



PER A UN NOU MODEL DE GESTIÓ D'INFRASTRUCTURES A CATALUNYA

Creació d'una Agència d'Infraestructures de Catalunya

Proposta de Catàleg d'infraestructures prioritàries

pendents d'executar

Grup de Treball Foment Infraestructures

10/06/2015

Índex

0.	RESUM EXECUTIU	5
1.	Preàmbul	9
2.	Introducció	11
2.1	La importància de les infraestructures per a la competitivitat i la qualitat econòmica, social i ambiental d'un territori.....	11
2.2	Necessitat d'incrementar l'eficiència de la inversió pública: cal una autoritat independent que valori i prioritzi les infraestructures a realitzar.	12
3.	Les necessitats d'infraestructures de Catalunya.	15
3.1	Visió general de les necessitats.....	15
3.2	Les infraestructures de Catalunya en l'àmbit europeu.	18
3.3	Les infraestructures de Catalunya en l'àmbit espanyol.	19
3.4	Les infraestructures de Catalunya en l'àmbit català.	21
4.	Finançament de les infraestructures: impostos i pagament per ús.....	23
5.	Governança en la planificació, execució, gestió i manteniment d'infraestructures.	27
5.1	Introducció.	27
5.2	Situació actual.	27
5.3	Justificació de les propostes de canvi.....	28
5.4	Creació de l'Agència d'Infraestructures de Catalunya.	31
5.5	Altres mesures per millorar la governança de les infraestructures.	33
5.5.1	Revisió dels protocols reguladors del cicle del projecte.....	33
5.5.2	Necessitat d'una metodologia comuna d'avaluació de totes les infraestructures.	34
5.5.3	Necessitat que ports i aeroports gaudeixin de plena autonomia de gestió.....	35
5.5.4	Canvis culturals i de processos en relació a les infraestructures.	35
5.5.5	Necessitat de definir instruments de compensació a escala individual i municipal per als afectat per la construcció d'infraestructures.	37
6.	Proposta de Catàleg d'infraestructures prioritàries pendents d'executar.....	39
6.1	Metodologia de la selecció i fonts d'informació.	39
6.2	Catàleg de les 100 infraestructures bàsiques (CAT100).....	41
6.3	Selecció de 20 infraestructures prioritàries (CAT20) que seran objecte de seguiment.	44
7.	Membres del Grup de Treball Foment Infraestructures	47
8.	Fitxes d'infraestructures.....	48

0. RESUM EXECUTIU

Oportunitat del document

Aquest document del grup de treball Foment Infraestructures, de Foment del Treball Nacional, vol fer una aportació al debat sobre **les infraestructures** a Catalunya, assenyalant la seva **importància cabdal en la competitivitat i la qualitat econòmica, social i ambiental d'un territori**.

Per tant, la planificació, disseny, finançament, construcció, gestió i manteniment d'infraestructures **ha de ser objecte d'especial atenció i millora** per a qualsevol societat a fi de poder disposar d'una infraestructura adaptada a les seves necessitats, que **atregui les inversions i que propiciï el creixement de la producció i l'ocupació** dels diferents sectors econòmics.

Els anys vinents, però, estaran marcats per uns **pressupostos restrictius**, l'eixugament del dèficit públic i la prioritització de la despesa social en detriment de la inversió. Hi haurà, en conseqüència, una dotació pressupostària limitada per a infraestructures, comparat amb altres anys, i s'haurà de **prioritzar més rigorosament en què s'inverteixen els minvats recursos**.

Per tal de contribuir a la millora de les polítiques d'infraestructures a Catalunya, **Foment del Treball proposa diverses mesures per establir un nou model de gestió d'infraestructures**, que el facin equiparable a les millors pràctiques internacionals.

Necessitats d'infraestructures a Catalunya

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, entre d'altres.

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.

Per eixugar aquest dèficit, **Foment Infraestructures proposa 100 infraestructures** que, des del punt de vista empresarial multisectorial, es consideren **bàsiques**.

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) en lloc del pagament per part del contribuent.

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.**

Les visions compartides tenen el doble avantatge de trobar menys barreres d'entrada, **són més duradores i menys vulnerables als canvis de cicle polític**, la qual cosa proporciona major eficàcia i eficiència a les inversions. El cas més extrem ens el trobem en la variació del projecte d'una infraestructura quan l'obra ja està en construcció, per exemple.

Per tant, **cal crear espais de relació i comunicació estables** en els que hi participin els diferents actors per a debatre i aproximar posicions sobre infraestructures per definir un model general d'infraestructures o debatre sobre projectes específics. Podem posar com a exemple, entre d'altres, els Debats Públics que es realitzen a França.

Així mateix, **la recent promulgació de les lleis de transparència, accés a la informació pública i bon govern, reforcen la necessitat d'introduir mecanismes de transparència i participació, també a la inversió pública.**

L'Agència d'Infraestructures de Catalunya

Incrementar l'eficiència de la inversió pública és crucial, doncs, per collir tots els seus fruits. Per tant, una prioritat fonamental per a les economies on la inversió pública en infraestructures és relativament poc eficient hauria de consistir en elevar la qualitat del procés d'inversió, per exemple, en la planificació a mig i llarg termini (10-15 anys), el disseny, l'avaluació, selecció i execució dels projectes, disseny dels contractes, models de finançament, etc.

Foment del Treball Nacional proposa la creació d'una agència independent, 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.

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 podria estar **formada per un màxim de deu experts de reconegut prestigi i trajectòria professional** (50% procedents de

l'administració i l'altre 50%, del sector privat), **un Director i un Secretari, recolzats per un departament tècnic de composició mixta públic-privada.**

Les funcions de l'Agència podrien ser: 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; assessorar sobre els criteris d'anàlisi i avaluació; prioritzar 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.

Seguiment de les 20 infraestructures prioritàries

Mentre no es creï l'Agència d'Infraestructures de Catalunya, Foment Infraestructures farà el seguiment exhaustiu de les 20 infraestructures que, a parer seu, són prioritàries. (Veure 6.3 del document)

1. Preàmbul

Les infraestructures desenvolupen un paper cabdal en la competitivitat i la qualitat econòmica, social i ambiental d'un territori perquè faciliten poder oferir als seus habitants les millors condicions d'oportunitat, qualitat de vida i serveis.

Per tal de millorar l'eficiència de la inversió en infraestructures cal realitzar un esforç de modernització i actualització de les polítiques perquè aquestes s'adeqüin a les millors pràctiques internacionals. Així doncs, necessitem un nou model de gestió d'infraestructures.

Els anys vinents estaran marcats per uns pressupostos restrictius, l'eixugament del dèficit públic i la prioritització de la despesa social en detriment de la inversió. Hi haurà, en conseqüència, una dotació pressupostària limitada per a infraestructures, comparat amb altres anys, i s'haurà de prioritzar més rigorosament en què s'inverteixen els minvats recursos.

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 públic-privades (CPP)** i el finançament mitjançant el **pagament per ús** (peatges oberts, eurovinyeta, etc)

Per altra banda, la participació de la **societat civil** en la planificació, disseny, execució, gestió i manteniment d'infraestructures, així com l'avaluació de les polítiques d'infraestructures, formen part de la pràctica habitual dels països més avançats del nostre entorn polític i econòmic. El nou marc configurat per les lleis de transparència que s'han promulgat recentment reforcen les bases per desenvolupar també aquestes polítiques en el nostre país.

Aquest document pretén justificar **la necessitat de crear una Agència d'Infraestructures de Catalunya**, de caràcter independent i de composició mixta públic-privada, que valori i prioritzi, amb dades objectives i de forma transparent, els programes i projectes d'infraestructures. Aquest organisme hauria de poder seleccionar les inversions més productives, sostenibles i socialment beneficioses, i identificar quina és la millor manera d'incloure la participació del sector privat. L'Agència també realitzaria funcions d'anàlisi per a la planificació i d'avaluació de polítiques.

A manca d'una agència que valori i prioritzi programes i projectes, **en aquest document es defineix un catàleg de les cent infraestructures** pendents d'executar que, des del punt de vista empresarial multisectorial, es consideren bàsiques. D'aquestes, se seleccionaran, a parer del Grup de Treball Foment Infraestructures, les **vint prioritàries que seran objecte de seguiment**.

2. Introducció

2.1 La importància de les infraestructures per a la competitivitat i la qualitat econòmica, social i ambiental d'un territori.

Les infraestructures desenvolupen un paper cabdal en la competitivitat i la qualitat econòmica, social i ambiental d'un territori perquè faciliten poder oferir als seus habitants les millors condicions d'oportunitat, qualitat de vida i serveis.

Segmentant els principals factors de competitivitat territorial, s'evidencia com en tots ells les infraestructures hi juguen un paper clau:¹

- Cost, quantitat i qualitat d'inputs primaris: aigua, energia,...
- Cost, capacitat i qualitat de la gestió de residus.
- Cost, qualitat i servei (temps, connexions, modes, ...) per a la mobilitat de les persones.
- Cost, qualitat i servei per al transport de les mercaderies.
- Qualitat del medi ambient i gestió dels vectors ambientals.
- Cost, disponibilitat i qualitat de sòl i instal·lacions per a les necessitats empresarials, formatives, sanitàries, assistencials,...
- Qualitat urbana, etc.

Hi ha una abundant literatura² sobre els diversos canals a través dels quals la infraestructura pública pot afectar el creixement de l'economia.

Un estoc més elevat de capital públic en infraestructures tendeix a augmentar la productivitat del treball i del capital privat i, per tant, reduir el costos unitaris de producció. També permet incrementar la demanda de capital físic per part del sector privat perquè la reducció de costos augmenta la percepció de la taxa de retorn de la inversió privada.

Recerca més recent revela altres canals pels quals la infraestructura pública pot impactar el creixement de l'economia: l'efecte indirecte en la productivitat laboral pel fet que, per exemple, els treballadors poden arribar al seu lloc de treball més fàcilment; l'efecte en els costos d'ajustament, per exemple, reduint el costos de construcció d'una nova fàbrica; l'efecte en la durabilitat del capital privat, exemplificable amb el fet que les carreteres mal mantingudes causen deteriorament en els vehicles; i, fins i tot, els efectes en la salut i l'educació (més clarament en els països en vies de desenvolupament) quan es pot accedir més fàcilment als centres sanitaris o educatius.

Quasi tots els sectors productius, doncs, d'una manera o altra depenen de les infraestructures com un input.

¹ Observatori d'Infraestructures i Medi Ambient (2011). *Per una política d'infraestructures eficient i possible*. Cercle d'Economia.

² Agénor, P.R., Moreno-Dodson, B (2006). *Public Infrastructure and Growth: New Channels and Policy Implications*. World Bank Policy Research Working Paper 4064

Així, per exemple, el creixement del capital públic (i dins d'aquest, les infraestructures), no només explica el desenvolupament a llarg termini de la indústria, sinó també la rapidesa del seu creixement. A més, l'impacte més gran es produeix en els països amb ingressos més elevats.³

Per tant, **la prosperitat d'un país depèn de les seves infraestructures** perquè aquestes incideixen en la eficàcia i productivitat global del sistema econòmic. Les infraestructures no generen desenvolupament per si mateixes però **la seva manca pot impedir l'eficax aprofitament del potencial de cada territori**.

En totes les economies la inversió en infraestructures és positiva. D'acord amb el **Fons Monetari Internacional**⁴, en una mostra d'economies avançades, **l'augment en 1 punt percentual del PIB en la inversió en infraestructures, eleva la producció en un 0,4% el mateix any i l'1,5%** els propers quatre anys. A més, en càlculs realitzats per Espanya, la inversió de l'1% del PIB en infraestructures genera un total de 180.600 llocs treball en el conjunt de l'economia i un retorn fiscal del 62% de la inversió.⁵

No obstant, més enllà d'un llindar òptim d'inversió pública, aquesta pot resultar negativa per la societat i l'economia si els costos excedeixen els beneficis. Per això, l'augment de la inversió pública té un efecte particularment fort sobre el producte si es compleixen les següents condicions:

- La inversió pública es porta a terme en períodes de capacitat econòmica ociosa i d'aplicació de polítiques monetàries acomodaticies, i si aquestes polítiques limiten l'alça del tipus d'interès per fer front a l'augment de la inversió.
- La inversió pública és molt eficient, en el sentit que la despesa en aquesta inversió no es malgasta si es destina a projectes d'alta rendibilitat.
- La inversió pública es més rendible si es finança emetent deute en lloc d'eleva els impostos o disminuir altres despeses.

2.2 Necessitat d'incrementar l'eficiència de la inversió pública: cal una autoritat independent que valori i prioritzi les infraestructures a realitzar.

Incrementar l'eficiència de la inversió pública és crucial, doncs, per collir tots els seus fruits. Per tant, una prioritat fonamental per a les economies on la inversió pública en infraestructures és relativament poc eficient hauria de consistir en elevar la qualitat del procés d'inversió, per exemple, **en la planificació a mig i llarg termini (10-15 anys)**, el disseny, l'avaluació, selecció i execució dels projectes, disseny dels contractes, models de finançament, etc.

³ Isaksson, A. (2009). *Public Capital, Infrastructure and Industrial Development*. United Nations Industrial Development Organizations. Working Paper 15/2009

⁴ World Economic Outlook (WEO) (2014). Cap. 3 *Is it time for an infrastructure push? The macroeconomic effects of public investment*. International Monetary Fund.

⁵ CEOE(2013). *La inversión de infraestructuras públicas en España*

En aquest sentit, la B20 Infrastructure & Investment Taskforce, formada per executius, associacions professionals i consultores, realitzà l'any 2014 diverses recomanacions per al G20⁶, que integra les 19 economies més grans del món i la Unió Europea, i del qual Espanya és convidat permanent. Aquest grup de treball indica que, per establir els fonaments per un creixement inclusiu i sostenible, així com per augmentar l'ocupació a llarg termini, calia, entre d'altres mesures, les següents:

- Reafirmar la importància crítica de les infraestructures – i la inversió privada en aquestes - en els plans nacionals de creixement, i establir objectius d'inversió per al 2019 alineats amb la visió estratègica de les infraestructures nacionals.
- Establir, publicar i impulsar projectes d'infraestructures que hagin estat rigorosament valorats i prioritzats per pèrits experts independents, i que tinguin en compte les capacitats financeres i experiència del sector privat.
- Implementar processos d'aprovació i licitació d'infraestructures que siguin transparents, que segueixin bones pràctiques internacionals i que incloguin el compromís de limitació temporal d'aprovació dels permisos.

Similars recomanacions va realitzar la Foment del Treball Nacional⁷, **que demanava fer una reflexió sobre l'optimització funcional, econòmica i social de les infraestructures, tant dels del punt de vista de la inversió com de la gestió.** I demanava, en primer lloc, definir un model de país i els objectius i l'estratègia que hi ha darrera de la política d'infraestructures, i, en segon lloc, introduir canvis en el procés polític de presa de decisions sobre les infraestructures a prioritzar i definir metodologies per objectivar les decisions.⁸

Tots aquests aspectes els desenvoluparem amb més detall a l'apartat dedicat a la governança de les infraestructures.

⁶ B20 Australia (2014), *B20 Infrastructure & Investment Taskforce Policy Summary*.

