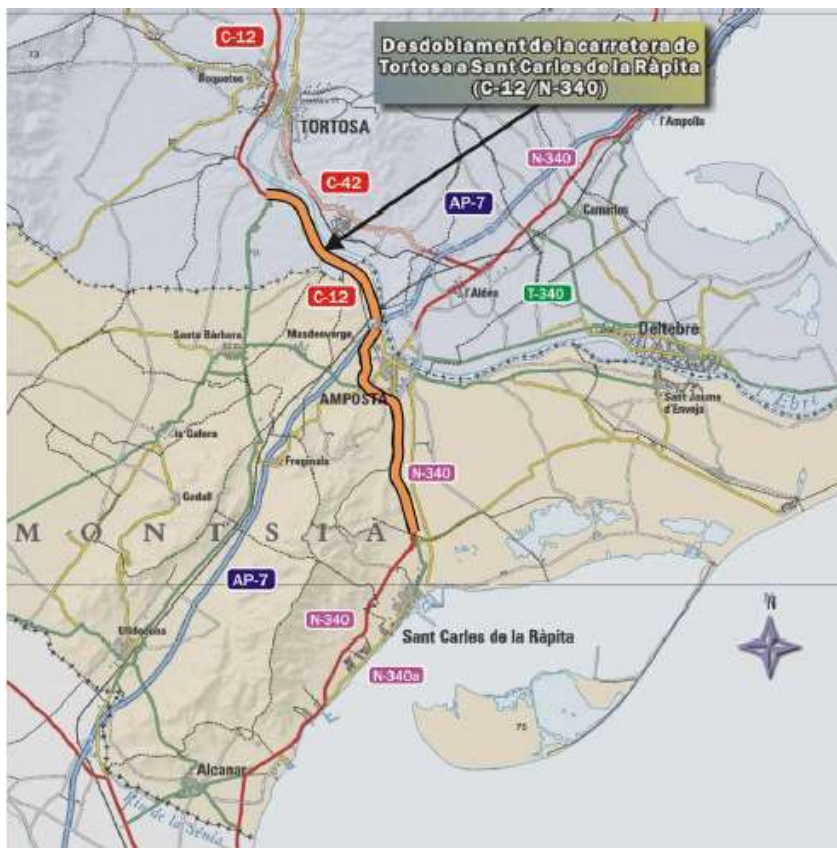
#### ESTAT DE LES OBRES

La planificació de l'Eix de l'Ebre/Eix Occidental de Catalunya contempla el desdoblament de la carretera N-340 entre el port d'Alcanar i Amposta i la reconversió a autovia de la carretera C-12 entre Amposta i Lleida. El traçat té quatre trams diferenciats:

Al primer tram, que va des del límit entre les Terres de l'Ebre i les de Lleida fins al nord de Jesús, al terme municipal de Tortosa.

El segon tram s'inicia amb la variant desdoblada de Tortosa i, posteriorment, aprofita el corredor de l'actual C-12 entre la Raval de Crist, a Roquetes, i Vinallop, amb el desdoblament pertinent. El projecte ha estat aprovat el febrer del 2015 i comporta una inversió que s'ha estimat en 106,5 MEUR.

El tercer tram, des de Vinallop fins a Sant Carles de la Ràpita, es grafia com a corredor en estudi i creua l'autopista AP-7 i la línia ferroviària del corredor del Mediterrani.



Al juliol del 2008 s'adjudicava la redacció de l'estudi informatiu i d'impacte ambiental per al desdoblament de l'Eix de l'Ebre entre Tortosa i Sant Carles de la Ràpita, que abasta una longitud de 18,5 quilòmetres de les carreteres C-12 i N-340 i s'estimava que les obres suposarien una inversió de 122,5 M€.

El desdoblament s'iniciava a la futura variant de Tortosa (C-12), i acabava a l'inici de la variant de Sant Carles de la

Ràpita (N-340). La N-340 ja estava desdoblada en la variant d'Amposta i fins al final del pont sobre l'Ebre.

Al quart i darrer tram, des de Sant Carles de la Ràpita fins al port d'Alcanar, el Pla proposa el desdoblament de la carretera N-340 –que considera i grafia com a condicionament sobre el traçat actual–. Aquesta actuació forma part de l'estratègia de potenciació del port d'Alcanar, mitjançant la qual es connecta amb els principals corredors d'infraestructures a través d'una via d'alta capacitat. Tanmateix, la potenciació del port d'Alcanar ha de comportar la inclusió prèvia en el Pla de ports de Catalunya i la resolució de l'avaluació ambiental corresponent. Les actuacions d'infraestructures associades estan condicionades al desenvolupament del port.

Font: Departament de Territori i Sostenibilitat; Parlament de Catalunya; Pla territorial parcial de les Terres de l'Ebre; Observatori de Projectes i Debats Territorials; butlletins oficials.

## Fitxa XFM1/2015

### Nou accés ferroviari al Port de Barcelona

#### PLANIFICACIÓ

L'actuació consta en el Plan de Infraestructuras, Transporte y Vivienda PITVI (2012-2024) del Ministerio de Fomento, que és el que ostenta la competència, el Pla d'Infraestructures del Transport de Catalunya 2006-2026 i el Pla territorial Metropolità de Barcelona.. L'estudi Informatiu es va aprovar el 2006.



#### RENDIBILITAT ECONÒMICA I SOCIAL

El nou accés proporcionarà al Port un accés independent i amb capacitat suficient a la zona sud de l'enclavament. L'actuació promourà el tràfic ferroviari de mercaderies i millorarà la mobilitat del Port, tant pel que fa a les seves connexions amb l'exterior com a la seva xarxa interna

### ESTAT DE LES OBRES

La Generalitat de Catalunya, el Ministeri de Foment i el Port de Barcelona varen signar, el setembre del 2013, el "Protocol de col·laboració per a l'impuls i consecució del nou accés ferroviari al Port de Barcelona" mitjançant el qual el Port de Barcelona i el Ministeri de Foment -a través d'ADIF- invertiran un total de 100 milions d'euros en el nou accés ferroviari per a mercaderies que donarà servei a l'ampliació sud de la instal·lació catalana. Aquesta inversió serà finançada al 50% entre ambdues entitats.

Per a la coordinació i desenvolupament de les obres s'establirà una comissió de seguiment. Així mateix, es crearà un òrgan de gestió conjunta per tal d'administrar el nou accés ferroviari.

La nova connexió ferroviària partirà del ramal del Llobregat (via d'ample mixt -ibèric i internacional situada a l'alçada del Camp de l'Espanyol) i connectarà amb la via existent d'FGC. L'accés compartirà la plataforma d'FGC des de la Ronda Litoral (en concret, des del nou accés viari a Cornellà) fins superar el pont d'accés a Mercabarna. En aquest punt, el nou accés se separa per dirigir-se per la riba de la nova llera del Llobregat fins connectar amb les instal·lacions ferroviàries de la terminal del moll Prat. El traçat inclou també la connexió amb la terminal ferroviària de Can Tunis.

Així, la infraestructura disposarà de via única en ample mixt (internacional, ibèric i mètric en el tram compartit amb FGC i internacional i ibèric en la resta de trams).

El conjunt d'actuacions que comprenen el nou accés s'ha dividit en un total de 5 projectes per facilitar el seu desenvolupament:

1. Accés ferroviari en via única a través de la plataforma de FGC, des de la connexió amb la Xarxa Ferroviària d'Interès General fins a l'inici de l'anell ferroviari.
2. Prolongació de l'accés ferroviari al Port en via doble des de l'inici de l'anell fins al límit de la zona de servei del Port.
3. Ramal de connexió del nou accés amb Can Tunis.
4. Instal·lacions de seguretat i comunicacions de les noves vies.
5. Subestació de potència per a l'electrificació del conjunt d'actuacions.

El Ministeri de Foment, a través d'ADIF, licitarà, executarà i finançarà les obres dels projectes 1, 3 i 4 (aquest darrer cofinançat pel Port de Barcelona), mentre que el Port farà el mateix amb les obres dels projectes 2 i 5.

En els Pressupostos Generals de l'Estat del 2016, ADIF té consignats 7,5M€ en concepte de "Acceso UIC al Puerto de Barcelona). Fins el 2019, any que finalitzaria l'obra, ha projectat un pressupost total de 64,5 M€

El 21 de novembre del 2015 l'Autoritat Portuària de Barcelona publicava al BOE l'anunci de licitació "Nuevo acceso ferroviario. Vías de acceso y expedición/recepción. (OB-GP-P-0735/2013)" per un import de 20M€.

Font: Port de Barcelona; Ministerio de Fomento; Butlletins oficials i premsa generalista.



## Fitxa XFM2/2015

# Conversió a ample de via mixt del corredor Castellbisbal-Vila-seca i del corredor Castelló-Tarragona

La conversió a ampla de via mixt del corredor Castellbisbal-Vila-seca i del corredor Castelló-Tarragona formen part de les actuacions previstes del Corredor Mediterrani pel transport de mercaderies al seu pas pel Camp de Tarragona.

El corredor amb ample de via mixt (estàndard i ibèric) de Castellbisbal-Vila-seca està concebut com una solució provisional per poder transportar, el més aviat possible, mercaderies des del port de Tarragona i, alhora, connectar amb SEAT a Martorell. El disseny inicial, el trajecte Reus-Roda de Berà, permetria alliberar la façana marítima de Tarragona però actualment està aturat per manca de pressupost.

El disseny del tren d'alta velocitat entre el Camp de Tarragona i Castellbisbal no permet la circulació de mercaderies perquè entre Martorell i Castellbisbal hi ha rampes de 25 mil·lèsimes.

El corredor amb ample de via mixt Castelló-Tarragona és també clau per millorar el corredor ferroviari mediterrani perquè dóna solució al tram de via única i ample ibèric entre Tarragona i Vandellós.

### PLANIFICACIÓ



El corredor mediterrani ha estat objecte de planificació des del Plan de Transporte Ferroviario (1987), Plan Director de Infraestructuras (1993-2007), Plan de Infraestructuras, Transporte y Vivienda PITVI (2012-2024), Pla d'infraestructures del transport de Catalunya (2006-2026), el Pla Territorial Parcial del Camp de Tarragona i el Proyecto de implantación del ancho UIC en el Corredor Ferroviario Mediterráneo (2012), que defineix, amb variacions, la fesonomia actual.