⁷ Foment del Treball Nacional (2003). *Marc de desenvolupament de les infraestructures a Catalunya*. Document Foment Infraestructures nº1; Foment del Treball Nacional (2004). *Impulsar les infraestructures*. Document Foment Infraestructures nº 2.

⁸ Pel que fa a les metodologies per objectivar decisions, l'any 2010 el Col·legi d'Enginyers de Camins va presentar el Mètode d'Avaluació d'Infraestructures de Transport (MAIT), que és una metodologia comuna d'avaluació per a totes les infraestructures de transport que permet comparar projectes i prioritzar-los en funció de criteris socials, econòmics i ambientals predefinits.

<http://blog.camins.cat/2014/01/23/mait-metodologia-avaluacio-infraestructures-catalunya/>

3. Les necessitats d'infraestructures de Catalunya.

3.1 Visió general de les necessitats.

Tradicionalment s'ha diferenciat les infraestructures econòmiques o directament productives⁹, que afecten directament el procés productiu i la productivitat dels factors, de les infraestructures socials¹⁰, que només participen indirectament en la producció a partir dels serveis que ofereixen a la població. En aquest apartat només ens referirem a les primeres, principalment les infraestructures de transport, tot i la importància que les segones tenen per la competitivitat i la qualitat econòmica, social i ambiental d'un territori.

Catalunya és una de les principals àrees de desenvolupament econòmic del sud d'Europa, amb un sector industrial i turístic molt potents. 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)¹¹ en el seu territori es produeix un gran volum intern de moviments de persones i mercaderies (Catalunya com a potent xarxa policèntrica de ciutats) i amb origen o destí a la Península Ibèrica i més enllà.

Altres determinants geogràfics condicionen les necessitats d'infraestructures de Catalunya. Podem mencionar, per exemple: la situació fronterera, una gran longitud de costa, una orografia accidentada (fragmentació comarcal, concentració de població i activitats a la costa, escassetat de sòl), la climatologia mediterrània (incendis, aiguats, turisme estival i de cap de setmana), desequilibri de recursos hídrics entre conques, limitació de recursos energètics, etc.¹²

Per poder aprofitar totes les oportunitats que ofereix la globalització, a més d'aquesta privilegiada posició geogràfica, d'un capital humà equiparable al dels països més desenvolupats, d'una estructura sectorial i d'aglomeració, cal una infraestructura adaptada a les seves necessitats que atregui les inversions i que propiciï el creixement de la producció i l'ocupació dels diferents sectors econòmics.

Per contra, la manca d'una infraestructura adequada limita el potencial de creixement i la competitivitat del país.¹³

⁹ Infraestructura econòmica o bàsica: infraestructures de transport, serveis públics, serveis de telecomunicacions i la gestió del sòl.

¹⁰ Infraestructura social: educativa, sanitària, centres assistencials i culturals, edificis i equipaments emprats per l'administració.

¹¹ Florida, R. (2007). *The Rise of the Megaregion*. University of Toronto.

¹² Robusté, F et altri (2005). *Les Infraestructures de la mobilitat a Catalunya*. Cercle d'Economia.

¹³ Daimler descarta el port de Tarragona per exportar vehicles, perquè el ministeri no ha fet l'ampli de via europeu http://www.elsingular.cat/cat/extesa-mobil.php?IDN=2015_04_107734

D'acord amb l'estratègia Catalunya 2020 (ECAT 2020), que és un instrument per a la millora a llarg termini de la competitivitat de l'economia catalana i de l'ocupació, els objectius estratègics de Catalunya en matèria d'infraestructures són: ¹⁴

- Potenciar els ports catalans com a porta de les mercaderies del sud d'Europa.
- Impulsar el transport de mercaderies per ferrocarril, l'activitat logística i la intermodalitat.
- Augmentar la competitivitat i l'eficiència del sector del transport de mercaderies per carretera.
- Augmentar la connectivitat ferroviària de passatgers amb Europa.
- Millorar les infraestructures de telecomunicacions i distribució d'energia.
- Dinamitzar les infraestructures rurals.

Si comparem les infraestructures de transport entre regions europees similars o properes geogràficament, com Aragó, Baden-Württemberg (Alemanya), Bayern (Alemanya), Comunitat de Madrid, Comunitat Valenciana, Dinamarca, Hessen (Alemanya), Holanda Occidental, Llenguadoc-Rosselló (França), Lombardia (Itàlia), Migdia-Pirineus (França), Niedersachsen (Alemanya), el País Basc, Piemont (Itàlia), Roine-Alps (França), el resultat respecte a Catalunya és el següent:

Comparativa de les infraestructures de transport entre Catalunya i regions europees similars.

Índex base regions europees similars= 100

Infraestructura de Catalunya	Índex
Autopistes	103
Ferrocarrils	68
Carreteres	29
Ports: transport de mercaderies	43
Aeroports: transport de passatgers	147
Aeroports: transport de mercaderies	24

Font: CCOC a partir de dades Eurostat març 2013

Es pot concloure, doncs, que, en comparació amb altres regions europees similars, i tenint en compte el PIB, la població i el territori, Catalunya manté necessitats significatives no satisfetes en transport de mercaderies via avió, carreteres, transport de mercaderies via ports¹⁵ i ferrocarrils.¹⁶

¹⁴ http://catalunya2020.gencat.cat/ca/ecat_2020/

¹⁵ Per cada tipus d'infraestructura només s'han inclòs en el càlcul de l'índex aquelles regions que efectivament en disposen. Per exemple, pel que fa a les mercaderies transportades via port (tones carregades i descarregades) les regions són (índex tones/població, PIB): Catalunya 43, Comunitat Valenciana 86,

Els grans eixos econòmics i de comunicació de Catalunya són els següents:

- El corredor mediterrani.
- El corredor Barcelona amb Península centre-nord.
- El corredor Tarragona amb Península centre-nord.
- El corredor transversal: Península centre-nord amb la Jonquera/Portbou.
- L'eix occidental de Catalunya: Amposta-Pònt de Rei (Vall d'Aran).
- L'eix Barcelona-Puigcerdà-límit amb França pel Cadí.

Per articular adequadament el territori aquests eixos han d'estar complementats per una eficient xarxa de capil·laritat per a la mobilitat de persones i mercaderies que asseguri l'accessibilitat multimodal a les grans plataformes logístiques, ports, aeroports, ferrocarrils, metros i autobusos.¹⁷

Si bé els fluxos de llarg recorregut són estratègics per l'economia catalana, aquests tenen encara un volum relativament petit en relació amb el volum total dels trànsits de curt i mitjà recorregut, principals responsables de la congestió de les infraestructures viàries i ferroviàries, sobretot a la Regió Metropolitana de Barcelona.

Segons els estudis fets pel Pla d'Infraestructures de Transport de Catalunya (PITC, 2006), hi havia 563 km de xarxa viària bàsica a Catalunya en congestió, especialment greu a la part baixa de l'eix del Llobregat. Fora de l'àmbit metropolità de Barcelona, també es detectaren problemes de congestió a la N-II, la N-340, Vilanova/Vilafranca, als accessos de la Costa Brava i Andorra, a les àrees metropolitanes de Girona i Tarragona (Reus-Alcover, N-240).¹⁸

D'acord amb l'EuroRAP 2014, que analitza la seguretat de les carreteres, en el 17% dels trams (d'una xarxa analitzada de 53% dels quilòmetres i el 90% de la mobilitat de Catalunya) el risc de patir un accident greu o mortal és "molt alt" (1076 Km), i en un 15% dels trams el risc és "alt" (975 Km) i la disminució del risc passa per actuar sobre tres factors: infraestructura, conductor i vehicle¹⁹

L'any 2026, d'acord amb el PITC, les mercaderies transportades per ferrocarril han de poder augmentar en un 8,5% anual per poder assolir una quota modal superior al 10%,

Dinamarca 66, Languedoc-Roussillon 12, Niedersashen 30, País Vasco 71, West-Nederland 273, índex de totes les regions esmentades 100.

¹⁶ Cambra Oficial de Contractistes d'Obres de Catalunya (2013). *Comparativa de les infraestructures de transport entre Catalunya i regions europees similars*.

¹⁷ COM(2011) 144 final. *Libro Blanco: Hoja de ruta hacia un espacio único europeo de transporte: por una política de transportes competitiva y sostenible*.

¹⁸ D'acord amb l'Índex INRIX de congestió a les grans ciutats, Barcelona ocupava el 12è lloc a Europa amb 12 hores perdudes al llarg de l'any per part dels conductors que fan servir el seu vehicle per anar i tornar a treballar, amb un augment del 29% (1r semestre 2014) <http://www.racc.cat> ; veure també la prognosi de trànsit del Pla Director de Mobilitat de la Regió Metropolitana de Barcelona (2013-2018). <http://www.atm.cat/web/ca/mobilitat/documentspdm.php>

¹⁹ <http://saladeprensa.racc.cat/wp-content/uploads/2014/12/dp-eurorap-catalunya-2014-definitiu.pdf>

i les transportades per carretera s'ha de mantenir creixent un 3,1%. L'assoliment d'aquest objectiu després de la crisi depèn, però, d'altres condicionants del mercat del transport i de les pròpies estratègies dels operadors logístics.

Pel que fa a la mobilitat de passatgers, el pla determina que l'increment global de mobilitat obligatòria intermunicipal prevista entre 2001 i 2026 tingui una taxa anual del 2,3% i una taxa acumulada del 77%. Del volum de mobilitat total generada (obligada i no obligada), es va fixar que la mobilitat en vehicle privat no hauria de créixer per sobre del 60% el 2026, mentre que la mobilitat en transport públic ho hauria de poder fer per sobre d'un 120%.

Per altra banda, segons l'estudi que va encarregar la Comissió Europea DG TREN²⁰, sobre escenaris, prognosi i anàlisi de trànsit i analitza els colls d'ampolla dels principals eixos viaris i ferroviaris europeus, el 2030 hi hauria colls d'ampolla a les principals xarxes viàries del triangle Tarragona-Lleida-Barcelona i als accessos ferroviaris dels ports de Barcelona i Tarragona, entre d'altres.

Podem observar, doncs, que, **si es compleixen les previsions mencionades, 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.** En cas contrari, la manca d'infraestructura adequada minvarà el potencial de creixement de l'economia catalana.

3.2 Les infraestructures de Catalunya en l'àmbit europeu.

La nova política d'infraestructures de transport de la Unió Europea²¹ estableix una nova xarxa que constituirà l'eix dels transports en el mercat únic europeu que, a més d'eliminar colls d'ampolla i de modernitzar les infraestructures, racionalitzarà en tota la Unió les operacions transfrontereres de transport de viatgers i mercaderies.

Una important innovació de les noves directrius de la xarxa europea de transports (TEN-T) és la introducció de 9 corredors la construcció dels quals contribuirà al desenvolupament de la xarxa central. Aquesta xarxa es recolzarà en una «xarxa capil·lar» a nivell regional i nacional amb l'objectiu que, de forma gradual, i, en tot cas, abans que finalitzi el 2050, la gran majoria dels ciutadans i de les empreses europees quedi ja a una distància de no més de 30 minuts d'aquesta xarxa capil·lar.

Catalunya està immersa de ple en el Corredor del Mediterrani, que enllaçarà els ports de Algeciras, Cartagena, Valencia, Tarragona i Barcelona a través del sud de França, amb enllaç a Marseille i Lyon cap el Nord d'Itàlia, Eslovènia i una branca via Croàcia,

²⁰ Jovanovic R., Korchenevych A., Larrea E., Leder P., Merten T., Pearman A., Rich J., Shires J., Uljed A. (2009): *Report on Scenario, Traffic Forecast and Analysis of Traffic on the TEN-T, taking into Consideration the External Dimension of the Union – Final Report*, Funded by DG TREN, Copenhagen, Denmark.

²¹ http://europa.eu/rapid/press-release_MEMO-14-525_es.htm

fins Hongria i la frontera d'Ucraïna. El corredor inclourà ferrocarril, carretera, aeroports, ports i terminals multimodals.

Els projectes que afecten Catalunya i que poden ser finançats per la Unió Europea són els de ferrocarrils Madrid-Zaragoza-Barcelona, València-Tarragona-Barcelona, Barcelona-Perpinyà i les interconnexions a Barcelona amb el port i l'aeroport.

3.3 Les infraestructures de Catalunya en l'àmbit espanyol.

La política d'infraestructures del Ministerio de Fomento dels darrers 15-20 anys s'ha basat excessivament en la cohesió territorial, en detriment del rellevant objectiu de rendibilitat econòmica, com es pot constatar en el **baix stock de capital públic a l'arc mediterrani**.²²

Adicionalment, **el disseny radial de les infraestructures no s'adequa a la realitat econòmica de l'Estat i dificulta desenvolupar les seves potencialitats, com sí ho faria un disseny en xarxa adaptat als fluxos econòmics reals.**

Per tant, a l'hora de determinar on i quan s'inverteix, els criteris polítics han prevalgut, molt sovint, front a criteris cost-benefici, com la demanda real o potencial, els guanys en productivitat o la congestió, per exemple.

El principal instrument de planificació de les infraestructures del Ministerio de Fomento és el Plan de Infraestructuras, Transporte y Vivienda **PITVI (2012-2024)**²³ i, anteriorment, el Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte **PEIT (2005-2020)**. Tot i que el PITVI s'està aplicant, el Plan no està encara aprovat oficialment i resta pendent de finalitzar la seva memòria ambiental.

Aquesta desconexió entre la demanda real i la inversió efectiva es pot apreciar fàcilment analitzant els fluxos reals de mercaderies i passatgers. Per Catalunya circulen aproximadament el 15% de les mercaderies que es mouen per carretera a Espanya, el 25% del trànsit ferroviari (mitjana entre mercaderies i viatgers), el 20% d'aeronaus i passatgers dels aeroports, i el 17 % del trànsit portuari de mercaderies. Això significa que Catalunya hauria rebre, com mínim, aquests percentatges de la inversió estatal en cada tipus d'infraestructura.

El compromisos d'inversió contrets pel Ministerio de Fomento, com per exemple, els subscrits en els protocols de col·laboració amb el Departament de Política Territorial i Obres Públiques de la Generalitat de Catalunya per a l'execució d'actuacions en matèria ferroviària i viària a Catalunya, pel període 2006-2012, de 2.362,8 M€ i 3.805 M€, respectivament, no s'han complert i només se n'ha executat una mínima part. El mateix es pot dir del Pla Barcelona de Rodalies.

²² Foment del Treball Nacional (2009). *La dotación de infraestructuras públicas y el potencial de crecimiento económico. Una aproximación territorial.*

²³ http://fomento.gob.es/MFOM/LANG_CASTELLANO/PLANES/PITVI/

Tot plegat ha comportat que s'hagi **incomplert la Disposició Addicional Tercera de l'Estatut de Catalunya** que tenia l'objectiu de corregir el dèficit d'infraestructures a Catalunya. Aquesta disposició estableix que, per a un **període de set anys (entre el 2006 i el 2013)**, les inversions de l'Estat en infraestructures a Catalunya s'han d'equiparar a **l'aportació de Catalunya al PIB respecte del total (19%)**.²⁴

El total d'inversions directes executades pel grup Foment a Catalunya l'any 2013 varen disminuir un 44,4% respecte de l'import del 2012, mentre que al conjunt de comunitats autònomes la reducció ha estat d'un 32,7%. D'ençà el 2009, les inversions directes del grup Foment a Catalunya s'han reduït un 75,4% (un 59,7% al total de comunitats autònomes).²⁵

Pel que fa a la mitjana **d'execució de la inversió pressupostada** per part del grup Fomento a Catalunya, aquesta ha estat del 2001 al 2013 del 78,6%, fet que situa Catalunya en els darrers llocs.

LA INVERSIÓ REAL A CATALUNYA DEL GRUP FOMENT EN EL TOTAL

Milers €

	Inversió pressupostada total Estat a Catalunya	Inversió pressupostada grup Foment a Catalunya	% Inversió press. grup Foment vs Total Estat	Inversió Liquidada grup Foment a Catalunya	% Execució inversió grup Foment a Catalunya	% Execució inversió grup Foment total regionalitzat
2001	1.610.328	1.375.578	85,4	1.024.413	74,5	81,0
2002	2.034.310	1.737.181	85,4	1.332.840	76,7	87,0
2003	2.556.820	2.199.862	86,0	1.534.787	69,8	91,1
2004	2.740.220	2.218.957	81,0	1.563.079	70,4	84,2
2005	2.785.370	2.216.455	79,6	1.668.665	75,3	84,6
2006	2.878.041	2.487.804	86,4	1.957.187	78,7	83,2
2007	2.957.739	2.527.887	85,5	2.208.262	87,4	95,0
2008	3.727.837	3.049.679	81,8	2.741.681	89,9	93,4
2009	3.790.561	3.151.245	83,1	2.746.928	87,2	86,9
2010	3.625.894	3.105.803	85,7	2.280.080	73,4	78,9
2011	2.548.448	2.213.731	86,9	1.498.256	67,7	87,2
2012	1.414.514	1.147.535	81,1	1.213.861	105,8	93,8
2013	1.267.053	1.042.172	82,3	675.328	64,8	78,7
2014	948.890	788.198	83,1	nd	nd	nd

Font: Generalitat de Catalunya

En els **Pressupostos Generals de l'Estat pel 2015**, el percentatge d'inversió que l'estat preveu realitzar a Catalunya es reduirà al **9,5% del total de regionalitzat** (9,6% el 2014), **la meitat del seu pes en el PIB d'Espanya (19%)** i inferior a la població (16%).

²⁴ STC 28 de junio de 2010 sobre el Estatuto de Cataluña de 2006, " debe, pues, interpretarse en el sentido de que no vincula al Estado en la definición de su política de inversiones, ni menoscaba la plena libertad de las Cortes Generales para decidir sobre la existencia y cuantía de dichas inversiones."

²⁵ Departament d'Economia i Coneixement. (2014). Pressupostos de la Generalitat de Catalunya 2015. Informe Econòmic i Financer.

3.4 Les infraestructures de Catalunya en l'àmbit català.

Catalunya compta amb diversos instruments de planificació que han estudiat les necessitats d'infraestructures del territori i realitzat propostes sobre què és necessari, especialment el **Pla d'infraestructures del transport de Catalunya (2006-2026)**, ja mencionat, i per exemple, el **Pla Director de Mobilitat de la Regió Metropolitana de Barcelona (2013-2018)**.

Les administracions catalanes tampoc han estat alienes a la polèmica quant a l'oportunitat, el cost i el finançament de la construcció de certes infraestructures, si bé en menor mesura que l'Administració General de l'Estat amb la construcció, per exemple, de l'AVE o les autopistes de peatge. Podem mencionar per la Generalitat, per exemple, la L9 del metro o l'aeroport d'Alguaire, la construcció i gestió de les quals ha estat criticada pels experts.

La **inversió total real pressupostada a Catalunya²⁶** ha estat, en el període **2002-2012**, de mitjana, **l'equivalent al 4,4% del PIB**. Per administracions, la realitzada per l'Estat fou l'1,6% del PIB, la de la Generalitat, l'1,7%, i la dels ens locals, l'1,1%. **L'any 2008** s'aconseguí el **màxim històric amb un 5,3% del PIB**, i el 2012, el mínim del període, 2,2%.

Pel que fa a la inversió real liquidada per sectors, en el període 2008 a 2013, darrer any amb dades, una quarta part de la inversió mitjana realitzada per la Generalitat de Catalunya s'ha dedicat a la xarxa de ferrocarril i metro. En segon lloc, les carreteres han estat el destí del 14% de la inversió, seguida de la resta d'inversions, amb un 14%, i ensenyament, amb un 10%.

LA INVERSIÓ REAL LIQUIDADA PER LA GENERALITAT DE CATALUNYA. DISTRIBUCIÓ SECTORIAL. PERÍODE 2008-2013

Milers €	2008	2009	2010	2011	2012	2013	TOTAL	%
Xarxa ferrocarril i metro	1.360.564	989.340	963.296	706.715	400.013	186.576	4.606.504	25,0%
Carreteres	383.919	774.779	331.637	538.304	396.198	176.973	2.601.810	14,1%
Resta inversions	575.094	563.256	460.978	417.184	208.692	381.499	2.606.704	14,2%
Ensenyament	487.537	466.767	357.660	291.196	177.499	84.248	1.864.907	10,1%
Cicle de l'Aigua	642.713	507.118	356.730	121.667	24.838	3.392	1.656.458	9,0%
Sanitat	265.665	324.403	328.766	227.139	194.193	144.893	1.485.059	8,1%
Habitatge, urbanisme i ord. territorial	476.795	414.732	272.253	83.455	70.174	45.028	1.362.437	7,4%
Agri., ram. i pesca (inclou regadius)	189.433	274.893	248.438	271.787	96.103	11.390	1.092.044	5,9%
Seguretat, Justícia i Protecció civil	135.663	101.868	69.166	35.853	40.896	8.040	391.486	2,1%
Benestar Social	75.815	83.017	57.714	31.191	13.610	12.401	273.749	1,5%
Cultura i esport	49.950	28.065	38.479	29.508	18.185	13.058	177.245	1,0%
Ports i aeroports	73.667	28.371	21.894	22.572	5.626	2.804	154.935	0,8%
Medi ambient	50.165	36.433	32.139	10.634	8.716	5.396	143.484	0,8%
TOTAL	4.766.981	4.593.044	3.539.151	2.787.205	1.654.743	1.075.700	18.416.824	100%

Font: Generalitat de Catalunya

²⁶ http://economia.gencat.cat/ca/70_ambits_actuacio/economia_del_sector_public/

Des de l'any 2003 la Generalitat ha utilitzat **sistemes estructurats per al finançament** de les seves inversions, els quals han anat augmentat la seva importància relativa respecte a la inversió real de forma progressiva fins l'any 2011, quan la inversió executada amb sistemes estructurats va representar el 52,8% de la inversió liquidada. L'any 2013, el pes relatiu de la inversió finançada amb sistemes estructurats s'ha reduït, fins situar-se en el 25,2% de la inversió pressupostària, tendència a la baixa que es mantindrà en els pròxims anys.²⁷

Evolució de la inversió executada pel sector públic de la Generalitat. 1992-2013

Inversió real consolidada (cap. 6) i executada amb finançaments estructurats.

Milers d'euros

Any	Inversió real liquidada (capítol 6)	Execució finançaments estructurats (*)	Ajustos per estructurats liquidats cap. 6	Total Inversió Executada	% Variació anual	Total Inv. per càpita (euros/hab)	% Inversió / PIB (**)
1992	1.153.273	0	0	1.153.273	-	190,13	1,64%
1993	1.131.570	0	0	1.131.570	-1,9%	186,37	1,56%
1994	1.165.873	0	0	1.165.873	3,0%	191,82	1,50%
1995	1.150.257	0	0	1.150.257	-1,3%	189,06	1,36%
1996	959.828	0	0	959.828	-16,6%	157,61	1,06%
1997	1.038.862	0	0	1.038.862	8,2%	169,78	1,08%
1998	976.092	0	0	976.092	-6,0%	158,78	0,96%
1999	1.063.586	0	0	1.063.586	9,0%	171,34	0,97%
2000	1.114.692	0	0	1.114.692	4,8%	178,01	0,93%
2001	1.299.386	0	0	1.299.386	16,6%	204,26	1,01%
2002	1.588.267	0	0	1.588.267	22,2%	244,11	1,16%
2003	2.014.146	8.363	0	2.022.508	27,3%	301,68	1,37%
2004	1.943.434	121.580	0	2.065.014	2,1%	303,08	1,31%
2005	3.080.651	209.454	-222.656	3.067.449	48,5%	438,51	1,81%
2006	2.854.237	452.064	-134.047	3.172.254	3,4%	444,62	1,73%
2007	3.371.588	709.082	-31.049	4.049.621	27,7%	561,63	2,07%
2008	4.766.981	704.107	-75.640	5.395.449	33,2%	732,67	2,69%
2009	4.593.044	1.682.038	-351.304	5.923.778	9,8%	792,43	3,07%
2010	3.539.151	1.064.992	-331.886	4.272.257	-27,9%	568,70	2,20%
2011	2.787.205	1.470.763	-637.992	3.619.976	-15,3%	480,13	1,86%
2012	1.654.743	614.838	-530.274	1.739.307	-52,0%	229,74	0,90%
2013	1.075.700	270.750	-162.661	1.183.788	-31,9%	156,72	0,61%

(*) S'han considerat els següents finançaments estructurats: mètodes alemanys, concessions i drets de superfície.

(**) PIB pm base 2008, segons comptabilitat regional de l'INE. Elaboració pròpia pel que fa als anys anteriors al 2000.

Font: Departament d'Economia i Coneixement.

Els Pressupostos de la Generalitat pel 2015 preveuen una inversió real del Sector Públic de la Generalitat de 1.399,9 M€.

²⁷ Pressupostos de la Generalitat de Catalunya (2015). *Informe Econòmic i Financer*

4. Finançament de les infraestructures: impostos i pagament per ús.

Els recursos per a la realització d'infraestructures s'obtenen fonamentalment a través de:

- **Finançament públic:**
 - Consignacions **pressupostàries** (contracte d'obra amb abonament de certificacions, aportacions a ens públics i societats estatals o fórmules d'ajornament i/o fraccionament del pagament).
 - Consignacions **no pressupostàries** (Entitats públiques empresarials o societats mercantils, finançades amb **taxes per la gestió del servei** o producció de béns).
- **Finançament privat** a través de contractes de concessió (per exemple, el BOT build-operate-transfer), però són poques les infraestructures que ofereixin a priori una rendibilitat financera adequada ja que aquests projectes duen implícits la incertesa i els riscos i les institucions financeres implicades exigeixen una sèrie de garanties a l'estat o als promotors.
- **Les col·laboracions públicoprivades (CPP)**²⁸, que són solucions innovadores de finançament que poden contribuir, en especial, a:
 - Facilitar la realització de projectes d'interès públic, sobretot d'infraestructures i serveis públics a escala transfronterera.
 - Compartir els riscos financers i reduir els costos d'infraestructura que normalment són suportats íntegrament pel sector públic.
 - Afavorir el desenvolupament sostenible, la innovació, la recerca i el desenvolupament, mitjançant la competència i els acords amb les empreses privades.
 - Ampliar les quotes de mercat de les empreses europees en els mercats públics de tercers països.

Els plans de consolidació fiscal de l'economia espanyola, que tenen l'objectiu d'aconseguir l'equilibri pressupostari dels comptes públics, s'han sustentat fonamentalment en la disminució de inversió pública, que ha estat la gran protagonista de l'ajustament per haver aportat més de la meitat de la reducció de la despesa pública. Aquest retall de la inversió compromet seriosament la competitivitat del país al dificul-

²⁸ <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/?qid=1429091156569&uri=URISERV:em0026>

tar la conservació i el manteniment de les actuals infraestructures i frena el procés del seu permanent modernització i millora.²⁹

A més, el programa d'estabilitat 2015-2018 i els límits establert per al dèficit públic espanyol i català escanyen i limiten el nivell d'inversió pública de naturalesa pressupostària per als propers anys.

Per altra banda, els mecanismes de **pagament diferit** –mètode alemany, cessió de drets de superfície, cessió de drets de vol- **han compromès les possibilitats inversores futures**, augmentant el dèficit i l'increment del deute públic.

Per tant, és necessari apel·lar a les iniciatives i sistemes de col·laboració públicoprivada per a la provisió d'infraestructures.

El concepte clau de les col·laboracions públicoprivades (CPP) és el **value for money (VFM)**, pel qual els beneficis de la transferència de risc, combinada amb els incentius del sector privat, la seva experiència i innovació, superen els majors costos de finançament de les CPP. L'ús del VFM en la presa de decisions en l'àmbit de les CPP, però, és difícil i pot ser controvertit. Els països que han fet servir el VFM han hagut de fer front a dificultats metodològiques i al fet que l'anàlisi es pugui malinterpretar o manipular.³⁰

Així mateix, **el nostre actual sistema legal i pràctica administrativa requereixen millores** per aconseguir un context jurídic que conciliï del millor mode possible la protecció equilibrada dels interessos públics i dels contractistes, així com els incentius per a inversors i finançadors privats.

Podem mencionar, per exemple, els següents àmbits de millora: la definició amb més precisió el règim específic de cada contracte en la seva documentació contractual; la rellevància de totes les fases del contracte des de la perspectiva dels inversors i finançadors privats; la importància de comptar amb l'opinió de les empreses en la fase de disseny del projecte; la utilització més eficaç de els procediments d'adjudicació previstos en la Llei i un repartiment més eficient i realista dels riscos; la possibilitat d'adoptar mesures d'afavoriment del finançament sense impacte pressupostari, fórmules de retribució i canvis en matèria fiscal, etc.³¹

Els fons estructurals, els fons del Banc Europeu d'Inversions (BEI), els Fons Europeu d'inversions (FEI) o el recent Fons Europeu d'Inversions Estratègiques (FEIE) poden finançar col·laboracions públicoprivades i hi ha instruments financers que afavoreixen la contribució de fons privats i de capital risc, així com l'assignació de préstecs bancaris.

Per altra banda, **una part fonamental de la viabilitat de les col·laboracions públicoprivades (CPP) és el pagament per ús de les infraestructures.**

²⁹ CEOE (2013). *La inversión en infraestructuras públicas en España*. Comisión de Concesiones y Servicios

³⁰ The World Bank Institute (2013). *Value for Money in Public-Private Partnerships*

³¹ CEOE (2009). *Las infraestructuras: medidas a adoptar*.

Totes les infraestructures es paguen, res es gratuït. En el cas de les inversions pressupostàries, però, aquestes les paguen tots els ciutadans amb els seus impostos, les facin servir o no.

Segons el Llibre Blanc del transport de la Comissió Europea³², els senyals que donen els preus tenen un paper crucial en moltes decisions que tenen conseqüències de llarga durada en el sistema de transports. Les taxes i impostos del transport han de ser reestructurades en la direcció d'una aplicació més general del principi de «qui contamina paga» i del cobrament a l'usuari («usuari pagador») i la càrrega global per al sector ha de reflectir els costos totals del transport, inclosos els costos de les infraestructures i els costos externs.