Després de diverses vicissituds, el Corredor Mediterrani a través de Tarragona, estava previst que s'executés com segueix: entre Castelló i Vandellòs s'instal·laria ample UIC en una de les vies i ample mixt, és a dir, tercer carril, a l'altra; entre Vandellòs i Tarragona es col·locarà, des Vandellòs a Vilaseca, ample mixt en una de les dues vies i ample estàndard UIC a l'altra i, des Vilaseca a Camp de Tarragona es posarà ample estàndard UIC a les dues vies. Finalment, des Vilaseca a Tarragona i Castellbisbal, s'instal·larà mixt en la doble via convencional existent.

### RENDIBILITAT ECONÒMICA I SOCIAL

Aquesta infraestructura, de caràcter estratègic pel desenvolupament del transport a la Unió Europea, és una de les baules pel desenvolupament del Corredor Mediterrani, que forma part de la xarxa europea de transports (TEN-T), i, per tant, rebrà finançament europeu. És un dels corredors més densos en transport de mercaderies, que actualment es fan majoritàriament en camió.

La connexió en ample de via mixt Castellbisbal-Vila-seca ha de donar servei al Port de Tarragona i la seva indústria química, a Celsa, Gonvauto, Gonvarri a Castellbisbal, Solvay, Cerestar i la factoria Seat a Martorell, a més dels centres logístics Seat-Martorell, Tarragona Clasificación i Castellbisbal.

Recentment s'ha posat en servei la terminal intermodal del Port de Tarragona, que pot acollir trens de fins a 750 m de longitud d'ample mixte (UIC i ibèric) i està preparada per moure fins a 250.000 teus a l'any. La terminal està orientada a captar tràfics marítims però també tràfics continentals, estant al servei de totes les empreses del territori.

Per la seva situació geoestratègica privilegiada i per l'important clúster petroquímic, Tarragona és un dels territoris amb major potencial de creixement. Tanmateix, disposar d'ample de via internacional amb connexió directa des del Port de Tarragona als mercats europeus és primordial perquè el territori aprofiti al màxim les oportunitats de creixement i desenvolupament, així com facilitar l'atracció de noves inversions que consolidin la trajectòria creixent de Tarragona com a hub logístic del Mediterrani.

Per tant, el Corredor Mediterrani és fonamental per a la competitivitat i la generació de llocs de treball del Camp de Tarragona perquè li permetrà transportar mercaderies al nord d'Europa i a la resta de la península de forma més eficient.

### ESTAT DE LES OBRES

El tram Castellbisbal- Vila-seca, de 97 km de longitud, està format pels subtrams següents: Castellbisbal-Martorell, Martorell-Sant Vicenç de Calders, Sant Vicenç de Calders-Tarragona-Nus de Vila-seca. Al llarg del 2013 es van adjudicar els treballs consistents en l'adequació de las instal·lacions de seguretat i comunicacions i les diverses obres en via i sistemes d'electrificació que permetrien la implantació de l'ample d'estàndard europeu mitjançant la instal·lació del tercer carril.

Per l'any 2016, als Pressupostos Generals de l'Estat hi ha inclosa una partida de 45 M€ per aquest tram, que preveu que finalitzi el 2018, i una altra de genèrica per adaptar a ample de de via U.I.C el corredor mediterrani per import de 30,6M€, que finalitzaria el 2017.

La manca d'un informe ambiental manté paralitzats els treballs en el tram comprés entre Sant Vicenç de Calders i Tarragona, on encara no s'havia realitzat cap actuació. Això pot suposar fins a dos anys d'aturada fins la redacció de l'informe i la seva posterior exposició pública, un temps en el que no es podrien realitzar treballs en aquesta part del traçat ferroviari. Per solucionar aquest problema caldria planificar alternatives, com l'ús d'un traçat per l'antiga línia de Roda de Berà-Reus.

A això s'ha d'afegir la paralització del contracte al tram entre Castelló i Vandellòs per redefinició del projecte. Si abans s'anava a implantar ample internacional a les dues vies, ara es deixarà una en ample mixt i l'altra ibèric.

Així mateix, una altra actuació pendent és el by-pass per mercaderies entre Castellbisbal i Martorell, on el Ministerio de Fomento encara no ha solucionat el problema de falta de gàlib en un túnel en aquest punt del traçat.





## Fitxa XFM3/2016

# Accés ferroviari al port de Tarragona

### PLANIFICACIÓ

El corredor mediterrani ha estat objecte de Planificació des del Plan de Transporte Ferroviario (1987), Plan Director de Infraestructuras, Transporte y vivienda PITVI (2012-2024), Pla d'Infraestructures del Transport de Catalunya (2006-2026), el Pla Territorial Parcial del Camp de Tarragona i el Proyecto de Implantación del ancho UIC en el Corredor Mediterráneo (2012), que defineix, amb variacions, la fesonomia actual.

Sense que es tingui una confirmació total, i estant les obres contractades des de desembre de 2013, sembla que el Corredor Mediterrani a través de Tarragona, s'executarà com segueix: entre Castelló i Vandellòs s'instal·larà ample UIC en una de les vies i ample mixt, és a dir, tercer carril, a l'altra; entre Vandellòs i Tarragona es col·locarà, des de Vandellòs a Vila-seca, ample mixt en una de les dues vies i ample estàndard UIC a l'altra i, des de Vila-seca a Camp de Tarragona es posarà ample estàndard UIC a les dues vies. Finalment, des de Vila-seca a Tarragona i Castellbisbal, s'instal·larà mixt en la doble via convencional existent.

Per la seva part el Port de Tarragona ja té projectat un accés directe des de l'Estació de Classificació d'ADIF fins a la Terminal Intermodal Ferroviària del Port de Tarragona, recentment construïda, que compta amb una platja de 4 vies de 750m, accés electrificat fins a capçalera de la Terminal amb ample mixt fins a la connexió existent, a l'espera que les obres de tercer carril entre Castellbisbal i Vila-seca siguin una realitat.

Aquesta Terminal Intermodal del Port de Tarragona pot acollir trens de 750m de longitud d'ample mixt (UIC i Ibèric) i està preparada per moure fins 250.000 teus a l'any, tant de tràfics marítims com també de tràfics continentals.

### RENDIBILITAT ECONÒMICA I SOCIAL

La connexió ferroviària és la infraestructura clau que permetrà donar un salt endavant qualitatiu i quantitatiu, sobretot pel que fa a derivats petrolífers i els productes químics, que són la gran aposta per mantenir el dinamisme al port tarragoní. La manca d'una connexió ferroviària amb ample de via europeu va fer perdre un contracte amb la companyia alemanya Daimler per exportar 200.000 cotxes l'any a l'Orient Mitjà. L'activitat del port repercuteix molt positivament en tot el sud de Catalunya en termes de dinamisme econòmic i llocs de treball.

### ESTAT DE LES OBRES

La Terminal Intermodal Ferroviària del Port de Tarragona està totalment construïda i ja compta amb accés electrificat d'ample mixt (UIC i Ibèric) fins a la seva connexió a la via principal de Tarragona a València, i s'està a l'espera que ADIF resolgui l'execució de les obres en via principal, adjudicada des de fa més de dos anys. Aquestes obres compten amb finançament europeu al formar part de la Xarxa Europea de Transports (TEN-T).

Una vegada es resolgui l'actuació definitiva d'ADIF a la xarxa principal ferroviària s'acabarà de concretar el projecte ja redactat de connexió amb l'estació de Classificació i podria iniciar-se la seva licitació, per tal de poder donar molta més versatilitat i eficiència a la Terminal Intermodal Ferroviària del Port de Tarragona. Però encara que aquest nou accés no es pogués construir, cal recordar que ja es disposaria de l'accés actual.

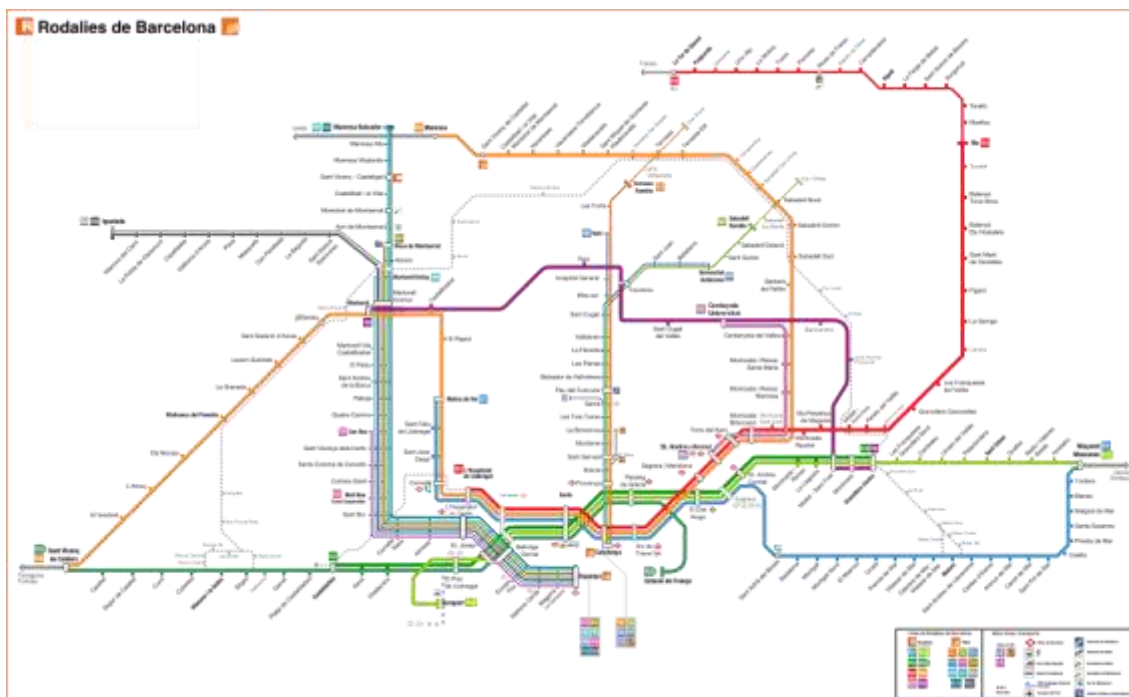


## Fitxa XFP1/2015

# Milliores de les instal·lacions per a la prestació del servei de Rodalies de Barcelona

Rodalies de Catalunya és una marca comercial utilitzada per la Generalitat de Catalunya, que és l'autoritat ferroviària de Rodalies des del 2010, i Renfe Operadora pels serveis ferroviaris de trens de rodalies i els serveis ferroviaris regionals operats per Renfe Operadora i que circulen per la xarxa ferroviària d'ample ibèric d'ADIF, que pertanyent, com Renfe, al Ministerio de Fomento. El 2014 entraren en servei el Rodalia del Camp de Tarragona i el Rodalia de Girona.