Segons el mateix Llibre Blanc, uns beneficis econòmics més generals i les externalitats positives justifiquen un cert nivell de finançament públic però, en el futur, és probable que els usuaris dels transports paguin una part dels costos més que en l'actualitat. És important que els usuaris, operadors i inversors rebin incentius monetaris correctes i conseqüents.

Així, l'objectiu de la Unió Europea a llarg termini és cobrar per la utilització de les carreteres a tots els vehicles i en tota la xarxa per reflectir com a mínim el cost de manteniment de la infraestructura, la cogestió, la contaminació de l'aire i la contaminació acústica. Abans del 2020, continua el Llibre Blanc, s'elaborarà un enfocament comú per a la internalització dels costos a la xarxa de ferrocarrils.

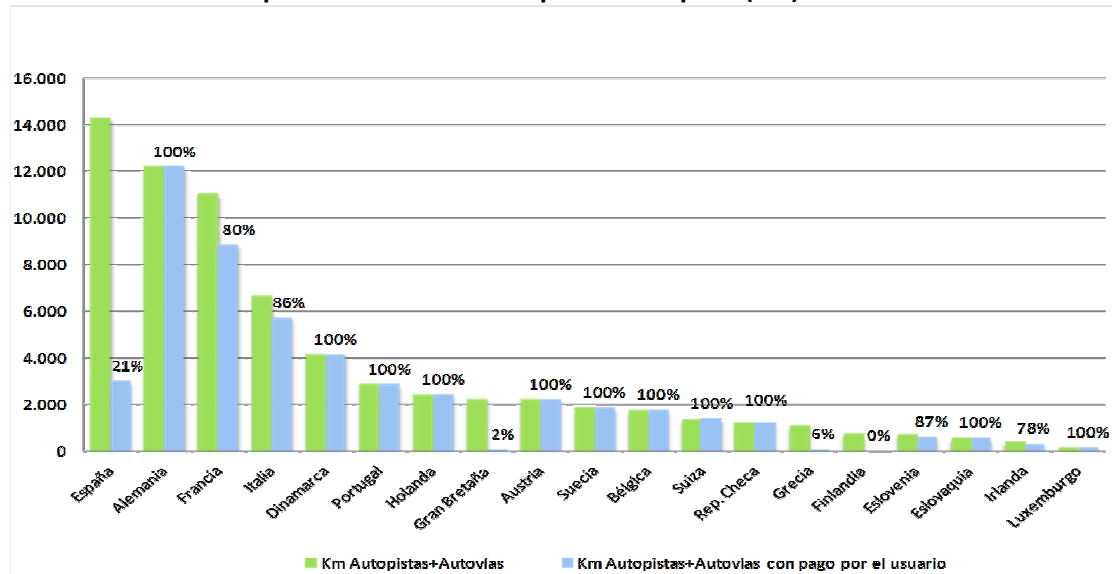
Els nous sistema intel·ligents de gestió del transport, per exemple, obren noves possibilitats de cobrament i d'adaptació de la demanda. El desenvolupament i desplegament de tecnologies per a l'ús més eficient de les infraestructures, així com la descarbonització (nous sistemes de tarifació i de peatge vials, STI i programes d'augment de la capacitat) també tenen el recolzament de la Unió Europea.

D'acord a una estudi realitzat per TRANSyT-UPM (2012) l'aplicació de la tarifa màxima aplicable al cas espanyol, d'acord amb la Directiva Eurovinyeta, hagués generat recursos equivalents a 14.267 M€ l'any 2013 i generaria un estalvi per a l'administració de 102.260 M€ en el període 2013-2043. De moment, el govern espanyol ha transposat la directiva de l'eurovinyeta, com es preceptiu, però ha refusat aplicar-la.

Com es pot observar a la següent gràfica, **Espanya és el país amb més kilòmetres d'autopistes i autovies però manté un dels percentatges més baixos de pagament per usuari, només el 21%, i concentrats en determinats territoris, com Catalunya.**

³² Comisión Europea (2011). *Hoja de ruta hacia un espacio único europeo de transporte: por una política de transportes competitiva y sostenible*. Libro Blanco COM(2011) 144 final

Xarxa d'Autopistes+Autovies en els països europeus (km) Font: INECO 2013



La tarificació d'infraestructures és una tendència creixent a Europa i al món i serà bona pel creixement d'Espanya i Catalunya si s'aplica correctament, però requereix superar importants problemes de acceptabilitat social.³³

³³ Vasallo, J.M. (2012). El pago por uso de infraestructuras. I Congreso Nacional de la Industria de la Construcción. Madrid 8 de mayo de 2012

5. Governança en la planificació, execució, gestió i manteniment d'infraestructures. ³⁴

5.1 Introducció.

A part de la manca d'inversió pública en relació al seu pes demogràfic i econòmic, un dels principals problemes en l'àmbit de les infraestructures és la dificultat i els obstacles que apareixen reiteradament en el transcurs de la seva realització, fruit d'un model de decisió sobre planificació, execució, gestió i manteniment d'infraestructures obsolet i inadaptat a les necessitats actuals, que provoca enormes disfuncions a la societat i a l'economia.

Podem definir la governança com el conjunt de procediments i mecanismes mitjançant els quals s'aconsegueix la conversió de la pluralitat d'interessos i visions en una acció unitària que aglomera i compleix les expectatives de la majoria dels actors. Els elements claus d'aquesta governança són: la coordinació interadministrativa, la transparència, la implicació dels actors estratègics i la participació social, així com la cultura i els procediments.

5.2 Situació actual.

Entre els **principals defectes del sistema actual** de governança de les infraestructures podem mencionar els següents: **confusió del rol polític i del tècnic; manca** de suficients anàlisis i d'una **planificació estratègica i territorial integral flexible** que permeti establir prioritats clares; manca d'una veritable **coordinació interadministrativa; manca d'espais de diàleg estables i eficients; estratègies de participació insuficients; protocols de regulació del cicle del projecte** inadequats; **poca anàlisi ex-ante i inexistent anàlisi ex-post** que avalui les polítiques; i, en general, **poca transparència** en tot el procés, etc.

Tot i els esforços en definir plans territorials parcials i sectorials o "pactes nacionals" (destaca molt notablement, per exemple, l'esforç realitzat per la Generalitat de Catalunya en el Pla d'Infraestructures del Transport de Catalunya ³⁵ o el Pla Director d'Infraestructures del Transport Públic Col·lectiu de la Regió Metropolitana de Barce-

³⁴ A part de les aportacions pròpies, aquest apartat ha adaptat recomanacions del treball Estudi Llotja d'Infraestructures i Territori (2006). *La governança en la planificació, l'execució i la gestió de les infraestructures*. Cambra de Comerç de Barcelona; Foment del Treball Nacional et altri (2007). *Reforçar l'autoritat del tècnics*; i Farinós, J. (2006). *Planificación de infraestructuras y planificación territorial*. Papers 44. Institut d'Estudis Regionals i Metropolitans de Barcelona.

³⁵ Departament de Política Territorial i Obres Públiques (2006). *Pla d'infraestructures del transport de Catalunya: infraestructures terrestres: xarxa viària, ferroviària i logístiques*. Generalitat de Catalunya

lona ³⁶⁾ molt sovint, però, aquests instruments acaben adquirint un excessiu grau d'indefinió, o bé es converteixen en llistats d'actuacions, sense arribar a donar resposta a la necessitat de definició d'un model que orienti les prioritats.

En aquests plans es realitzen estudis ad hoc però no existeix una agència permanent d'anàlisi i planificació a nivell català o estatal (a l'àmbit metropolità sí trobem l'Institut d'Estudis Regionals i Metropolitans de Barcelona o la Barcelona Regional. Agència de Desenvolupament Urbà) tot i que existeix una munió d'observatoris amb àmbits d'actuació i funcions diverses.

Sovint la qualitat de la informació dels plans i projectes no és l'adequada i tampoc hi ha una metodologia homogènia d'avaluació d'inversions públiques que faciliti la selecció i priorització d'inversions.

Quant a la participació dels diversos agents, aquesta es limita al període d'informació pública preceptiu per la normativa administrativa sobre plans o projectes ja elaborats.

Pel que fa a l'avaluació de polítiques d'infraestructures, **tampoc existeix cap organisme independent que faci aquesta funció**, a part de l'àmbit acadèmic i d'alguna fundació com Fedea, per exemple.

5.3 Justificació de les propostes de canvi.

Per tal aconseguir una assignació òptima dels recursos de capital, entre els seus diferents usos alternatius, i per evitar les possibles ineficiències, la planificació ha de ser integral i estratègica, i cal conjuntar les polítiques territorials sectorials amb l'organització territorial.

Per tot això, **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 en el disseny, l'avaluació i el finançament d'infraestructures.

Les visions compartides tenen el doble avantatge de trobar menys barreres d'entrada, són més duradores i menys vulnerables als canvis de cicle polític, la qual cosa proporciona major eficàcia i eficiència a les inversions.

Per tant, cal crear espais de relació i comunicació estables en els que hi participin els diferents actors per a debatre i aproximar posicions sobre infraestructures per definir un model general d'infraestructures o debatre sobre projectes específics.

En els països capdavanters globalment fa anys que **els governs han perdut la exclusivitat tècnica i decisonal**, i les organitzacions de la societat civil han adquirit un nou sta-

³⁶⁾ Autoritat del Transport Metropolità (2013). *Pla Director d'Infraestructures del Transport Públic Col·lectiu de la Regió Metropolitana de Barcelona*.

tus que les fa copartípeps de les grans decisions, perquè, a la vegada, aquestes hauran d'adoptar les petites decisions que fan possible qualsevol projecte col·lectiu.

La participació institucional, més enllà de fer partípeps als ciutadans i les organitzacions socials que els representen, és també un instrument per escurçar la distància entre els governants i els governats i per fomentar una cultura política més compromesa amb la col·lectivitat. Fomentar la política participativa també vol dir augmentar els fluxos d'informació entre els poders públics i la ciutadania, creant una ciutadania més conscienciada i informada.³⁷

Però, per fer possible aquesta participació, **cal** introduir canvis normatius, proceduals i culturals i, sobretot, **voluntat política**.

A l'àmbit de l'**Administració General de l'Estat**, la norma bàsica i genèrica de les infraestructures és la **Ley General de Obras Públicas de 13 de abril de 1877**, actualment en vigor, tot i que ha estat modificada i completada amb abundant legislació específica.³⁸

Després de 138 anys de l'entrada en vigor d'aquesta llei cal una actualització en tots els àmbits de la normativa bàsica de l'obra pública que doni resposta a les recomanacions realitzades per organismes i entitats nacionals i internacionals per millorar la transparència i l'eficiència de les polítiques, els objectius i els procediments en la planificació, el finançament, la construcció, la gestió i el manteniment d'infraestructures.

A **Catalunya**, a més de la normativa general de planificació territorial i urbanística, la **Llei 3/2007, del 4 de juliol**, de l'obra pública, estableix els requisits i els procediments que s'han de complir per planificar, programar, projectar, contractar, dirigir, executar i controlar les obres públiques. D'acord amb l'article 4), són principis generals d'aquesta: la participació de les entitats i les administracions interessades i, si escau, de **la societat civil** organitzada en la planificació, la programació i la projecció de l'obra; la informació a les persones afectades i a les entitats i les administracions interessades sobre l'execució i el desenvolupament de les obres; la publicitat dels plans, els programes i els projectes d'obres; la transparència, la concurrència i la publicitat de tot el procés de contractació.

La participació de la societat civil organitzada en la planificació, la programació i la projecció de les infraestructures és el reflex en aquest àmbit del dret a participar en els assumptes públics establert a la Constitució Espanyola (art 23, 105.a, 131.2), també desenvolupat a l'Estatut d'Autonomia de Catalunya. Aquest darrer estableix, per exemple, que els poders públics han de promoure la participació social en l'elaboració, la prestació i l'avaluació de les polítiques públiques, i també la participació individual i associativa en els àmbits cívic, social, cultural, econòmic i polític, amb ple respecte als principis de pluralisme, lliure iniciativa i autonomia (art. 43), i que s'han de determinar per llei la participació del sector privat en l'execució de les polítiques públiques i en la prestació dels serveis públics (art. 71.6.b ; 76.1.c).

³⁷ DICTAMEN 9/2006 sobre l'Avantprojecte de llei de participació institucional del Consell de Treball, Econòmic i Social de Catalunya

³⁸ Memoria del Consejo de Obras Públicas 2013. Ministerio de Fomento

Així mateix, 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**, i la **Llei 10/2014, del 26 de setembre, de consultes populars no referendàries i d'altres formes de participació ciutadana**, reforcen la necessitat d'**introduir mecanismes de transparència i participació, també a la inversió pública**.

La normativa mencionada, si existís voluntat política, permetrien crear agències o autoritats independents amb competència per la planificació, execució i avaluació d'infraestructures.

Seguint les recomanacions del B20 abans mencionades, per exemple, aquesta autoritat independent hauria de tenir, com a mínim, les següents característiques:

- Que proveeixi un mecanisme formal de revisió dels programes i projectes separat dels proposants.
- Que pugui escollir projectes per revisar i/o que permeti revisar propostes privades.
- Que tingui una direcció composta per representants del sector públic i del privat.
- Que es nodreixi de personal expert del sector públic i del privat.

Un exemple d'aquesta mena d'organismes és el Comitè d'Inversions del Fons Europeu d'Inversions Estratègiques (FEIE). Aquest comitè independent seleccionarà els projectes que rebran suport del FEIE, retrà comptes a la Junta Directiva del Fons, estarà compost per vuit experts i un director executiu, i prendrà decisions per majoria simple.³⁹

També podem mencionar similars autoritats independents, de naturalesa i funcions molt diverses, sovint amb participació del sector privat en els òrgans decisoris o d'assessorament, com per exemple, **Infrastructure Australia**⁴⁰, **Urban Redevelopment Authority de Singapur**⁴¹, **Infrastructure Ontario**⁴², **New Zealand's National Infrastructure Unit (NIU)**⁴³, **Raad voor de leefomgeving en infrastructuur (Rli) d'Holanda**⁴⁴, la proposta de creació d'una Comissió nacional independent d'Infraestructures al **Regne Unit**⁴⁵, etc.

Més propera culturalment és l'experiència dels Debats Públics⁴⁶ a França. La **Commission nationale du débat public (CNDP)** és una autoritat administrativa independent la missió de la qual és informar als ciutadans i que el seu punt de vista sigui tingut en

³⁹ <http://www.consilium.europa.eu/es/press/press-releases/2015/03/150310-project-financing-council-agrees-negotiating-stance-european-fund-for-strategic-investments/>

⁴⁰ <http://www.infrastructureaustralia.gov.au>

⁴¹ <http://www.ura.gov.sg>

⁴² <http://www.infrastructureontario.ca/>

⁴³ <http://www.infrastructure.govt.nz/>

⁴⁴ <http://www.rli.nl/>

⁴⁵ <http://www.armittreview.org/> ; <http://on.ft.com/1vZT9Jt>

⁴⁶ <http://www.debatpublic.fr>

compte en els processos de decisió de creació d'infraestructures. Aquests tenen el dret de comentar, criticar i qüestionar les propostes d'infraestructures abans que les seves principals característiques estiguin fixades. Per a això, la CNDP permet participar per millorar els projectes, continuar-los en millors condicions o abandonar-los.