L'actual servei de Rodalies de Barcelona té el seu origen l'any 1989. El següent any es presenta el Plan de Transporte de Cercanías 1990-1993, inclòs en el Plan de Grandes Ciudades, que preveia una actuació prevista de 22.380 milions de pessetes a Barcelona, dels quals només es van invertir 1.309 milions.



La manca crònica d'inversió al servei de rodalies i la greu afectació que va patir com a conseqüència de les obres de la Línia d'Alta Velocitat Madrid-Barcelona, que varen provocar innumbrables avaries i retards, van ser el punt culminant de la degradació del servei, que va perdre milers d'usuaris. El malestar generat per l'estat de rodalies va portar al Ministerio de Fomento a la redacció del Plan de Infraestructuras Ferroviarias de Cercanías de Barcelona 2009-2015, 4.000 milions d'euros, del qual només se n'ha invertit una mínima part.

A continuació reflectim algunes de les conclusions del diagnòstic de l'estat de Rodalies que va realitzar el propi Pla del 2009:

- Manca de fiabilitat de les instal·lacions que ocasionen afeccions al servei i mala qualitat.
- Necessitat d'homogeneïtzació i modernització d'instal·lacions.
- Cal millorar el seu manteniment de manera general.
- El sistema no té potència per a un increment important de serveis.
- Manca de capacitat en la situació actual, deguda al cantonament i senyalització existent, sent els túnels la baula que determina la capacitat de la xarxa, que funcionen al límit de la seva capacitat actual.
- Això aconsella no crear capacitat fora d'ells sense haver-los resolt.
- Trams en via única que limiten l'establiment de nous serveis: C1 (Arenys-Blanes), C3 (Montcada-Vic) i Papiol-Mollet (tram final en via única).
- Nombre d'intercanviadors insuficient i deficient en zona centre.
- Insuficient oferta de transport (nombre de places ofertades) amb serveis limitats per les característiques de la infraestructura i disponibilitat de material mòbil.
- Municipis amb aportació de demanda molt baixa per a la seva població (Hospitalet, Terrassa, Badalona, Viladecans, Cornellà).
- La qualitat del servei finalment prestat es ressent. D'una manera especial convé citar els inadequats nivells de fiabilitat, puntualitat i confort en hora punta.

Davant el retard en l'execució del Plan del 2009, el Departament de Territori i Sostenibilitat va presentar un document titulat "Propuesta de actuaciones prioritarias en la red ferroviaria de Catalunya para la mejora del Servicio de Rodalies y Regionales". Després de quatre accidents importants de trens en menys de tres anys, el Departament de Territori i Sostenibilitat i el Ministeri de Foment acorden que aquest invertirà 306 milions - dels 4.000 previstos al Pla del 2009 - abans del 2016 per fer microcirurgia a la xarxa de Rodalies, sobretot en els aspectes de seguretat. Segons la Generalitat, d'aquest pla, a març del 2016, només hi ha en servei el 2% d'aquelles actuacions, i el 10% s'estan executant.

Per a l'any 2016, la Secretaria de Estado de Infraestructuras, Transporte y Vivienda del Ministerio de Fomento té assignat un pressupost de 1,4 M€ per inversió en infraestructura de transport ferroviari, 292.100 euros dels quals sota el concepte "Cercanías de Barcelona". El pressupost d'inversió d'ADIF pel 2016 és d'un total de 84,8 M€ (dels quals destaquen, 8,2 M€ per la instal·lació a rodalies del sistema europeu de gestió del tràfic ferroviari, ERTMS, a finalitzar el 2019; 7,6 M€ per a la instal·lació del sistema informàtic de Control de Tràfic Centralitzat (CTC) de Barcelona; 3,6 M€ pel desdoblament de la R3; 1,7 M€ per estacions, accessibilitat i xarxa; i 2,4M€ per a altres actuacions a rodalies Barcelona i 1,1 per Tarragona). La Sociedad Estatal de Infraestructura de Transporte Terrestre (SEITSA), també té consignats 86 M€ per l'accés a l'aeroport de Barcelona i altres 32 M€ del conveni amb ADIF sobre rodalies Catalunya, i el pressupost d'inversió a Catalunya de Renfe és, per tots els conceptes, de 142,6 M€.

## Fitxa XFP2/2015

### Accés ferroviari a l'Aeroport del Prat.

El projecte consisteix en implantar un nou tren llançadora entre el centre de Barcelona i les dues terminals de l'Aeroport de Barcelona-el Prat. Aquest tren permetrà un accés més ràpid i directe des del centre de Barcelona, amb freqüències de pas que poden ser de quinze minuts, en lloc dels trenta de la línia actual. Actualment només hi ha accés ferroviari a la terminal T2 de l'Aeroport de Barcelona amb una única via d'ample ibèric, però des de l'ampliació de l'aeroport aquesta terminal ha passat a tenir un paper secundari enfront de la nova terminal de passatgers T1.

El trajecte serà Passeig de Gràcia (i, en un futur, la Sagrera) - estació de Sants - El Prat de Llobregat, T-2 i T-1 de l'Aeroport i aprofitarà la R2 fins passada l'estació del Prat, des d'on es construirà un nou ramal per connectar amb l'aeroport, la major part soterrat, d'uns cinc quilòmetres.

#### PLANIFICACIÓ

L'actuació consta al Plan de Infraestructuras, Transporte y Vivienda PITVI (2012-2024); al Pla d'infraestructures del transport de Catalunya (2006-2026); al Pla Director d'Infraestructures del transport públic col·lectiu de la regió metropolitana de Barcelona (2011-2020); al Pla Territorial Metropolità de Barcelona i al Conveni Departament de Territori i Sostenibilitat i el Ministerio de Fomento. Pla d'inversions ferrocarril (2006-2012)

La infraestructura es porta a terme en el marc del protocol de cooperació per al desenvolupament de les infraestructures ferroviàries signat pel Ministeri de Foment, la Generalitat de Catalunya, el Consell Comarcal del Baix Llobregat i els ajuntaments de Sant Boi, el Prat de Llobregat, l'Hospitalet de Llobregat i Cornellà de Llobregat.

#### RENDIBILITAT ECONÒMICA I SOCIAL

L'Aeroport de Barcelona és la infraestructura de viatgers més gran que connecta Catalunya amb la resta del món, amb creixements mitjans els darrers deu anys d'un 4'3%, fet que l'ha permès arribar als 37,6 milions de passatgers l'any 2014.

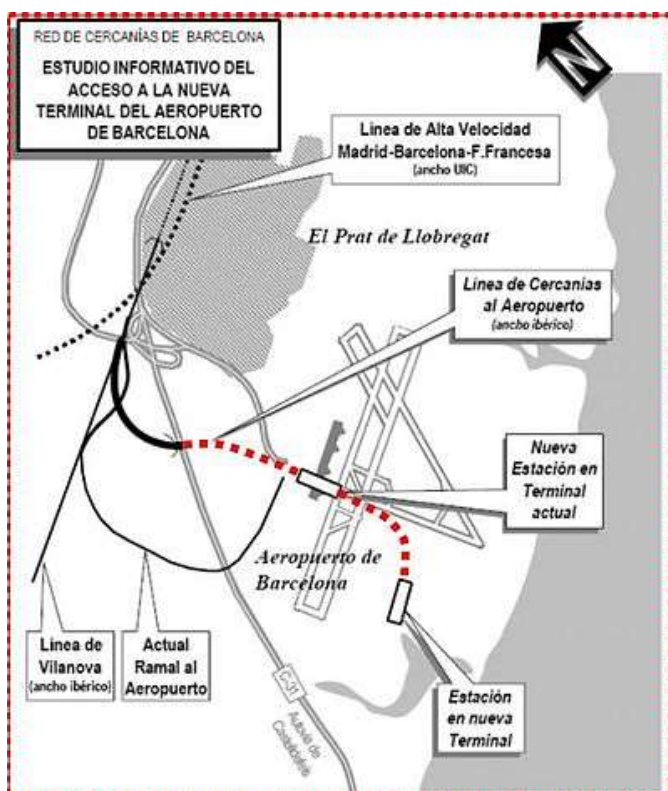
Una connexió ferroviària directa a la ciutat, habitual en els aeroports europeus de referència, contribuiria a millorar la imatge de Barcelona, a més de resoldre les necessitats de mobilitat dels usuaris.



La posada en marxa de la línia 9, de Zona Universitària fins a les terminals T1 i T2, prevista per al 2016, no cobreix adequadament les necessitats de la major part dels usuaris, que volen accedir de l'aeroport al centre de la ciutat, ja que implica un seguit de transbordaments i un recorregut de 50 minuts, gens competitiu

L'estudi de demanda apunta que amb un ús moderat de la connexió, entre set i nou milions de passatgers utilitzarien el servei cada any.

#### ESTAT DE LES OBRES



El Ministeri de Foment, a través de la Sociedad Estatal de Infraestructuras del Transporte Terrestre (Seitt), va adjudicar l'any 2010 a la Unió Temporal d'Empreses formada per Copcisa, Ferrovial Agromán i Sacyr per un import de 257.322.296,18 euros. Però les obres no es van arribar a iniciar perquè el Ministerio de Fomento va desprogramar l'actuació.

Finalment, el Consejo de Ministros del 14 de maig del 2015, a fi de poder començar les obres, va modificar el Convenio para la Promoción y Construcción de Infraestructuras Ferroviarias de Titularidad Estatal mitjançant el qual SEITTSA assumirà la licitació de les assistències tècniques i assumirà

els costos deguts a les expropiacions, mentre que ADIF ho farà amb la direcció facultativa de les obres i dels contractes d'assistència tècnica associats a les actuacions pendents.

Les obres es van iniciar el juliol del 2015 i es perllongaran durant 40 mesos, fins a l'any 2018, amb un cost de 295 milions. L'Estat destinarà 220 milions d'euros dels pressupostos generals a executar l'obra civil i obrirà un concurs per a la construcció de les instal·lacions i l'explotació del servei de tren per un valor de 75 milions d'euros més mitjançant una col·laboració públic-privada.

Els Pressupostos Generals de l'Estat del 2016 consignen una partida de 86,3M€ el 2016, projecta el mateix import pel 2017, i 115,1 M€ el 2018.

Fonts: Ministerio de Fomento; Departament de Territori i Sostenibilitat; La Vanguardia; Àrea Metropolitana de Barcelona; butlletins oficials.

## Fitxa XFP3/2015

# Desdoblament de la línia R-3 de Rodalies entre Montcada i Reixac i Ripoll

La línia de ferrocarril Barcelona-Puigcerdà, de via ampla, enllaça Barcelona amb Puigcerdà (Baixa Cerdanya) i, ja en territori francès, la Tor de Querol (Alta Cerdanya). Els seus orígens es remunten a mitjans del segle XIX amb la necessitat de connectar Barcelona amb els jaciments carbonífers del Ripollès.

La longitud de la línia és de 77 quilòmetres fins a Vic i de 166 quilòmetres fins a la Tor de Querol i és de via única des de Montcada i Reixac fins a Puigcerdà amb apartadors a les 34 estacions del recorregut per permetre el creuament dels combois.

La línia és explotada pel servei de Rodalies R-3, per on circulen una mitjana de 76 trens cada dia laborable de la sèrie 447, i transporta 6,6 milions de passatgers per any. En el tram l'Hospitalet - Vic transporta de mitjana 20.956 viatgers en dia laborable i en el tram Vic - la Tor uns 1.885 viatgers/dia laborable.

### PLANIFICACIÓ



Des del Plan General de Ferrocarriles (1981-1992) ja contemplava el desdoblament de la línia des de Montcada fins a Ripoll o, com a mínim, fins a Vic, i el Plan Cercanías de Barcelona 2008-2015, torna a destacar l'actuació, que qualifica com a prioritària en el tram Montcada-La Garriga. En canvi, el Plan de Infraestructuras, Transporte y Vivienda PITVI (2012-2024) del Ministerio de Fomento només apareixen actuacions de "Reposición red convencional Moncada- La Tour del Carol".

Al Pla d'infraestructures del transport de Catalunya 2006-2026 es preveu el desdoblament Montcada – Ripoll com actuació destinada a ampliar la capacitat de la línia que inclourà mesures d'integració urbana de la línia ferroviària al pas pels nuclis urbans.

També es va incorporar al Pla Director d'Infraestructures del Transport Públic Col·lectiu de la Regió Metropolitana de Barcelona 2011-2020 i al Conveni Departament de Territori i Sostenibilitat i el Ministerio de Fomento. Pla d'inversions ferrocarril 2006-2012 (en ambdós casos només fins a Vic).

### RENDIBILITAT ECONÒMICA I SOCIAL

La millora d'aquesta línia és indispensable per augmentar la freqüència i la qualitat del servei entre l'Àrea Metropolitana de Barcelona i les comarques del Vallès Oriental i Osona. La via única perjudica la fiabilitat del servei i la capacitat de reacció davant d'incidències, així com la velocitat comercial a l'haver de fer aturades més llargues a les estacions per assegurar els creuaments.

Per altra banda, la freqüència de pas és molt baixa (actualment, la capacitat de la R3 permet tan sols 2 trens/hora per sentit) i els serveis són poc fiables degut als nombrosos endarreriments i avaries. El resultat és una oferta saturada i de poca qualitat que obliga als usuaris a canalitzar la mobilitat a altres mitjans menys sostenibles.

### ESTAT DE LES OBRES

El setembre de 2008 el Ministeri de Foment va presentar l'Estudi informatiu del desdoblament entre Montcada i Vic, deixant el tram Vic-Ripoll per a una fase posterior.

La crisi econòmica iniciada el 2008 va afectar el projecte de desdoblament Montcada-Vic, que estava pendent de l'aprovació de l'Estudi informatiu i la licitació del projecte constructiu.

L'acord d'actuacions en infraestructures estratègiques de febrer del 2015 entre el Ministeri de Foment i el Departament de Territori i Sostenibilitat preveia el desdoblament parcial de la línia R3 de Rodalies, en tres trams, a partir de la proposta presentada per la Generalitat, amb una inversió estimada de 95 MEUR.

El secretari general d'Infraestructures del Ministeri de Foment, Manuel Niño, es va reunir durant el febrer del 2015 amb els alcaldes dels municipis afectats i es va analitzar la previsió d'actuacions que es desenvoluparan per a la duplicació parcial del tram Montcada-Vic, en el qual es distingeixen les següents actuacions:

- Montcada- Parets del Vallès: Com a primer pas en aquest tram es redactarà un nou estudi informatiu.
- Parets del Vallès-La Garriga: Es realitzarà la tramitació ambiental amb la informació pública necessària, així com la redacció dels projectes constructius corresponents, donant prioritat als trams Parets del Vallès-Granollers-Canovelles i les Franqueses del Vallès-La Garriga.
- La Garriga-Vic: es redactarà un nou estudi informatiu com a primera actuació, desenvolupant inicialment el projecte entre Balenyà-Tona-Seva i Vic.

Els Pressupostos Generals de l'Estat del 2016 assignen 3,6 M el 2016 i projecte un total de 90 M€ fins el 2018, any en que acabaria el desdoblament de la R3.

Fonts: Observatori de Projectes i debats territorials de Catalunya; Via Libre; Macias, Pere; Oliver. O(2014). *Infraestructures d'estat*. Dèria Editors; Wikipedia.



## Fitxa XFP4/2015

### Finalització de les línies de metro L9 i L10

La línia 9 i 10 (L9/L10) del metro de Barcelona és un projecte del Govern català per unir els municipis del Prat de Llobregat, l'Hospitalet de Llobregat, Barcelona, Santa Coloma de Gramenet i Badalona. Pretén donar servei a àrees fins ara no connectades al metro com l'Aeroport i el Port de Barcelona, la Zona Franca (on la major part del traçat és en viaducte) i diversos barris (Pedralbes, Bon Pastor, Salut, Llefià, Singuerlín,...). El projecte preveu un total de 52 estacions (de les quals vint seran intercanviadors) que han de donar servei a 400.000 persones cada dia. Els seus 47,8 quilòmetres de recorregut es componen d'un tronc central (Gornal-Bon Pastor) compartit entre la línia 9 i la línia 10 i de dos ramals als dos extrems: la línia 9 va des de l'aeroport fins a Santa Coloma de Gramenet i la línia 10 de la Zona Franca a Badalona.

#### PLANIFICACIÓ

L'actuació consta al Pla d'infraestructures del transport de Catalunya (2006-2026), al Pla Director d'Infraestructures del Transport Públic Col·lectiu de la Regió Metropolitana de Barcelona (2011-2020) i al Conveni Departament de Territori i Sostenibilitat i el Ministerio de Fomento. Pla d'inversions ferrocarril (2006-2012).

#### RENDIBILITAT ECONÒMICA I SOCIAL

Segons els estudis del Pla Director d'Infraestructures, la demanda en dies feiners de tota la L9/L10, quan s'hagi finalitzat, seria de 335.950 viatgers en dia feiner, i obtindria una TIR (Taxa interna de retorn obtinguda de l'anàlisi cost-benefici a 30 anys) del 3% i una ràtio demanda/inversió (milers de viatgers anuals dividits pel muntant de la inversió en milions d'euros) del 22,2.

Els beneficis socials del projecte consisteixen en la captació de passatgers que usen el vehicle privat, l'estalvi en hores pels usuaris i per la menor congestió de la xarxa viària, l'increment de la cobertura territorial de barris de Barcelona, del Prat i l'Hospitalet de Llobregat i de l'efecte xarxa, a més de connectar nombrosos equipaments terciaris i lúdics.

#### ESTAT DE LES OBRES

Entre el 2009 i el 2010 es van inaugurar 5 estacions de la línia 9 a Santa Coloma de Gramenet, 3 estacions de la línia 10 a Badalona i 3 del tram central comú (Bon Pastor, Sagrera i Onze de Setembre). A final de 2010 les onze estacions del tram en funcionament havien acollit una xifra mitjana de 46.000 viatgers diaris.

El gener de 2012 el Govern català havia decidit paralitzar el tram central a l'espera de trobar un nou mètode de finançament per central els esforços en el ramal de l'aeroport.



A partir de l'any 2008 la crisi econòmica i financera va afectar els pressupostos del Departament de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP). Per això el Govern català va decidir recórrer -en tots els trams menys el central, de Camp Nou a Maragall, que es deixava per més endavant- al sistema de concessió per continuar les obres. El mètode de concessió consisteix en cedir les estacions ja acabades a les empreses constructors durant 30 anys a canvi d'un cànon anual, cobrar per l'obra feta i seguir excavant amb aquests diners.

El març del 2011 la Generalitat anuncia la paralització momentània de les obres en cinc estacions. A part de les cinc estacions hi havia dubtes també sobre el finançament de tot el tram central, l'únic que no disposava del sistema de concessió

El setembre de 2011 va entrar en servei l'estació de Santa Rosa de la línia 9, a Santa Coloma de Gramenet. Així ja eren 12 les estacions en funcionament de la L9/L10, entre la Sagrera, Can Zam i el Gorg.