En l'àmbit espanyol i català calen també organismes, agències o autoritats independent, amb participació mixta públic-privada, que planifiquin, fixin directrius i objectius; avaluïn, de forma transparent i amb dades objectives ⁴⁷, els programes i els projectes i els prioritzin; que facilitin la participació de la societat civil, etc.

Recentment el Ministerio de Fomento ha creat el **Consejo Asesor de Fomento** com observatori format per experts independents, la funció dels quals és assessorar en la priorització i programació de polítiques i inversions en matèria d'infraestructures, transport i habitatge.

En el moment de redactar aquest document es desconeix com estarà organitzat aquest Consejo, que el Programa Nacional de Reformas 2015 qualifica d'"observatorio", qui nomenarà els experts independents i quines competències tindrà, etc. No obstant, al projecte de Ley de Carreteras, aprovada en el Consejo de Ministros del 8 de maig del 2015, hi ha dues referències al Consejo Asesor de Fomento: a l'art. 7 "El Plan Estratégico se aprobará y modificará por acuerdo del Consejo de Ministros, a propuesta del Ministerio de Fomento, **previo informe del Consejo Asesor de Fomento**", i a l'article 9 "El Consejo Asesor de Fomento informará todos los programas y los grandes estudios y proyectos asociados a grandes proyectos".

5.4 Creació de l'Agència d'Infraestructures de Catalunya.

Segons el parer del Grup de Treball Foment Infraestructures, **per tal d'articular un sistema efectiu de governança caldria crear una agència independent, de composició mixta públic-privada: l'Agència d'Infraestructures de Catalunya.**

Les funcions de l'Agència podrien ser les següents:

- a) Actuar com element de connexió entre la societat civil i els polítics.
- b) Participar en la fixació de les directrius i objectius de les polítiques d'infraestructures.
- c) Establir i assessorar sobre els criteris d'anàlisi i avaluació.
- d) Analitzar i debatre els treballs d'anàlisi per a la planificació i d'avaluació de les polítiques i proposar les actuacions necessàries.
- e) Avaluar i prioritzar programes i projectes per seleccionar les inversions més productives, sostenibles i socialment beneficioses, també les provinents de la iniciativa privada.

⁴⁷ Per exemple, Sistemes integrats d'informació geogràfica, previsions de mobilitat, anàlisi estratègic d'infraestructures, anàlisi cost-benefici, etc.

- f) Establir els mecanismes de participació i posar-los en marxa.
- g) Identificar quina és la millor manera d'incloure la participació del sector privat.

Altres funcions de l'agència podrien ser:

- a) Anàlisi per a la planificació per assegurar la neutralitat dels elements bàsics de qualsevol pla o projecte: proporcionar informació de base veraç i contrastada; elaborar models de previsió i determinar escenaris prospectius; establir metodologies d'anàlisi i avaluació d'alternatives; proporcionar criteris d'elecció i prioritització d'alternatives.
L'administració portaria a terme els seus plans i projectes basant-se en els elements bàsics proporcionats per l'agència.
- b) Avaluació de polítiques d'infraestructures i qualitat dels serveis. Les seves principals funcions en aquest àmbit podrien ser les de supervisar el desenvolupament dels plans, projectes i obres, analitzant el grau de compliment de les seves determinacions (característiques tècniques, inversions executades, terminis d'execució, etc); avaluar la qualitat dels serveis de transport en funcionament (auditories d'avaluació) i el grau d'adaptació d'aquests a les necessitats de la societat.
- c) Coordinació de totes les actuacions en les que té lloc la concurrència de diferents administracions a fi d'unificar criteris i metodologies tècniques d'anàlisi; coordinar l'execució de tots els treballs de la seva competència; i assegurar la realització dels diferents elements del projecte, per part de cada administració, en el temps i de la manera adequada.⁴⁸

L'Agència d'Infraestructures de Catalunya hauria de ser fruit d'un ampli acord entre les forces polítiques i la societat civil. L'antecedent més immediat és el Pacte Nacional per a les Infraestructures⁴⁹ (PNI), que fou un acord signat el 2009 entre alguns dels principals sectors econòmics, socials, polítics i institucionals de Catalunya sobre les infraestructures que es necessiten. El propi pacte preveia la creació de la Mesa Nacional per a les Infraestructures i la creació de l'Observatori de les infraestructures.

L'Agència hauria d'estar formada per **un màxim de deu vocals experts** de reconegut prestigi i trajectòria professional (**50% procedents de l'administració i l'altre 50%, del sector privat**), **un Director i un Secretari**, recolzats per un departament tècnic de composició mixta público-privada.

Per ser efectives, les funcions d'avaluació de polítiques públiques i d'anàlisi per a la planificació per assegurar la neutralitat dels elements bàsics de qualsevol pla o projecte que redacti l'administració **s'han de dur a terme de forma totalment autònoma**, lluny de qualsevol influència que les desvirtui. Per això, s'haurien de crear els meca-

⁴⁸ L'estreta coordinació entre administracions tal com es produí en l'ampliació de l'aeroport de Barcelona, i en la preparació dels Jocs Olímpics, hauria de ser la norma habitual. Muñoz, F. *Al corredor li cal un pla Barcelona*. L'Econòmic 3 d'abril 2015 p 2-3.

⁴⁹ Generalitat de Catalunya (2009). *Pacte Nacional per a les Infraestructures*.

nismes que asseguressin la seva total independència, o bé a la pròpia Agència d'Infraestructures de Catalunya, o bé externament creant sengles agències d'avaluació i de planificació o una altra solució avinent.

5.5 Altres mesures per millorar la governança de les infraestructures.

5.5.1 Revisió dels protocols reguladors del cicle del projecte.

Un altre aspecte de la governança que convindria revisar són els protocols reguladors del cicle del projecte (planificació, identificació, formulació, aprovació, contractació, execució, gestió i manteniment de l'obra d'infraestructura) i, paral·lelament, el contingut dels plans i projectes, prestant atenció a les formes de comunicació i la qualitat de la informació sobre la qual es prenen les decisions.

Així, per una banda, **caldrà reordenar el marc de planificació actual**, adequant el detall de cada document a les necessitats reals del grau concret de planificació que representen, per així fer-la més flexible i adaptable a la realitat de la nostra societat. I, per l'altra banda, s'hauria de revisar el contingut concret dels projectes, que haurien de contenir, com a mínim, els elements següents, actualment poc habituals:

- El plantejament de diferents escenaris a part del tendencial, que mostrés la visió del país que hi ha darrera la proposta.
- La **justificació de la necessitat**, amb una anàlisi de l'opció de no fer la infraestructura i optimitzar les dotacions existents, i la valoració dels costos d'oportunitat.
- La descripció detallada de **beneficis i perjudicis socials** i la seva distribució, amb indicació de quines mesures podria minimitzar, contrarestar o compensar els perjudicis.
- **L'avaluació econòmica** amb l'anàlisi del corresponent **retorn econòmic**.
- La identificació dels aspectes més rellevants de la proposta.
- **L'avaluació tècnica** dels diferents elements i alternatives de la proposta, identificant els serveis a prestar per la futura infraestructura i les funcionalitats necessàries a assolir.
- La simulació de resultats amb eines gràfiques que ajudin a visualitzar els resultats de la proposta.
- **L'avaluació ambiental**.

Per il·lustrar aquest aspecte a millorar **és molt significativa la reiterada queixa dels operadors logístics que en el disseny i execució dels projectes d'infraestructures no es té suficientment en compte els serveis que es prestaran en el futur ni les funcionalitats bàsiques necessàries per operar**, el que provoca que un cop realitzada la infraestructura, aquesta no s'adapta a les necessitats reals dels operadors logístics.

5.5.2 Necessitat d'una metodologia comuna d'avaluació de totes les infraestructures.

Disposar d'una metodologia comuna d'avaluació per a totes les infraestructures de transport permet comparar projectes i prioritzar-los en funció de criteris socials, econòmics i ambientals predefinitos, procurant una utilització raonable dels recursos públics, sempre escassos. Mentre que ja fa anys que s'utilitza als països del nord d'Europa, a Espanya aquesta encara continua essent una pràctica excepcional.

En aquest sentit, el Consejo de Obras Públicas del Ministerio de Fomento reclama una metodologia homogènia d'avaluació d'inversions públiques perquè sigui aplicable a qualsevol classe d'infraestructura i faciliti seleccionar i prioritzar l'execució de les que siguin d'interès públic.⁵⁰

A Catalunya, l'any 2010 el Col·legi d'Enginyers de Camins va presentar el **Mètode d'Avaluació d'Infraestructures de Transport (MAIT)**, que va elaborar amb la consultoria MCRIT comptant amb l'assessorament de Mateu Turró i la col·laboració del Gabinet d'Estudis Econòmics.

L'any 2011, la Generalitat va aprovar un decret on s'especificava que totes les obres que requerissin d'una inversió superior als 25 milions d'euros havien de ser avaluades prèviament. Així, a mitjans del 2012 el Col·legi de Camins va signar un acord amb la Conselleria de Territori i Sostenibilitat de la Generalitat i l'Autoritat del Transport Metropolità de Barcelona (ATM) per fixar un marc de treball que els permetés definir les guies de sistemes d'avaluacions específics per a totes les infraestructures de transport: ferroviari, per carretera, públic de superfície, aeri i marítim.⁵¹

Actualment el Departament de Territori i Sostenibilitat de la Generalitat de Catalunya, Infraestructures de Catalunya i l'Àrea d'Hàbitat Urbà de l'Ajuntament de Barcelona estan emprant la metodologia **Método Integrado de Valor para Estructuras Sostenibles (MIVES)**, que és un mètode multicriteri de presa de decisions basats en l'anàlisi de valor amb el qual es poden classificar alternatives homogènies i heterogènies per prioritzar infraestructures. Amb aquest mètode, es poden comparar infraestructures molt diferents, com una carretera i un hospital, per exemple. La metodologia es va iniciar en un projecte del Ministerio de Educación y Ciencia, l'any 2002, liderat pel professor Antonio Aguado, amb coordinació entre la Universitat Politècnica de Catalunya, la Universidad del País Vasco i el centre tecnològic TECNALIA, a les quals s'han incorporat recentment més universitats (UaC, UIC).

⁵⁰ Memoria del Consejo de Obras Públicas 2013. Ministerio de Fomento

⁵¹ <http://blog.camins.cat/2014/01/23/mait-metodologia-avaluacio-infraestructures-catalunya/>

5.5.3 Necessitat que ports i aeroports gaudeixin de plena autonomia de gestió.

Les grans infraestructures, com els ports de Barcelona i Tarragona i els aeroports de Barcelona, Girona i Reus, són elements claus en l'activitat productiva, la internacionalització i la generació de llocs de treball. Per tant, bona part de la competitivitat de l'economia catalana, en un món globalitzat, depèn d'elles.

Per poder competir en igualtat de condicions amb les grans infraestructures rivals és imprescindible que tant els aeroports com els ports puguin gaudir de plena autonomia de gestió per tal que puguin, amb la participació de les administracions i institucions més properes, adaptar les seves estratègies a les seves especificitats i interessos.

L'any 2007 els representants de més d'un centenar d'entitats del món empresarial i acadèmic van fer un acte públic unitari per reivindicar un impuls que permetés que l'aeroport del Prat fos un nus de comunicacions de referència mundial, amb enllaços intercontinentals, i que les administracions autonòmica, municipal i la societat tinguessin capacitat de decisió sobre les actuacions estratègiques que l'afectessin. L'acte, que va tenir lloc a l'escola de negocis IESE, fou promogut per la Cambra de Comerç de Barcelona, Foment del Treball i el RACC, i comptà amb el suport de tots els grups parlamentaris i de més de 130 entitats de tota mena.⁵²

Cal que es faci efectiu l'art. 140 de l'Estatut d'Autonomia de Catalunya, que preveu que la Generalitat participi en els organismes d'abast supraautonòmic que exerceixen funcions sobre les infraestructures de transport situades a Catalunya que són de titularitat estatal, que assumeixi o participi en la gestió de les infraestructures de transport d'interès general, i que participi en la planificació i la programació d'aeroports d'interès general.

Tot i així, l'avenç que s'ha fet en aquesta qüestió ha estat minso. Per tot això, **el món empresarial contínuament reclama una gestió individualitzada de l'aeroport que permeti un major aprofitament per part del territori al qual dóna servei. Aquest és el referent al món.**

5.5.4 Canvis culturals i de processos en relació a les infraestructures.⁵³

Per una correcta planificació de la inversió en infraestructures aquesta ha d'abastar mínimament períodes mínims de 10 anys, superant visions a curt termini i els cicles electorals. La planificació d'inversions a un ritme regular permet el funcionament nor-

⁵² <http://www.ccma.cat/324/Acte-sense-precedents-de-la-societat-catalana-per-reivindicar-que-el-Prat-sigui-un-enllac-intercontinental-i-es-gestioni-des-de-Catalunya/noticia/181095/>

⁵³ Adaptat de Foment del Treball Nacional et altri (2007). *Reforçar l'autoritat dels tècnics*.

mal de les empreses i, consegüentment, la creació i estabilització dels equips tècnics i de producció de les empreses.

Les relacions jeràrquiques entre l'autoritat política i els enginyers i els tècnics han de basar-se, des d'àmbits diferenciats, en la responsabilitat compartida. Una vegada presa la decisió sobre el què s'ha de fer de la part de l'autoritat política conjuntament amb la societat civil, aquestes, pel seu propi interès, ha de delegar l'autoritat als tècnics competents.

L'execució d'una obra sense incidències, la seguretat dels treballadors que l'han de construir, la predictibilitat del preu pactat i el compliment del seu termini d'execució, **depenen del grau de definició i la qualitat del projecte constructiu.**

Per aconseguir l'òptim, cal que el termini per a la elaboració del projecte constructiu i el preu que s'aboni al projectista siguin els adequats per fer possible la realització de tots els estudis previs que calguin.

Un projecte poc definit i de qualitat deficient genera sobre costos derivats de les modificacions que cal introduir durant l'execució de l'obra i de la no disponibilitat de la infraestructura en el termini previst. **El temps i els recursos esmerçats en la fase de projecte i planificació de l'obra**, abans de començar la seva construcció, **no són mai uns recursos i un temps perduts sinó guanyats.**

Adjudicar els contractes d'elaboració del projecte o d'execució de les obres al preu aparentment més baix és una política equivocada, també s'ha d'atendre a criteris tècnics i de qualitat. Si les ofertes de les enginyeries o de les constructores difereixen molt del preu de sortida és que no fan referència al mateix projecte, no són ofertes homogènies. A la llarga, l'oferta més baixa de preu acaba resultant molt poc econòmica. Exemples d'ineficiència en l'adjudicació de contractes són massa freqüents. Per evitar les baixes temeràries, cal establir mecanismes clars i eficaços per a la detecció d'ofertes amb valors anormals o desproporcionats.

L'aplicació de criteris social en la contractació pública ha de ser selectiva atenent al contingut i naturalesa dels treballs a executar en cada cas.