Aquell mateix any el Govern català va decidir paralitzar, momentàniament i sense calendari de represa, el tram central de la L9/L10. Això afectava a un total de 13 estacions, des de Camp Nou fins a Maragall. Les dues tuneladores van quedar aturades prop de Manuel Girona i Lesseps, des d'on faltaven uns quatre quilòmetres perquè es trobessin i es completés la perforació del tram central.

Els pressupostos posteriors prioritzen els ramals de la Zona Franca i l'aeroport. El tram L9/L10. Aeroport/Zona Franca – Zona Universitària està format per dos ramals: el ramal

Collblanc – Aeroport (L9) amb intercanvis amb les línies L1, L2 i L5 de metro, FGC i Rodalies i el ramal fins a la Zona Franca (L10), parcialment en viaducte, amb intercanvis amb la línia 2 de metro i els FGC. Globalment, els dos trams tenen una longitud de 27,6 km i 25 estacions.

Les obres d'aquest tram es troben en un estat molt avançat, tant a nivell de túnel com d'estacions. Només manca construir un petit tram de túnel de L10 entre la Gran Via i la bifurcació amb la línia L9.

El ramal Collblanc – Aeroport va entrar en servei el febrer del 2016 i les obres del ramal cap a la Zona Franca, que actualment està operatiu només per a circulacions de servei (vehICLES que vagin cap a les cotxeres i tallers ubicats al final del carrer A de la Zona Franca) es van reiniciar després que l'Ajuntament de Barcelona es comprometés a pagar la meitat dels 280 milions d'euros d'inversió pendent per acabar-les i està previst que entri en servei el 2017.

La línia 9/10 té un gran nombre d'intercanviadors que contribueixen a l'efecte malla de la xarxa de transport públic i cobrirà una ampla zona amb demanda que ara no es pot atendre. El PDI planteja també el perllongament de la línia L2 des de Sant Antoni fins a Parc Logístic, on enllaça amb la línia L9 i així creua els punts de més densitat de la ciutat de Barcelona.

Pel que fa al tram central de Sarrià, Mandri, el Putxet, Lesseps, Sanllehy i Maragal, no hi ha calendari previst per la represa de les obres a manca de pressupost.

Infraestructures Ferroviàries de Catalunya, que depèn del Departament de Territori i Sostenibilitat, tenia consignats als pressupostos de la Generalitat de Catalunya per l'any 2015, 115 M€ a la línia 9.



## Fitxa XFP5/2016

# Perllongament de les línies de metro L1, L2, L3 i L4

### PLANIFICACIÓ

L'actuació consta al Pla d'infraestructures del transport de Catalunya (2006-2026), al Pla Director d'Infraestructures del Transport Públic Col·lectiu de la Regió Metropolitana de Barcelona (2011-2020).

### RENDIBILITAT ECONÒMICA I SOCIAL

La construcció de noves infraestructures ferroviàries comporta importants beneficis socials, especialment en estalvi del temps de desplaçament, però també de caire ambiental tals, com la disminució de les externalitats i totes les associades a la menor congestió de la xarxa viària. A canvi, cal realitzar en general una inversió que acostuma a ser d'una magnitud considerable.

Els beneficis socials del projecte consisteixen en la captació de passatgers que usen el vehicle privat, l'estalvi en hores pels usuaris, la menor congestió de la xarxa viària, l'increment de la cobertura territorial i de l'efecte xarxa, a més de connectar nombrosos equipaments terciaris i lúdics.

### ESTAT DE LES OBRES

De les actuacions d'ampliació de xarxa previstes al pdl 2001-2010, s'havien posat en servei a 31.12.10 la prolongació de la línia L2 del Metro entre Pep Ventura i Badalona Pompeu Fabra, el perllongament de la línia L3 fins a Trinitat Nova, el tram Horta - Vall d'Hebron de la línia L5, els trams Can Zam - Can Peixauet i Gorg - La Sagrera de les línies L9 i L10, la línia L11 Trinitat Nova - Can Cuiàs, l'Aeri Olesa - Esparreguera i les xarxes tramviàries Diagonal - Baix Llobregat i Sant Martí - Besòs.

L'estat de les actuacions del PDI (2011-2020) és el següent:

AX01 Metro. L1 Hospital de Bellvitge - El Prat. Estudi informatiu redactat. El perllongament de la línia L1 al municipi de El Prat de Llobregat consisteix en la construcció d'una nova estació, anomenada El Prat, i que està situada al costat de la Plaça de l'Església, punt neuràlgic de la ciutat; hi domina l'ús residencial, terciari i comercial a la seva vessant sud (amb una densitat mitjana-alta), mentre que a la seva part nord (àmbit del futur Centre Direccional) hi dominarà un ús terciari i industrial.

AX02 Metro. L1 Fondo - Estació de Badalona. Estudi informatiu tram Fondo-Lloreda / Sant Crist redactat, exposat a informació pública però no aprovat definitivament. El perllongament de la línia L1 de Metro entre les estacions de Fondo i Badalona Pompeu Fabra està constituït per quatre estacions en una longitud de 3,9 km, que permet un important increment de la cobertura territorial d'aquest municipi en transport ferroviari. A la seva àrea d'influència predominen els usos residencials del sòl, i de forma complementària usos comercials i terciaris.

AX03 Metro. L2 Sant Antoni - Parc Logístic. Projecte constructiu redactat, però no aprovat. El perllongament de la línia L2 fins a Parc Logístic consisteix en la construcció de sis noves estacions: Poble Sec, Montjuïc (en el recinte Firal, al costat de les Fonts Màgiques), La Foixarda. Les tres darreres estacions es troben a l'àmbit de la Zona Franca, i totes elles són de correspondència amb l'L9.



AX04 Metro. L3 Zona Universitària - Sant Feliu de Llobregat. Aprovats els estudis informatius i d'impacte ambiental del perllongament de l'L3 d'FMB Zona Universitària-Sant Feliu. Redactat el projecte constructiu del perllongament de l'L3 Zona Universitària - Esplugues. El perllongament de la línia L3 des de Zona Universitària fins a Sant Feliu de Llobregat consta de nou noves estacions que es reparteixen en els municipis d'Esplugues de Llobregat (dues), Sant Just Desvern (una), Sant Joan Despí (quatre) i Sant Feliu de Llobregat (dues).

AX05 Metro. L3 Trinitat Nova - Trinitat Vella. Pendent d'iniciar l'estudi informatiu. El perllongament de la línia L3 fins a Trinitat Vella consisteix en la construcció d'una nova estació, dins d'un ús preferentment residencial.

AX06 Metro. L4 La Pau - Sagrera TAV. Resta pendent la inversió de 110,0 M€, que inclou l'estació de Santander, la desafecció L9/L10, i finalitzar l'obra. Resta pendent l'inici de la redacció del projecte. El perllongament de la línia L4 a La Sagrera consta de tres noves estacions. La primera d'elles, Santander, està ubicada en un àmbit amb un marcat ús residencial, al sud del triangle ferroviari. La segona d'elles, Estació de la Sagrera, serà el punt d'intercanvi més important a l'àmbit nord de la conurbació de Barcelona, juntament amb la tercera estació d'aquest perllongament, La Sagrera. Aquestes dues estacions tenen un ús preferentment residencial, per bé que en el cas de l'Estació de Sagrera també hi haurà usos comercials i terciaris. Aquesta actuació incrementa de forma molt important la connectivitat del sistema ferroviari metropolità de Barcelona. En el cas de l'Estació de Sagrera, la línia L4 tindrà intercanvi amb la línia L9 de Metro amb molts dels serveis de Rodalies, i amb els serveis d'alta velocitat (regionals i AVE). En el cas de l'estació de Sagrera, es produeix intercanvi modal entre les línies L1, L4, L5 i L9 de Metro, a més del servei R4 de Rodalies. El seu elevat grau de connectivitat ferroviària només és comparable al de Plaça Catalunya.





## Fitxa P1/2015

# Nous accessos a l'Ampliació Sud. Terminal d'expedició i recepció de Nou Llobregat

### PLANIFICACIÓ

Aquesta obra s'enquadra com una peça de les que desenvolupen el "Nou accés ferroviari al Port de Barcelona". En global aquest accés consta en el Plan de Infraestructuras, Transporte y Vivienda PITVI (2012-2024) del Ministerio de Fomento, que és el que ostenta la competència, en el Pla d'Infraestructures del Transport de Catalunya 2006-2026 i el Pla Metropolità de Barcelona. L'estudi informatiu es va aprovar el 2006.

### RENDIBILITAT ECONÒMICA I SOCIAL

El nou accés proporcionarà al Port un accés independent i amb capacitat suficient a la zona sud de l'enclavament. L'actuació promourà el tràfic ferroviari de mercaderies i millorarà la mobilitat del Port, tant pel que fa a les seves connexions amb l'exterior com a la seva xarxa interna.



### ESTAT DE LES OBRES

En relació al nou accés ferroviari a la zona d'Ampliació del Port de Barcelona hi ha establert un acord amb el Ministeri de Foment de manera que el Port de Barcelona col·labora en l'execució dels esmentats accessos. Es tracta d'un acord a varies bandes entre totes les Administracions implicades, Ministeri de Foment, Puertos del Estado, ADIF, FGC, Generalitat i el Port de Barcelona amb la finalitat de materialitzar els esmentats accessos, que es va plasmar en el "Protocol de col·laboració per l'impuls i consecució del nou accés ferroviari al Port de Barcelona" de setembre de 2013. L'obra a executar pel Port de Barcelona inclou la superestructura de via interior al Port en concret el ramal

d'accés mes un feix de vies per expedició i recepció adjacent a la terminal Best (Tercat), addicionalment també s'assumeix la construcció de les vies d'accés i els feixos d'expedició recepció a la zona de Nou Llobregat (prèvia modificació de la zona de servei del Port), l'electrificació corresponent incloent una subestació de tracció, més la part proporcional del projecte de senyalització ferroviària.