La millora de la tecnologia i la promoció de la innovació es produeixen quan el promotor o el gestor de l'obra assumeixen aquest objectiu amb convenciment. La innovació, en mètodes i procediments, requereix el compromís i el treball en equip del projectista i del constructor. Un equip integrat permet processos integrats que duen a la millora de la productivitat, és a dir, a Infraestructures de major durabilitat, qualitat, seguretat d'utilització, menor cost de manteniment i, tot això, sense que hagi de repercutir en uns costos més elevats. L'ús de la metodologia BIM (Building Informatiu Modelling) impulsarà la productivitat i qualitat del sector, però cal un pla integral a nivell nacional per incentivar i facilitar la seva adopció.

Qualsevol immoble, qualsevol actiu, requereix un adequat manteniment per conservar unes condicions òptimes d'utilització. Des de criteris d'eficiència, és més important mantenir que inaugurar, si les noves obres es fan en perjudici del manteniment.

5.5.5 Necessitat de definir instruments de compensació a escala individual i municipal per als afectat per la construcció d'infraestructures.

Molt sovint en determinades comunitats locals la construcció de certes infraestructures genera refús per les molèsties que genera i per la percepció que no aporten cap benefici directe a la comunitat local.

A part de millorar la comunicació amb les comunitat locals i facilitar la seva participació, seria convenient genera instruments de compensació a escala individual i local a fi de distribuir les càrregues i beneficis de les infraestructures que són d'interès públic.⁵⁴

⁵⁴ Estudi Llotja d'Infraestructuras i Territori (2006). *La governança en la planificació, l'execució i la gestió de les infraestructures*. Cambra de Comerç de Barcelona

6. Proposta de Catàleg d'infraestructures prioritàries pendents d'executar.

6.1 Metodologia de la selecció i fonts d'informació.

Com s'ha comentat prèviament, 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. D'aquestes, se seleccionaran 20 de prioritàries per fer el seguiment.

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, d'entre les quals se'n seleccionaran 20 de prioritàries, segons el criteri de viabilitat tècnica, grau de maduresa, cost econòmic, àmbit beneficiat i magnitud del benefici aportat, per fer-ne el seguiment.**
- 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.
- 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.
- 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.

6.2 Catàleg de les 100 infraestructures bàsiques (CAT100).

1. Administració General de l'Estat:

1.1. Xarxa viària:

- 1.1.1. Accés viari al Port de Barcelona.
- 1.1.2. A-27 Tarragona - Montblanc - Lleida.
- 1.1.3. Desdoblament de la N-II per Girona.
- 1.1.4. Execució total de la B-40.
- 1.1.5. Desdoblament de la N-340. Inclou variant de Vallirana.
- 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).
- 1.2.2. Nou corredor de mercaderies entre Martorell i Castellbisbal (variant de Martorell).
- 1.2.3. Conversió a ample de via mixt del corredor Castellbisbal-Vila-Seca.
- 1.2.4. Conversió a ample de via mixt del corredor Castelló-Tarragona.
- 1.2.5. Conversió a ample mixt d'una via del tram 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. 2na fase de remodelació del nus de Mollet.
 - 1.2.12. Plataforma ferroviària intermodal Far d'Empordà.
 - 1.2.13. Adaptació i apartadors per trens 750m del corredor Barcelona-Zaragoza-Madrid.
- 1.3. Xarxa ferroviària de passatgers:
- 1.3.1. Milliores de les instal·lacions per a la prestació del servei de Rodalies de Barcelona:
 - 1.3.1.1. Milliores 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 encaçaments o les afeccions a la infraestructura motivades per accidents naturals (tempestes, desprendiments de terreny), entre d'altres.
 - 1.3.2. Desdoblament Montcada – Ripoll.
 - 1.3.3. Duplicació Arenys de Mar – Blanes.
 - 1.3.4. Accés ferroviari a l'Aeroport del Prat.
 - 1.3.5. Túnel de Montcada.
 - 1.3.6. Tram Castelldefels-Cornellà-Zona Universitària -Glòries que inclou el tercer túnel passant de rodalia de Barcelona. Intercanviador de la Torrassa (L'Hospitalet de Llobregat) i millora de les instal·lacions i inserció urbana entra 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, La Torrassa, 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.
 - 1.4.3. Port de Barcelona. Nou accés ferroviari al Port de Barcelona (II). Terminal expedició/recepció moll Prat; Noves terminals intermodals a l'antiga llera del riu

Llobregat. Accés viari-ferroviari a Álvarez de la Campa. Ampliació terminal ferroviària Príncep d'Espanya.

- 1.4.4. Port de Barcelona. Xarxa viària interna: Nus accessos a l'Ampliació Sud. Fase 2: Nus Nord.

1.5. Aigua:

- 1.5.1. Interconnexió de xarxes Ebre- Ter/Llobregat.
- 1.5.2. Acabament de la xarxa principal Canal Segarra-Garrigues, inclosa la Presa d'Albagés.

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.
- 2.1.2. C-66. Tram: Banyoles-Besalú.
- 2.1.3. C-32 Tram: Tordera-Blanes-Lloret de Mar.
- 2.1.4. C-58. Tram: Cerdanyola-Terrassa. Tercer carril.
- 2.1.5. C-53 i C-26. Tàrrrega-Balaguer- Alfarràs.
- 2.1.6. C-12 Tram Sant Carles de la Ràpita-Amposta-Lleida. Desdoblament.
- 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.
- 2.2.2. Finalització ampliació FGC Sabadell.

- 2.2.3. Finalització ampliació FGC Terrassa.
- 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.
- 2.2.10. Perllongament de la línia 1 al Prat des de l'Hospital de Bellvitge.
- 2.2.11. Perllongaments de la línia 1 a Badalona.
- 2.2.12. Perllongament de la línia 2 (Sant Antoni) al Parc logístic.
- 2.2.13. Perllongament de la línia 4 La Pau-La Sagrera.

2.3. Aigua:

- 2.3.1. Interconnexió de les xarxes Ebre-Llobregat.
- 2.3.2. Execució total de la xarxa secundària del canal Segarra-Garrigues, inclosa la presa d'Albagés.
- 2.3.3. Tractament d'aigua i depuradores.
- 2.3.4. Millora de la garantia de l'abastament d'aigua.
- 2.3.5. Protecció i millora del litoral i dels aquífers.

2.4. Plataformes logístiques:

- 2.4.1. Plataforma logística del Penedès.
- 2.4.2. LOGIS Ebre.
- 2.4.3. ZAL Tarragona.
- 2.4.4. Port sec pels ports de Tarragona i Barcelona.

3. Altres administracions:

6.3 Selecció de 20 infraestructures prioritàries (CAT20) que seran objecte de seguiment.

1. Administració General de l'Estat:

1.1. Xarxa viària:

- a) Accés viari al Port de Barcelona (**Fitxa XV1/2015**).
- b) A-27 Tarragona - Montblanc - Lleida (**Fitxa XV2/2015**).
- c) Desdoblament de la N-II per Girona (**Fitxa XV3/2015**).
- d) Autovia orbital B-40 (**Fitxa XV4/2015**).
- e) Desdoblament de la N-340. Inclou variant de Vallirana (**Fitxa XV5/2015**).

1.2. Xarxa ferroviària de mercaderies:

- a) Nou accés ferroviari al Port de Barcelona (I) (**Fitxa XFM1/2015**).

- b) Conversió a ample de via mixt del corredor Castellbisbal-Vila-Seca i del corredor Castelló-Tarragona **(Fitxa XFM2/2015)**.

1.3. Xarxa ferroviària de passatgers:

- a) Milliores de les instal·lacions per a la prestació del servei de Rodalies de Barcelona **(Fitxa XFP1/2015)**.
- b) Accés ferroviari a l'Aeroport del Prat **(Fitxa XFP2/2015)**.
- c) Desdoblament Montcada – Ripoll **(Fitxa XFP3/2015)**.

1.4. Ports:

- a) Port de Barcelona. Nou accés ferroviari al Port de Barcelona (II) **(Fitxa XFM1/2015)**; Nous accessos a l'Ampliació Sud. Terminal d'expedició i recepció del moll Prat **(Fitxa P1/2015)**; Terminal intermodal de l'antiga Ilera **(Fitxa P2/2015)**; Accés viari i ferroviari al moll Álvarez de la Campa **(Fitxa P3/2015)**; Ampliació de la Terminal Ferroviària de Príncep d'Espanya **(Fitxa P3/2015)**.

1.5. Aigua:

- a) Interconnexió de xarxes Ebre- Ter/Llobregat **(Fitxa A1/2015)**.
- b) Acabament de les xarxes principal i secundària Canal Segarra-Garrigues **(Fitxa A2/2015)**.

2. Generalitat de Catalunya:

2.1. Xarxa viària:

- a) Vial port-aeroport **(Fitxa XV6/2015)**.
- b) C-66 Tram: Desdoblament entre Banyoles i Besalú **(Fitxa XV7/2015)**.
- c) C-32 Tram: C-32: Tordera-Blanes-Lloret de Mar **(Fitxa XV8)**.
- d) C-58 Tram: Barberà-Terrassa. Tercer carril **(Fitxa XV9)**.
- e) C-53 i C-26. Tàrraga-Balaguer- Alfarràs **(Fitxa XV10)**.
- f) C-12 Tram: Desdoblament entre Sant Carles de la Ràpita-Ampostà-Lleida **(Fitxa XV11)**.

2.2. Xarxa ferroviària de passatgers i tramvia:

- a) Finalització de les línies L9 i L10 **(Fitxa XFP4/2015)**.

7. Membres del Grup de Treball Foment Infraestructures

President	Joaquim	Llansó	President	CCOC
Vice-president	Josep	Túnica	President	ASINCA
Vocal	Esteban	Arimany	Soci	Uría Menéndez
Vocal	Jordi	Artigas	Arquitecte	AIM 3 Grup
Vocal	Ignacio	Badiola	Director Àrea Institucions	CaixaBank
Vocal	José Alberto	Carbonell	Director General	Port de Barcelona
Vocal	Julio	De Ramón-Laca	Director Infraestructuras	AGBAR
Vocal	Josep Lluís	Giménez	Director Gral. Desarrollo Industrial	Abertis Infraestructuras
Vocal	Miquel	Llevat	Director Gral. Neg. Transporte y Ferroviario Internacional	COMSA EMTE
Vocal	Josep	Oriol	Director General	Saba Parcs Logístics
Vocal	Jordi	Piera	Vocal Junta Directiva	Foment del Treball Nacional
Vocal	Joan	Rojas	Director General	ALG
Vocal	Ramón	Serra	President	URBICSA
Vocal	Ferrán	Travé	Director Banca Corporativa Catalunya	Bankia
Secretari	Salvador	Guillermo	Director d'Economia	Foment del Treball Nacional
Secretari	Josep Manel	Marí	Director Estudis	CCOC

8. 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 Tram Barberà-Terrassa. Tercer carril.
- Fitxa XV10/2015 C-53 i C-26 Tàrrrega-Balaguer-Alfarràs.
- Fitxa XV11/2015 C-12 Tram 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 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 P1/2015 Nous accessos a l'Ampliació Sud. Terminal d'expedició i recepció del moll Prat.
- 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 PIT-VI (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 materialitzat 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

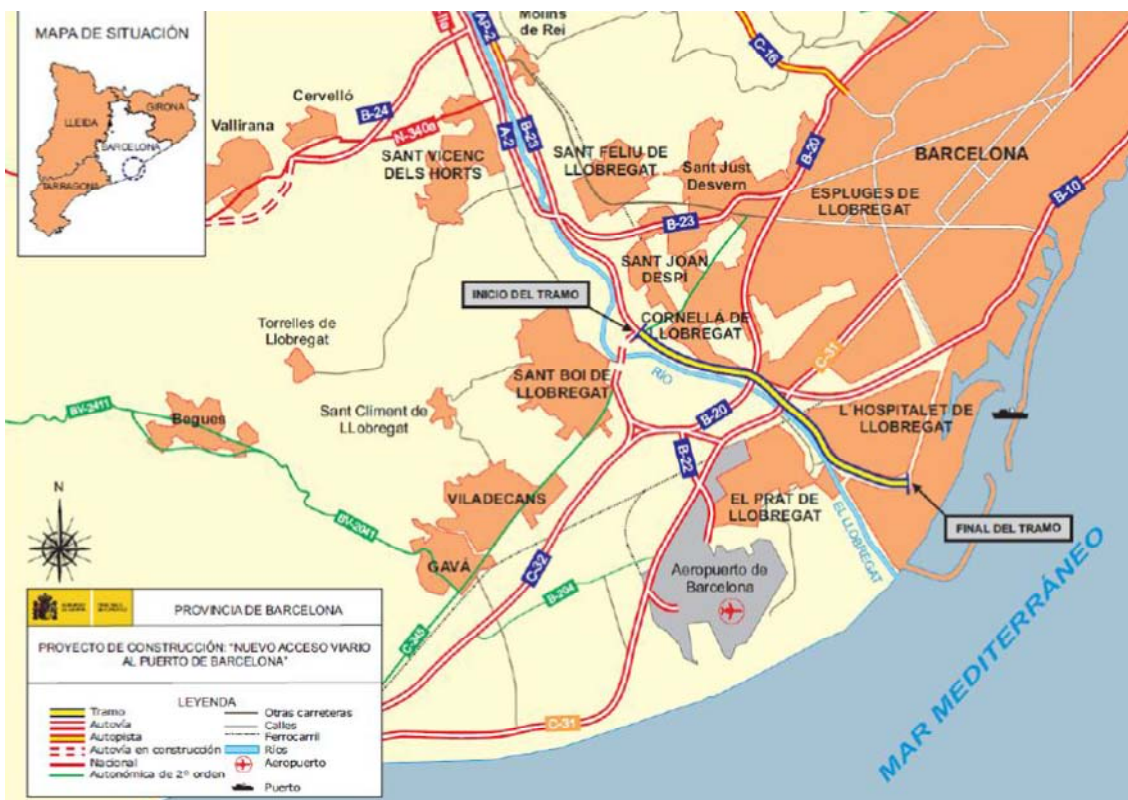
l'interior i desenvolupar els serveis d'orientació al client per augmentar l'eficiència i la productivitat de les empreses logístiques.

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.

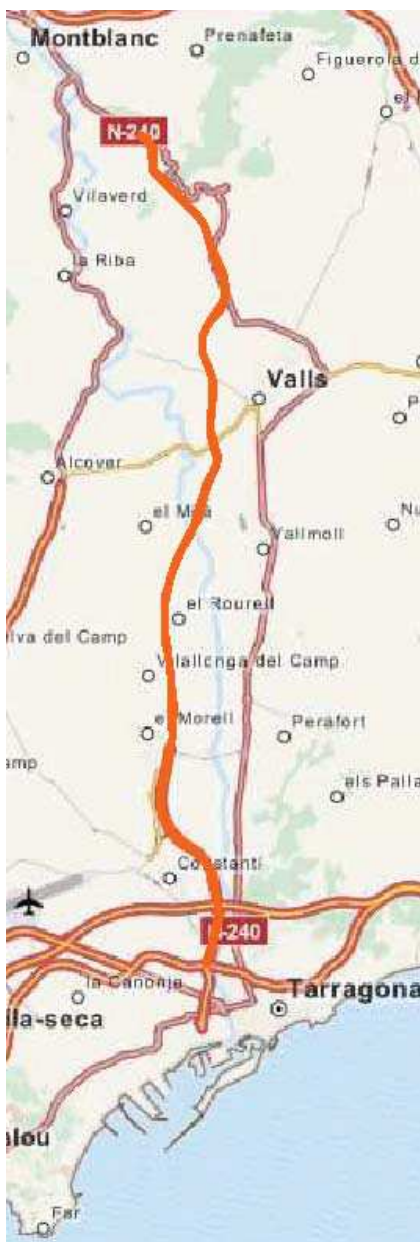
En el seu recorregut, a través dels municipis de Sant Joan Despí, Cornellà de Llobregat, el Prat de Llobregat, l'Hospitalet de Llobregat i Barcelona, poden distingir-se tres trams principals:

- 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 amples 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 2015, assignen un import de 10,13 M€ per l'any 2015, i projecten un pressupost de 25,7M€ pel 2016, 77,1 M€ pel 2017 i 70M€ el 2018.

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.

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 i el 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. Les obres dels trams El Morell-Variant de Valls (amb previsió d'acabament el 2017) i la Variant de Valls (a previsió de finalització el 2016), després d'una sèrie de vicissituds, es reactiven durant el febrer i el juliol del 2014, respectivament.

Pel que fa el tram Variant de Valls-Montblanc, els treballs resten aturats i, segons el Pressupost General de l'Estat del 2015, no obtindrà dotació pressupostària fins el 2016.

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, dependent del tram (EuroRAP 2014), molt per sobre del 15.000 vehicles que es solen considerar como 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 fluïda 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): aprovat expedient informatiu el gener del 2015.
- Tram Sils-Maçanet de la Selva: obres en execució des del desembre del 2014.
- Tram Medinyà-Oriols: Pendent d'adjudicació (licitades el gener del 2014); prèviament foren adjudicades l'abril del 2009 i les obres s'aturaren durant el 2010.
- 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 compromet a que durant el 2015 quedaran redactats els projectes de duplicació de la carretera en els trams: Vilademuls - Bàscara i Pont de Molins – frontera francesa. I que l'any vinent es redactaran els projectes de les variants de Bàscara i de Pont de Molins.

L'import consignat als Pressupostos Generals de l'Estat del 2015 a les actuacions de desdoblament de la N-II a Girona ascendeixen a un total de 15.925.570,00 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 2015 hi consta una partida pressupostària de 12 milions de euros per iniciar aquestes obres

Per l'any 2015, el Ministerio de Fomento ha programat 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, 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 Ministerio de Fomento ha manifestat que aquest tram que té un nivell d'execució del 37,5% i que les obres es reprendran la segona quinzena del mes d'abril de 2015. D'acord amb els Pressupostos Generals de l'Estat, aquest tram té consignat un pressupost de 12M€ el 2015, i una projecció 25,4M€ el 2016, 21,5M€ el 2017, 30,6M€ el 2008. Les obres haurien de finalitzar el 2019.

Pel que fa al tram entre Terrassa i Granollers, l'estudi informatiu va ser aprovat provisionalment i sotmès a informació pública l'any 2010, i, tot i que inicialment s'havia consensuat amb la Generalitat de Catalunya, hi va haver un gran rebuig social i des del territori la solució no va ser acceptada. A més, el traçat que va ser triat en l'estudi informatiu no complia amb els criteris d'eficiència d'obres públiques del Ministeri de Foment.

El nou estudi informatiu donarà prioritat al tram entre Terrassa i Sabadell, que compta amb un major consens inicialment respecte del tram fins a Granollers, i està previst que la seva redacció es liciti a mitjans del 2015.

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

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 in-

formatiu 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 manca 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 2015 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,

La via que ara s'impulsa 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, el pont de la Gola del Llobregat, que serà l'alternativa al saturat pas de Mercabarna.

L'obra es va licitar el maig del 2008 i està previst inaugurar-la en breu.



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, en els Pressupostos per al 2015 apareix una partida de 32 M€ per realitzar el Vial port-aeroport: rotonda amb la carretera de la Platja i Zal del Port. A la data d'elaboració d'aquest document, no consta cap licitació al respecte.

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'últim accident amb un mort va tenir lloc el mes de desembre del 2014.

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.

A mitjà termini no es preveu realitzar el desdoblament de la C-66 entre Banyoles i Besalú (la carretera, en canvi, disposa del doble carril en direcció a Girona), el Govern s'ha compromès a portar a terme una sèrie d'accions. D'entrada, hi ha unes actuacions d'urgències, que es preveuen fer l'estiu del 2015, que consistiran en la millora de la senyalització, el balisament i la pintura. En paral·lel, es calcula que a finals del 2015 es redacti un projecte de millora de la C-66 entre Banyoles i Besalú. En aquest cas, les accions consistiran en la millora de les entrades i dels accessos, del ferm i en l'habilitació d'un tercer carril.

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 pernотacions 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 de 2014 el Departament de Territori i Sostenibilitat i Abertis enllestien l'Estudi informatiu i el projecte constructiu del tram Tordera-Lloret i s'anuncia la licitació de les obres el mateix març de 2015, i l'inici de les obres el setembre també del mateix any. La previsió és que les obres durin dos anys.

El finançament de l'obra, a la data de redacció d'aquest document, no s'ha definit.

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 arenas. 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.



L'actuació, que té projecte constructiu, consisteix en la construcció de les calçades laterals de la C-58 entre la Riera de les Arenes i l'AP-7 que augmentin la capacitat en els punts més conflictius i al mateix temps millorin els enllaços de Sant Quirze centre i Sant Quirze nord. Els trams prioritaris d'aquesta actuació són la millora dels enllaços de Sant Quirze Nord i Centre, les calçades laterals entre l'enllaç de Terrassa Sud (Riera de les arenes) i Sabadell Centre i els futurs ramals de l'accés a Sabadell des del lateral a la rotonda Sabadell Sud - Aeroport.

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 històrica 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'Alfarràs, 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. Tanmateix, no es fixava cap data per la finalització dels projectes i per l'inici de les obres, que quedaven condicionades a la situació pressupostària de la Generalitat.

Fons: 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.

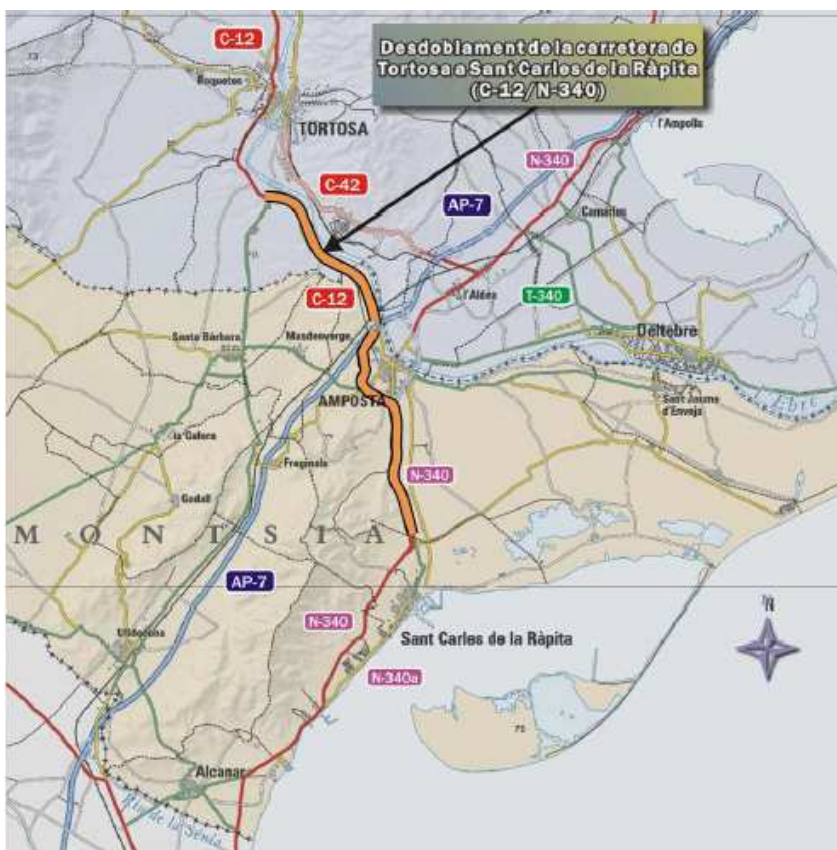
ESTAT DE LES OBRES

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.

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 el Presupuesto General del Estado del 2015, ADIF té consignats 10M€ en concepte de "Acceso UIC al Puerto de Barcelona). Pel 2016 i 2017, any que finalitzaria l'obra, ha projectat un pressupost anual de 25M€

El 7 d'abril del 2015 l'Autoritat Portuària de Barcelona publicava al BOE l'anunci previ 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, 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 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 per a que 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 permetran la implantació de l'ample d'estàndard europeu mitjançant la instal·lació del tercer carril.

Per l'any 2015, als Pressupostos Generals de l'Estat hi ha inclosa una partida de 76M€ per aquest tram.

Pel que fa al subtram del Corredor Mediterrani Vandellós-Tarragona, actualment de via única, totes les obres han estat ja adjudicades, excepte l'estació de l'Hospitalet de l'Infant. Segons els Secretario General de Infraestructuras (11/03/2015) en una primera etapa que culminarà aquest any, previsiblement a l'octubre, es disposà entre Vandellós i Vila-seca de doble via sobre travessa polivalent, el que permetrà la circulació de trens en ample ibèric i, posteriorment, en ample estàndard, que conclourà el 2016.

Per l'any 2015, per al subtram Vandellós-Tarragona, els Pressupostos Generals de l'Estat hi ha consignada una partida de 188M€.

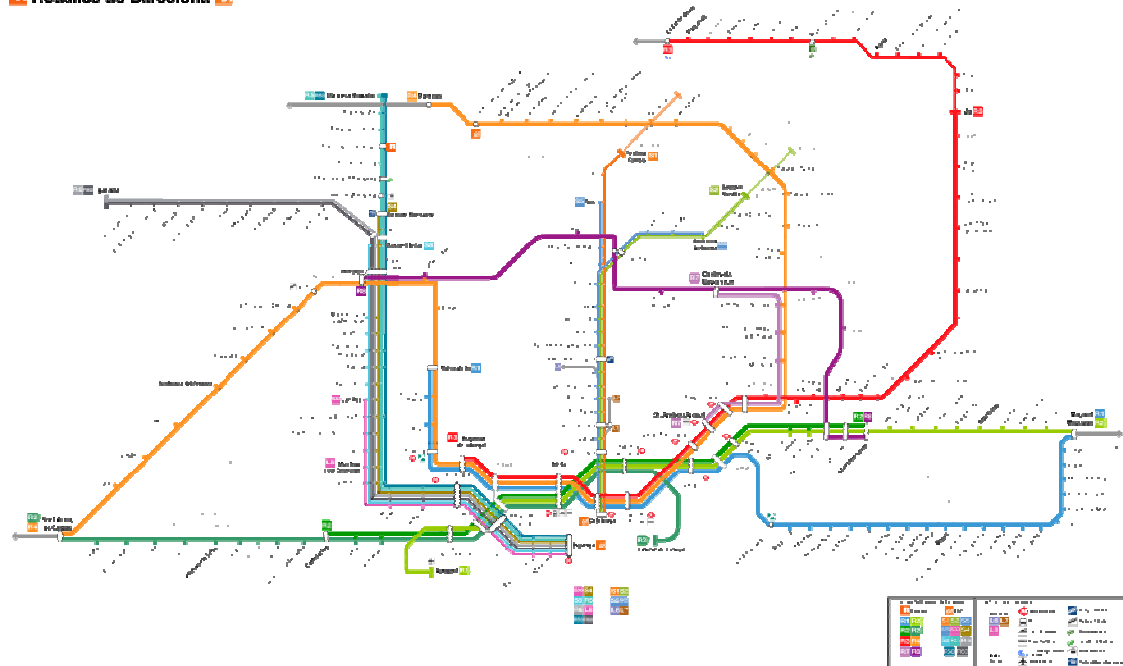
Fitxa XFP1/2015

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.

Rodalies de Barcelona



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.

Per l'any 2015, la Dirección General de Ferrocarriles del Ministerio de Fomento té assignat un pressupost de 172.250 euros sota el concepte "Cercanías de Barcelona" (6.120.200 euros l'any 2014). El pressupost d'ADIF pel 2015 és de 30.610.000 euros (5.000.000 el 2014). El pressupost de Renfe-Operadora (Grupo) en inversions reals per a la província de Barcelona és, l'any 2015, de 96.654.000 euros per tots els conceptes (42.273.000 euros l'any 2014), d'aquests, 30.750.000 euros estan destinat a actuacions en estacions de Rodalies.

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

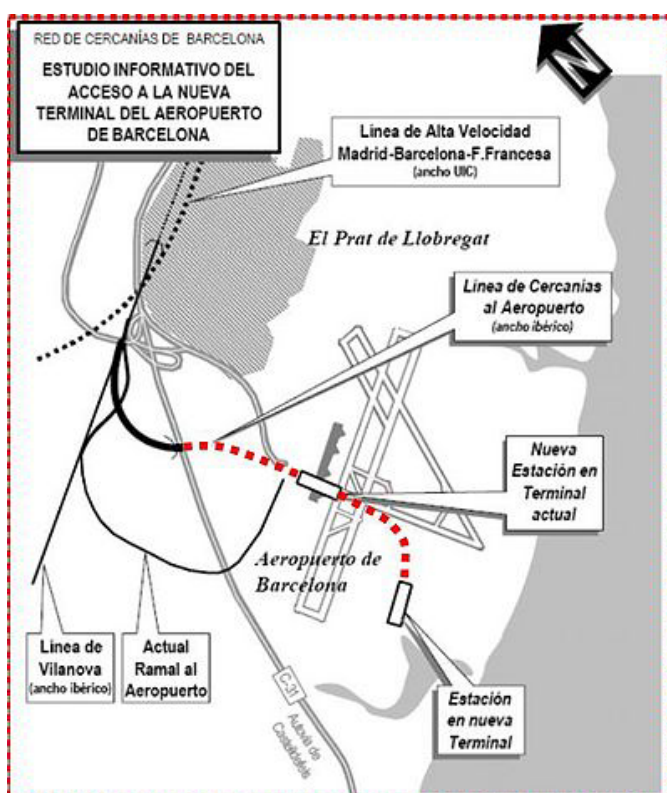
L'Aeroport de Barcelona és la infraestructura de viatgers més gran que connecta Catalunya amb la resta del món, amb creixements mitjans els darrers deu anys d'un 4'3%, fet que l'ha permès arribar als 37,6 milions de passatgers l'any 2014.

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.

La previsió del Ministeri de Fomento és que les obres s'iniciïn a mitjans del 2015 i que 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, a mitjans d'any, 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.

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 Montcada- La Tour del Carrol".

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 Fomento 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.

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.