Aquesta obra correspon a l'execució de tota la superestructura de via corresponent als nous accessos en la zona de Nou Llobregat que permetin l'operativa i funcionament del nou accés ferroviari (Projecte 2 del Protocol). En concret inclou el ramal d'accés de via general i/o vies de pas fins la seva connexió amb l'actual zona de servei del Port. Així com el desenvolupament en aquest espai, entre la mota d'endegament del riu Llobregat i el Polígon Pratenc i la Depuradora del Llobregat de dos feixos de vies d'expedició/recepció de 750 m de longitud operativa.

El Projecte executiu està molt avançat havent completat la definició de totes les obres. Donat que les obres prèvies de serveis afectats i consolidació del terreny son prou singulars i extenses es planteja una primera fase amb aquets treballs. Es preveu licitar la primera fase durant el 2016. Queda pendent a posteriori una segona fase amb la totalitat de l'obra civil de la terminal. En paral·lel s'està procedint, des de desembre de 2014, a la modificació de la zona de servei del Port amb la tramitació d'una nova Delimitació d'Espais i Usos Portuaris (DEUP), que permeti l'adscripció dels terrenys de Nou Llobregat. S'espera que durant el 2016 quedi formalitzat aquest tràmit i immediatament es pugui procedir a la licitació de les obres.



## Fitxa P2/2015

# Terminal intermodal de l'antiga llera

### PLANIFICACIÓ

El planejament del desenvolupament ferroviari del Port de Barcelona, així com el seu Pla Director Ferroviari inclouen l'aprofitament del terrenys de l'antiga llera del riu Llobregat per la creació d'una sèrie de terminals ferroviàries tant de càrrega i descàrrega com d'expedició – recepció.

### RENDIBILITAT ECONÒMICA I SOCIAL

Facilitar l'intercanvi intermodal de mercaderies cap al ferrocarril i facilitar la creació de noves cadenes logístiques que incloguin el transport ferroviari. La millora de l'eficiència de les cadenes logístiques i per tant de la connectivitat terrestre del Port ha de fer possible l'augment de tràfics en la vessant marítima i per tant l'augment de sinergies en quan a millor connectivitat marítima del Port.

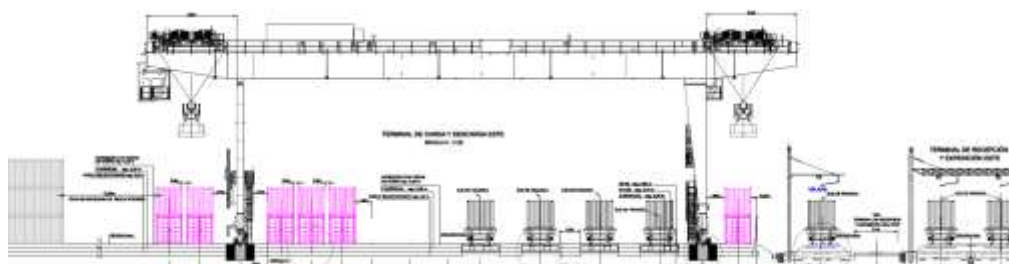


### ESTAT DE LES OBRES

Actualment hi ha un Projecte Bàsic redactat. Donat que no tots els terrenys de l'antiga llera del riu Llobregat estan dins de la Zona de Domini Portuària, en aquests moments es troba en tramitació la modificació de la Zona de Servei del Port amb la tramitació d'una nova D.E.U.P. (Delimitació d'Espais i Usos Portuaris). Es preveu que durant l'any 2016 quedi resolt aquest tràmit i es puguin adscriure els nous terrenys. En paral·lel cal



concretar models de col·laboració públic privada per desenvolupar les noves terminals en regim concessional.



## Fitxa P3/2015

# Accés viari i ferroviari al moll Álvarez de la Campa

### PLANIFICACIÓ

EL grup IBERPOTASH (ICL), opera actualment una terminal dels seus productes miners, principalment potassa i sal, al moll de Contradic Nord. Dins dels plans d'expansió de la companyia (projecte Phoenix) en que es preveu augmentar significativament la producció de material a les mines, es contempla el trasllat de l'actual concessió a un espai ubicat al moll Álvarez de la Campa, de manera que la capacitat de la nova instal·lació s'adapti a les noves necessitats incrementant significativament els tràfics generats.

Les obres de les instal·lacions de la nova terminal i del espai concessionat son assumides pel concessionari IBERPOTASH (ICL), mentre que les obres externes per a fer factible i funcional la terminal són assumides per l'Autoritat Portuària de Barcelona. En aquest sentit per tal de millorar l'accessibilitat a la nova terminal cal adaptar i reestructurar tant l'accessibilitat viària, com la ferroviària de la zona.

En concret a nivell viari es construeix un nou vial que sortint des de l'enllaç de la porta 29 d'accés al port, permeti una connexió directa a la terminal. Alhora es reestructura la vitalitat del enllaç de la porta 29. A nivell ferroviari cal inserir l'ample mètric des del tram comú cap al bucle ferroviari de la zona de Álvarez de la Campa fins a l'accés a la terminal ferroviària de la nova concessió. Alhora també es reestructura i millora tota la senyalització ferroviària de les interseccions ferroviàries presents al enllaç de la porta 29.



### RENDIBILITAT ECONÒMICA I SOCIAL

Pràcticament la totalitat de la producció generada a les mines s'exportarà a mercats exteriors a través del Port de Barcelona. L'augment de capacitat i producció de les mines generarà per tant un augment directe dels tràfics associats a la terminal del Port.

### ESTAT DE LES OBRES

Les obres s'han licitat a principis de 2016, es preveu iniciar-les a la primavera de 2016, amb un termini d'execució de 10 mesos.





## Fitxa P4/2015

# Ampliació de la Terminal Ferroviària de Príncep d'Espanya

### PLANIFICACIÓ

La Terminal ferroviària de Príncep d'Espanya es preveu destinar preferentment a la operativa de composicions de transport de vehicles, per tal de facilitar i ampliar la capacitat d'operativa de les terminals d'estiba de vehicles ubicades en l'àmbit de la dàrsena Sud del Port. Alhora tenint present les actuals pautes d'adaptació de les instal·lacions ferroviàries del Port de Barcelona per tal de facilitar la circulació de composicions en ample internacional, així com el desenvolupament convencional del tràfics ferroviaris, es considera necessària realitzar l'adaptació completa a ample UIC de les vies presents a la Terminal del moll Príncep d'Espanya, així com la seva prolongació a 750 m d'operativa.

En una primera fase es preveu l'adaptació completa a ample UIC de les vies pendents, mantenint la configuració actual de capçaleres i per tant la longitud operativa actual. Alhora es planteja el desplaçament complert de la via 2, que al estar actualment massa a prop de la via 1 no es operativa per la descàrrega de vehicles. Es planteja la seva execució equidistant entre la via 1 i 3 de manera que totes les vies de la terminal puguin ser operades independentment per la descàrrega de vehicles.

En una segona fase es preveu la prolongació de totes les vies de la terminal a la longitud necessària per poder operar composicions de 750 m de longitud. L'ampliació en longitud de la terminal intercepta l'actual accés a l'edifici d'oficines de Tersaco, pel que es necessari considerar també en aquesta fase la modificació o adaptació de l'accessibilitat al esmentat edifici, així com a la resta de la zona i la pròpia terminal.

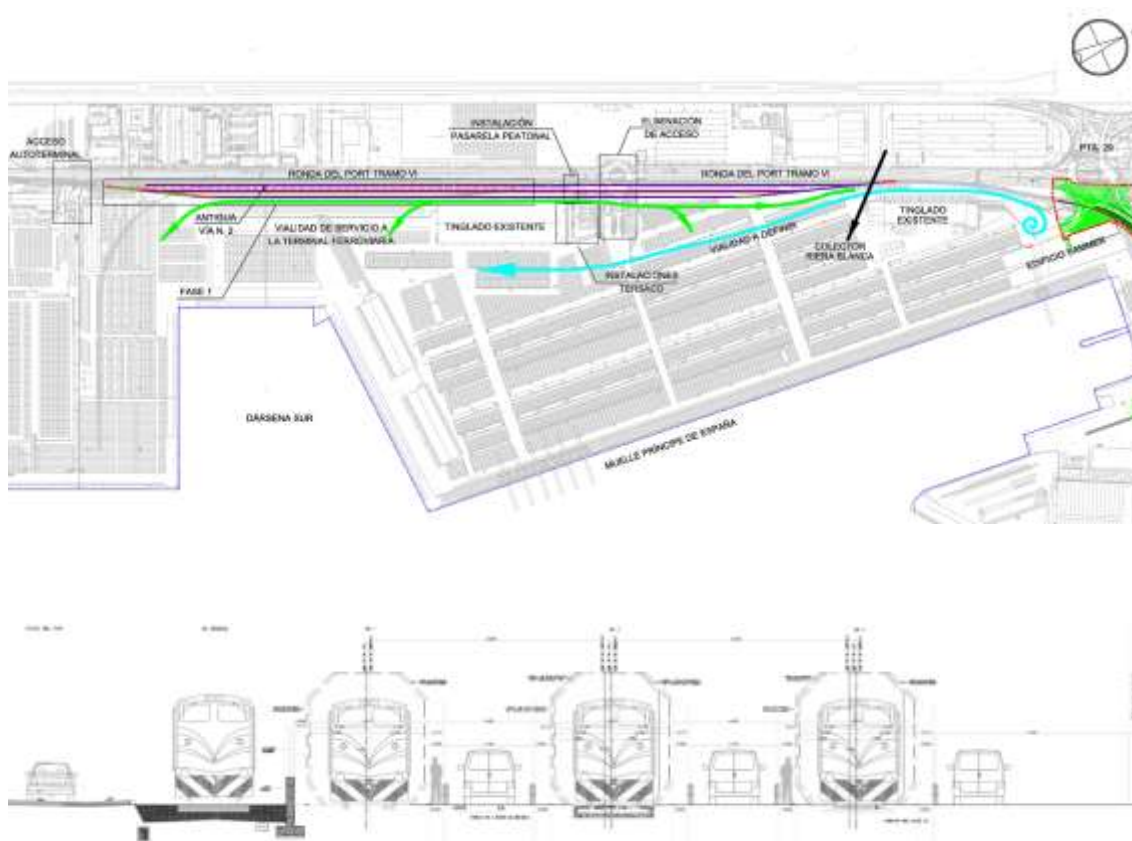


### RENDIBILITAT ECONÒMICA I SOCIAL

Facilitar la capacitat d'operativa de les terminals de vehicles ubicades al àmbit de la Darsena Sud del Port de Barcelona, i amb això poder captar major volum de càrrega de vehicles que s'estiben pel Port de Barcelona.

### ESTAT DE LES OBRES

La Fase 1 ha quedat finalitzada a principis del 2016. S'està treballant en el projecte de la Fase 2, amb previsió d'execució entre 2016 y 2017.



## Fitxa A1/2015

### Interconnexió de les xarxes de l'Ebre i el Ter-Llobregat

#### PLANIFICACIÓ

L'actuació estava prevista al derogat Plan Hidrológico Nacional.

#### DIAGNOSI

En un estudi presentat el febrer del 2008 a l'Associació d'Enginyers Industrials de Catalunya ("L'aigua com a base del desenvolupament del país: les 100 respostes" de Josep Alabern) s'arribava a les següents conclusions:

- Els recursos hídrics disponibles a Catalunya no ofereixen la garantia exigible en un país de forta base urbana i amb una activitat econòmica estable.
- Els recursos disponibles són de baixa qualitat en alguns casos i, en general, no permeten assegurar el respecte als cabals de manteniment i les necessitats urbanes productives.
- La sobreexplotació a què condueix la situació actual deriva en problemes ambientals i, en alguns casos, sanitaris.
- L'estalvi aconseguit i el potencial futur, juntament amb la reutilització i les noves dessaladores, són necessaris però insuficients per resoldre el problema d'obtenir recursos de qualitat per a l'abastament. Això difícilment permetrà la devolució dels cabals del Ter.
- És urgent la interconnexió de la conca de l'Ebre amb les conques internes de Catalunya. En definitiva, la interconnexió entre el CAT i l'ATLL per tal que pugui ser utilitzada per millorar la garantia del recurs disponible.
- Cal planificar i construir aquelles infraestructures de dessalació necessàries perquè, de manera modular, a curt i mitjà termini puguin amortir la pressió del creixement demogràfic i econòmic. En definitiva, per evitar una reducció més severa de la garantia de subministrament, avui insuficient.
- Per disposar d'aigua a llarg termini (7-8 anys) no es pot deixar de pensar en la possibilitat que ofereixen els recursos del Roine.
- Cal una redefinició de la política de l'aigua a Catalunya realista en la identificació de necessitats i en els esquemes financers necessaris per materialitzar-la.
- Reclamem un gran pacte polític i social que avaluï la política de l'aigua i que permeti fer compatible la política territorial i urbanística amb la disponibilitat d'aigua per a tots els usos i la preservació del recurs natural i dels seus ecosistemes.

Aquest informe, entre molts d'altres, va ser fruit dels intensos debats i propostes que sorgiren entorn la gestió de l'aigua com a conseqüència de la sequera que es va produir des de la tardor del 2006 a la primavera del 2008, que va afectar especialment a l'Àrea Metropolitana de Barcelona. Els embassaments de les conques internes es van situar a començament del 2007 al 50% de la seva capacitat, i el mes d'abril es declarava la fase d'excepcionalitat 1 del Decret de sequera a la conca del Llobregat. Mesos després la situació s'ampliava també al Ter, conca de la qual es transvasen 8 m<sup>3</sup>/s cap a l'AMB. El mes de novembre del 2007, el conseller de Medi Ambient i Habitatge (DMAH), Francesc Baltasar (Iniciativa per Catalunya-Verds, ICV), ja parlava de la "pitjor sequera de la història"; el Govern va prorrogar el Decret de sequera i va decidir tirar endavant obres previstes pel procediment d'urgència per un valor de 163 MEUR.

Per fer front a aquesta crisi hídrica es varen proposar diverses solucions per evitar les restriccions d'aigua:

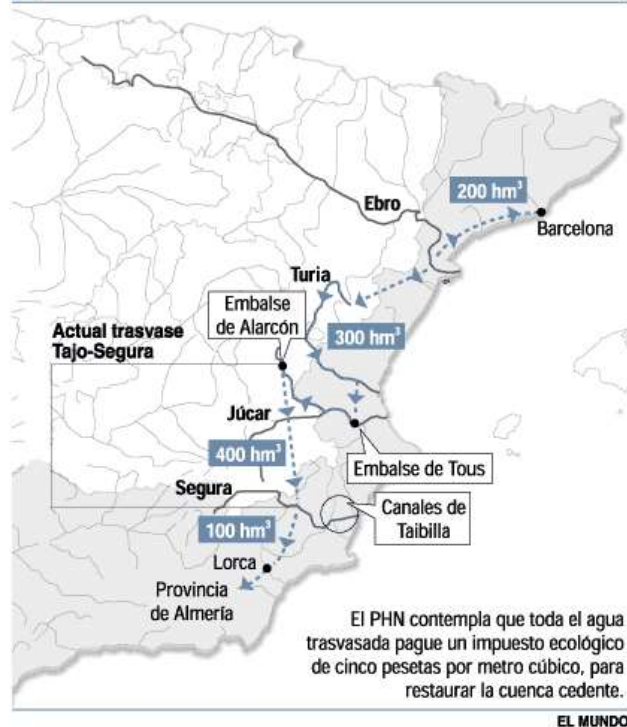
- Transportar aigua per vaixell.
- Mesures d'estalvi i actuacions per recuperar pous i aqüífers.
- Transvasament del riu Segre al Llobregat des de Prats i Sansor (la Cerdanya).
- La construcció de les dessalinitzadores.
- La interconnexió amb el Roine.
- La interconnexió entre el Consorci d'Aigües de Tarragona (CAT) amb l'ATLL (Aigües Ter-Llobregat) per fer arribar el minitransvasament de l'Ebre a la demarcació de Barcelona.

### ESTAT DE LA QÜESTIÓ

El sistema d'abastament del Consorci d'Aigües de Tarragona (CAT) des del riu Ebre es va aprovar l'any 1981 i es va posar en servei el 1989. La millora dels canals de reg del delta de l'Ebre va permetre recuperar 4 m<sup>3</sup>/s, que es van destinar al denominat minitransvasament. La Llei del 1981 impedeix que l'aigua de l'Ebre surti de la demarcació de Tarragona. Inicialment donava servei al Camp de Tarragona (Alt Camp, Baix Camp i el Tarragonès), però progressivament s'ha ampliat fins a la Conca de Barberà, el Montsià i el Baix Ebre.

En els darrers anys hi ha hagut diversos intents que també arribi a les comarques barcelonines i que es connecti a la xarxa d'Aigües Ter Llobregat (ATLL). En destaca el Pla Hidrològic Nacional (PHN) l'any 2001, que preveia transferir a les conques internes 190 hm<sup>3</sup>/anuals. Tot i la retirada del PHN, la Generalitat no va renunciar a la interconnexió fins a l'abril del 2004.

### ➔ Posible trazado del trasvase del Ebro



L'abril del 2008 el Congrés del Diputats aprova el Reial Decret que permetia allargar el minitransvasament fins l'Àrea Metropolitana de Barcelona. La Generalitat accepta el projecte, que rep una forta contestació per part de la Plataforma en Defensa de l'Ebre. El 30 d'abril el Congrés dels Diputats n'aprova el reial decret però les intenses pluges de final d'aquell mes, i especialment de maig, acaben descartant el projecte. El Govern estatal anul·la el Decret el 5 de juny tot i que diverses entitats econòmiques i l'Ajuntament de Barcelona demanaven que es construís igualment.

Per altra banda, la Generalitat va plantejar transvasar, de manera puntual i reversible, aigua del Segre, un afluent de l'Ebre. El projecte no va tenir

el suport de l'Estat i tampoc es va dur a terme.

Així mateix la construcció del Canal Xerta-Sènia també fou contestada perquè es considerava la porta al transvasament, així com el Canal Segarra-Garrigues.

El nou Pla Hidrològic de l'Ebre, aprovat el gener del 2016, preveu que, en un període de cinc anys, el sistema Ter-Llobregat tindrà un dèficit hídric i l'àrea metropolitana necessitarà d'una "font complementària". El conseller de Territori i Sostenibilitat, Josep Rull, va negar davant del Ple del Parlament del 3 de febrer del 2016 que el Govern prevegués un transvasament de l'Ebre o la interconnexió de xarxes per solucionar el dèficit hídric de les conques internes de Catalunya, que va xifrat en uns 60 hectòmetres cúbics anuals, i que les aportacions d'aigua necessàries es basarien en l'estalvi, l'ús de dessaladores, la recuperació d'aqüífers o la reutilització d'aigües depurades.

Fonts: J. Alabern (2008). *L'aigua com a base del desenvolupament del país: les 100 respostes.*; Observatori de Projectes i Debats Territorials de Catalunya; premsa.



## Fitxa A2/2015

### Canal Segarra-Garrigues

La plana de Lleida és la més extensa de Catalunya i és creuada pel riu Segre i els seus afluents. L'any 1862 va entrar en funcionament el canal d'Urgell, una infraestructura hidràulica que va permetre el regadiu de 70.000 hectàrees de conreus de les comarques de l'Urgell, Pla d'Urgell, Noguera, Segrià i Garrigues. En canvi l'àmbit de la plana de Lleida situat a l'est del canal va quedar fora de l'àmbit d'influència del canal i va mantenir un paisatge de secà amb conreus de cereals, oliveres i ametllers.

El canal Segarra-Garrigues és una infraestructura hidràulica per transformar en regadiu que té traçat paral·lel al canal d'Urgell -que comença a l'embassament de Rialb (la Noguera) i acaba a l'embassament de l'Albagés (les Garrigues)- i una xarxa secundària per fer arribar l'aigua arreu. Amb un recorregut de 85 km, passa per totes les comarques de la plana de Lleida: la Noguera, la Segarra, el Pla d'Urgell, Urgell, el Segrià i les Garrigues.

#### PLANIFICACIÓ

Els seus inicis els podem trobar al Plan de aprovechamiento total del río Segre para el riego de la Segarra y las Garrigues, de l'any 1957 realitzat per la Confederació Hidrogràfica de l'Ebre (CHE). El 1998 va ser inclòs al Pla hidrològic de la conca de l'Ebre i el 1999 es van signar els Protocols de col·laboració entre el Ministeri de Medi Ambient i la Generalitat de Catalunya, d'una banda, i entre la CHE i la Comunitat de Regants, de l'altra.

El projecte permetria transformar a regadius 70.150 ha de terres de secà del marge esquerre del canal d'Urgell i havia de beneficiar uns 17.000 regants. També es preveia que proveís alguns nuclis urbans i indústries de la Segarra, l'Urgell i les Garrigues

El pressupost total de la infraestructura era de 1.543 MEUR i constituïa, així, el projecte hidràulic de més magnitud de l'Estat espanyol i la segona inversió en infraestructures a Catalunya (només superada per la línia 9 del metro). El Ministeri de Medi Ambient, mitjançant l'empresa pública CASEGA, dependent de la CHE, havia d'invertir un total de 440 milions d'euros i fer-se responsable de la construcció del canal principal i l'estació de bombeig a l'embassament de Rialb. La Generalitat de Catalunya, mitjançant l'empresa pública REGSEGA, adscrita al Departament d'Agricultura, Ramaderia i Pesca (DARP) havia de desenvolupar la xarxa secundària de canalització i regadiu (unes 3.500 quilòmetres) i la concentració parcel·lària, amb un pressupost total de 1.103 milions d'euros.



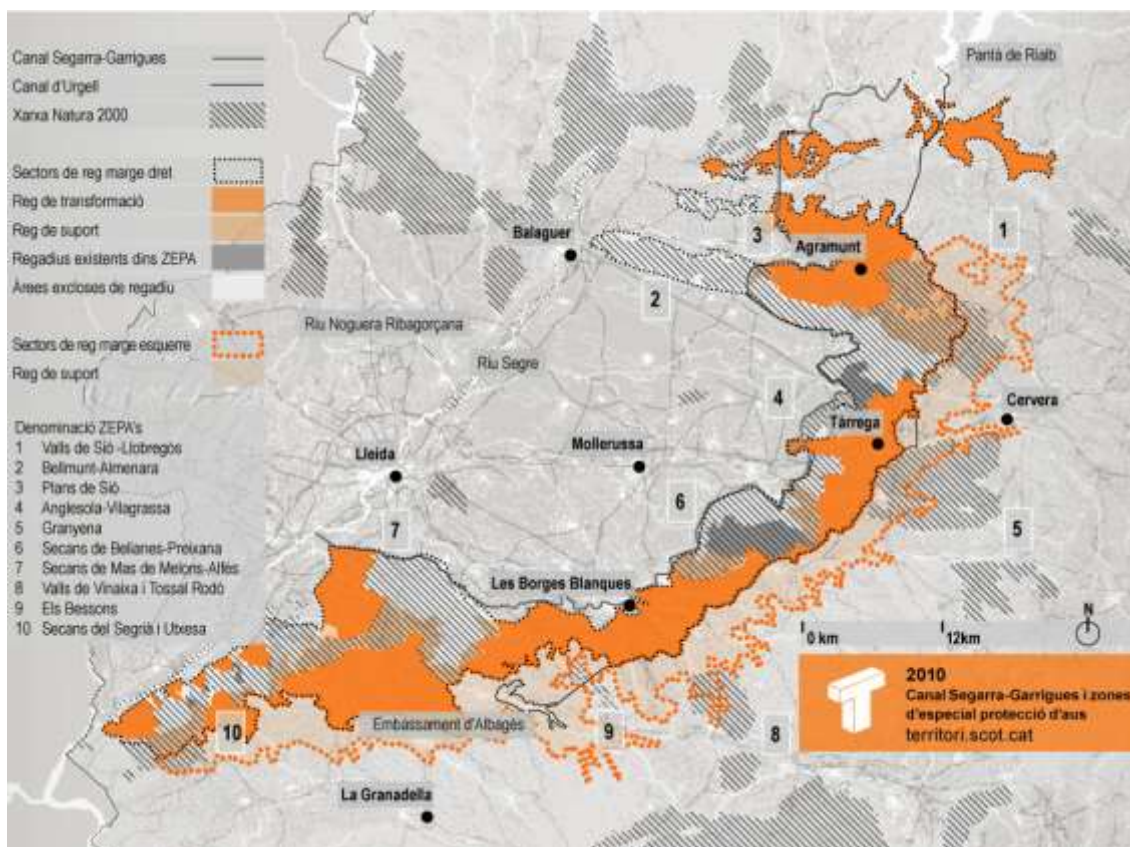
### RENDIBILITAT ECONÒMICA I SOCIAL

El canal Segarra-Garrigues ha d'afavorir el desenvolupament de les Terres de Lleida que no únicament beneficiarà els regants sinó també la indústria agroalimentària i, al mateix temps, impulsa l'assentament de la població en les zones rurals i l'equilibri territorial.

### ESTAT DE LES OBRES

El 2001 es va adjudicar la construcció de l'estació de bombeig a l'embassament de Rialb i del primer dels cinc trams en què es dividia el canal i el juliol de 2003 es va col·locar la primera pedra.

La transformació de les terres de secà de Lleida va topiar a partir de l'any 2001 amb la figura de protecció de la XARXA NATURA 2000, un sistema europeu d'àrees protegides que integren mostres representatives dels hàbitats naturals i de les espècies d'interès comunitari. Es compon de dos tipus d'espais: les zones especials de conservació (ZEC) i les zones d'especial protecció per a les aus (ZEPA). Aquestes últimes tenen com a objectiu, en el cas català, protegir les dotze espècies d'aus estèpiques que hi ha, majoritàriament localitzades al secà de Lleida.



Durant el 2006 i el 2007 es van licitar i construir els tres primers trams, que inclouen la perforació de túnels, la construcció d'aqüeductes i sifons. Així mateix sortia a informació pública el projecte d'embassament de l'Albagés (Garrigues).

El juliol del 2009 es va inaugurar oficialment el primer tram del canal i es va posar en reg la primera finca.

Després d'un tortuós itinerari administratiu, amb sentència del Tribunal de Justícia de les Comunitats Europees (TJCE), denúncies, retencions de fons europeus, multes, manifestacions i desacords, es va ampliar la ZEPA, que arribava fins a 42.144 ha. El conjunt de la superfície protegida significava un 60% de la que podia regar inicialment.

Posteriorment es va redactar el pla de gestió dels espais protegits i revisar la Declaració d'Impacte Ambiental (aprovats el 2010).

Entre el 2011 i el 2012 es van enllestir tots els trams de la xarxa primària. Resta pendent finalitzar l'embassament d'Albagés i les obres de la xarxa secundària, que és la que ha de permetre l'abastament a les finques. A final de 2013 la xarxa secundària permetia regar 12.000 hectàrees però d'aquestes només se n'aprofitaven al voltant de 5.500, molt lluny de les 68.200 hectàrees potencials.

Tanmateix, la crisi econòmica iniciada el 2008 va afectar el canal Segarra-Garrigues. Els pagesos tenien certes dificultats en assumir la inversió de 3.100 euros per hectàrea per disposar d'aigua del canal i el preu de l'aigua. Per aquest motiu una part de les àrees preparades per regar encara no havien estat connectades amb les finques. Això va portar al Govern català a frenar la construcció de la xarxa secundària i a executar-la només quan un grup de pagesos mostrés interès en què l'aigua arribés als seus terrenys. Amb tot, el Departament d'Agricultura, Ramaderia i Pesca (DARP) es mostrava disposat a flexibilitzar les tarifes i adaptar-les en funció de les necessitats del regant.

Davant d'aquesta situació el juliol de 2013 el Govern de la Generalitat va encarregar al Consell Assessor per al Desenvolupament Sostenible (CADS) un informe sobre el futur del canal Segarra-Garrigues.

Segons l'informe, la rendibilitat del projecte no estava garantida a causa del retard en la construcció, el sobrecost de les obres, les modificacions forçades per la Unió Europea, l'envelliment de la població agrària i el baix interès dels regants a consumir l'aigua. També manifestava el dubte que, en cas de desenvolupar-se el projecte en la seva totalitat, es pogués assegurar l'aportació d'aigua necessària (342 hectòmetres cúbics) a causa dels canvis climatològics i humans a la capçalera del riu. A més, l'informe reivindicava el valor dels cultius de secà de la zona que, en molts casos, desaconsellaven la transformació a plantacions de regadiu.

El CADS assegurava que el regadiu continuaria essent la principal activitat del Segarra-Garrigues però, davant de la situació descrita, plantejava una sèrie de propostes per diversificar els usos, generar nous ingressos i reduir costos de construcció i explotació. En primer lloc proposava redimensionar a la baixa la xarxa secundària per reduir els costos de construcció i manteniment. També preveia que l'aigua pogués ser explotada per la indústria i els serveis tot i que no feia cap concreció geogràfica, amb la qual cosa evitava posicionar-se directament sobre la possibilitat d'un transvasament cap a l'àrea metropolitana de Barcelona. Sí que proposava, en canvi, que en situacions d'excepcionalitat l'aigua es pogués usar com a garantia d'abastament pel conjunt de Catalunya.

A finals de 2014 el ritme d'incorporació al canal Segarra-Garrigues continuava essent lent per bé que el nombre d'hectàrees regades s'acostava a les 6.000. D'altra banda quedava pendent la portada d'aigua a una quarantena de municipis de l'Urgell, la Segarra, la Conca de Barberà i l'Anoia per usos domèstics. L'execució havia de córrer a càrrec del Govern de l'Estat però no hi havia data concreta per l'inici de les obres. En paral·lel s'havia d'anar executant el pla de gestió de les ZEPA que acabaria concretant les possibilitats de reg en les finques protegides. Finalment, caldria veure si el Govern de la Generalitat seguia els consells del CADS en relació a la utilització de l'aigua del canal.