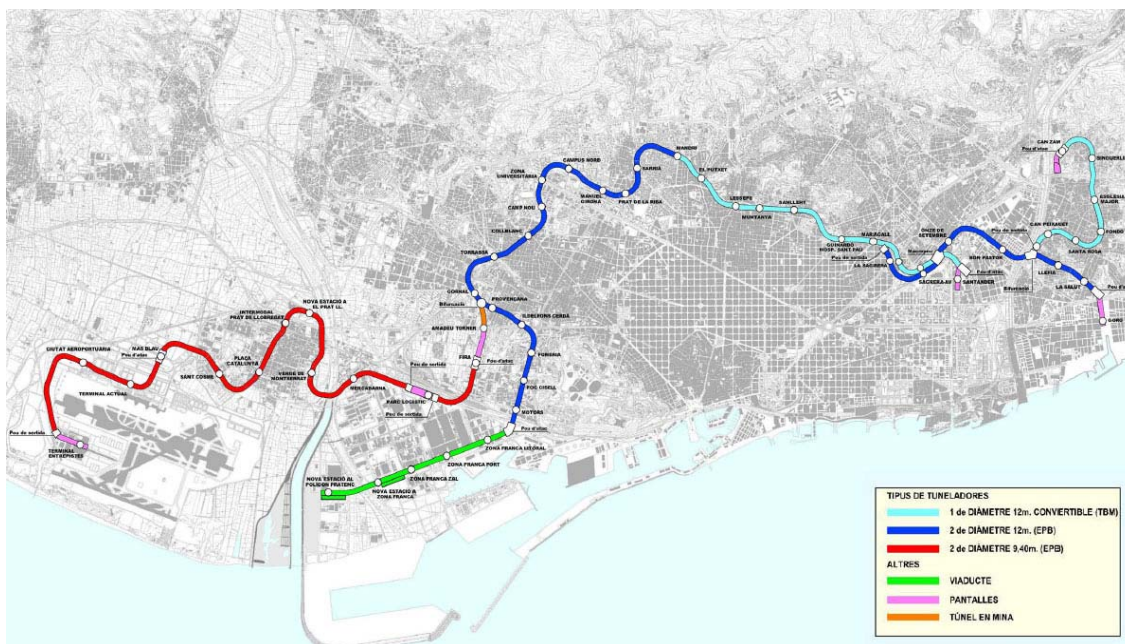
Els beneficis socials del projecte consisteixen en la captació de passatgers que usen el vehicle privat, l'estalvi en hores pels usuaris i per la menor congestió de la xarxa viària, l'increment de la cobertura territorial de barris de Barcelona, del Prat i l'Hospitalet de Llobregat i de l'efecte xarxa,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

És previst que el ramal Collblanc – Aeroport entri en servei el 2016 i en aquell moment, el ramal cap a la Zona Franca en principi estarà 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).

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, té consignats als pressupostos de la Generalitat de Catalunya per l'any 2015, 115 M€ a la línia 9.

Fitxa P1/2015

Nous accessos a l'Ampliació Sud. Terminal d'expedició i recepció del moll Prat

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 del 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.



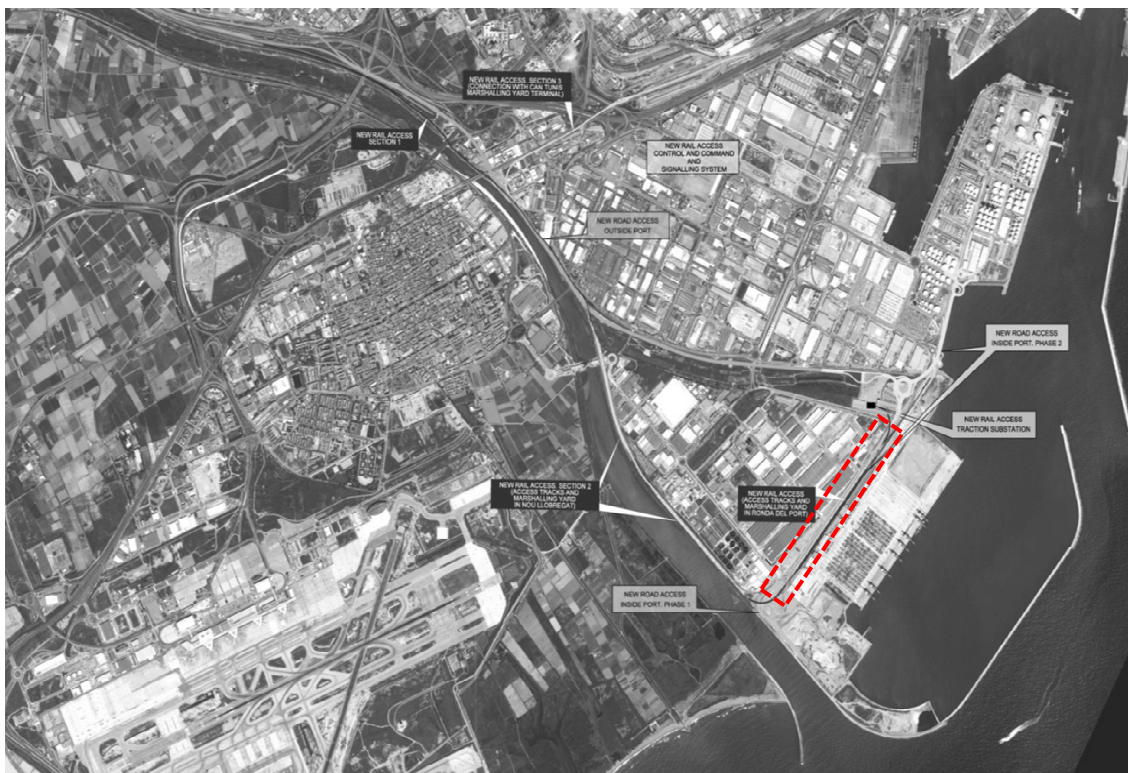
ESTAT DE LES OBRES

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 es-

mentats 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.

En concret aquesta obra correspon a l'execució de tota la superestructura de via corresponent als nous accessos en la zona interior del Port que permeti l'operativa i funcionament del nou accés ferroviari. Inclou el ramal d'accés de la via general, que queda encarat en final en punta a la zona de l'antiga llera del riu Llobregat, així com la connexió amb la xarxa interior del Port cap al Moll de l'Energia. També materialitza en l'espai entre el vial Ronda del Port i la Terminal Best un feix de vies d'expedició/recepció de 750 m de longitud operativa.

El projecte executiu està finalitzat i es preveu la seva licitació a meitat de 2015. Es preveu l'inici d'obres a finals de 2015 i que quedin finalitzades a tardor del 2016.



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

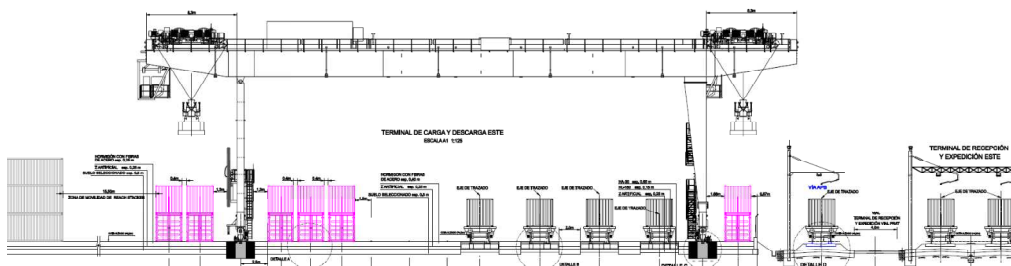
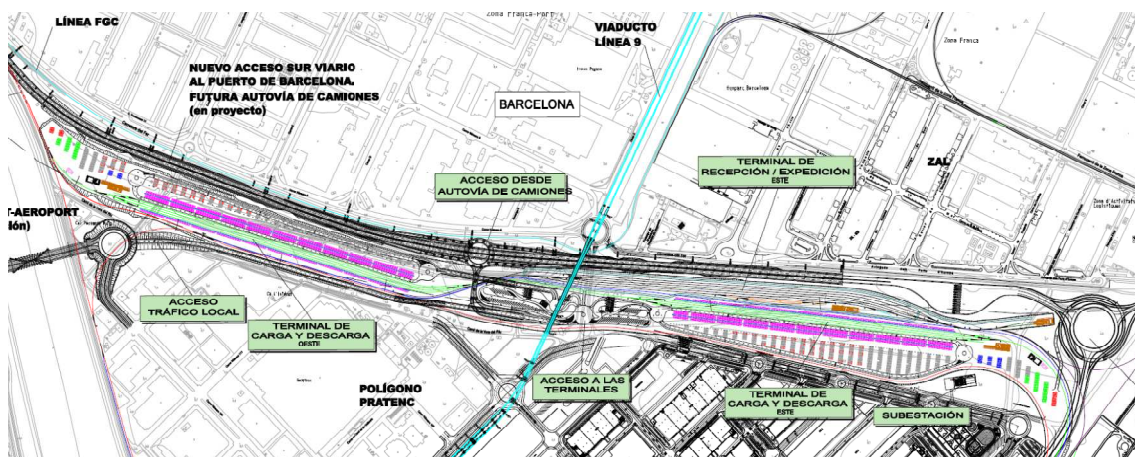
Facilitar l'intercanvi intermodal de mercaderies cap al ferrocarril i facilitar la creació de noves cadenes logístiques que incloguin el transport ferroviari. La millora de l'eficiència de les cadenes logístiques i, per tant, de la connectivitat terrestre del Port ha de fer possible l'augment de tràfics en la vessant marítima i l'augment de sinergies que milloraran la 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 2015 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 règim 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 són assumides pel concessionari IBERPOTASH (ICL), mentre que les obres externes per 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 viaria 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

En relació a les obres d'accessibilitat, que executa el Port de Barcelona, s'està ultimant la redacció del Projecte executiu, amb previsió de que es licitin les obres durant la tardor de 2015 i que s'iniciïn a principis de 2016.



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 complet de la via 2, que a l'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 a l'esmentat edifici, així com a la resta de la zona i la pròpia terminal.

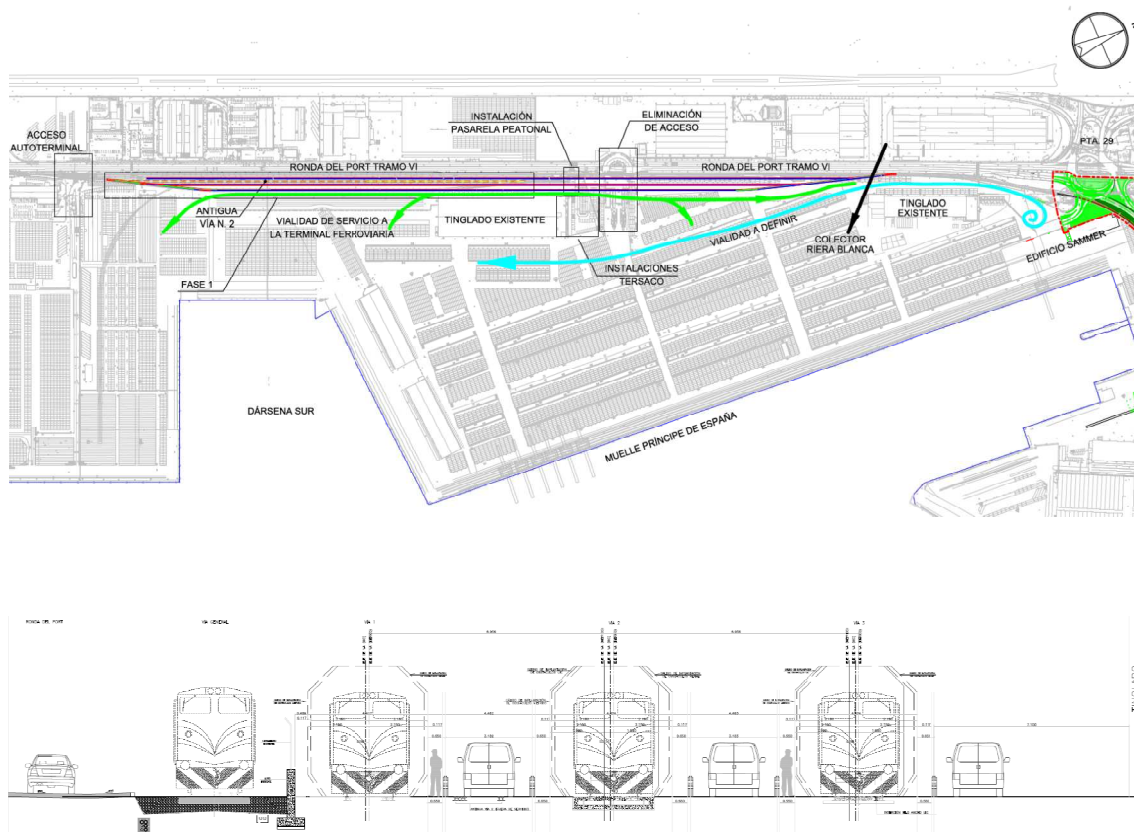


RENDIBILITAT ECONÒMICA I SOCIAL

Facilitar la capacitat d'operativa de les terminals de vehicles ubicades al àmbit de la Dàrsena 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

Durant l'any 2015 es preveu executar la Fase 1, amb previsió de finalització entre octubre i novembre. S'està treballant en el projecte executiu de la Fase 2, amb previsió d'executar aquesta fase entre 2016 i 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 m³/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:

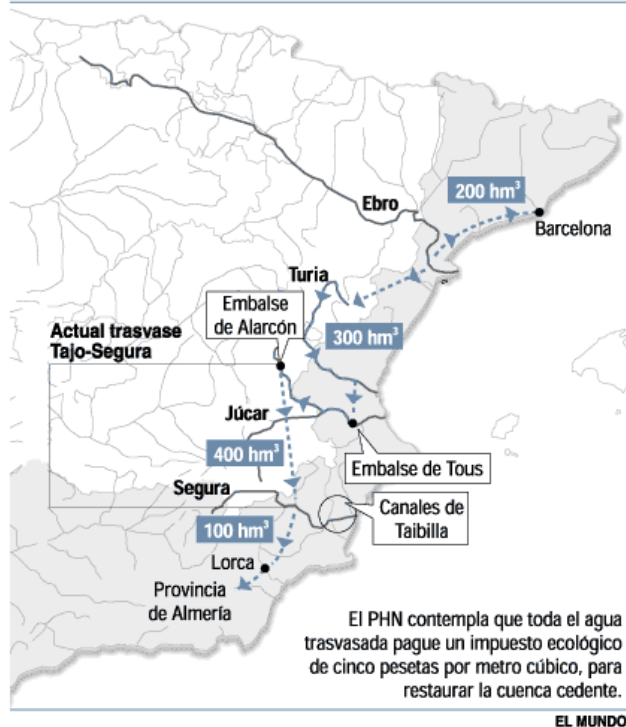
- Transportar aigua per vaixell.
- Mesures d'estalvi i actuacions per recuperar pous i aqüífers.
- Transvasament del riu Segre al Llobregat des de Prats i Sansor (la Cerdanya).
- La construcció de les dessalinitzadores.
- La interconnexió amb el Roine.
- La interconnexió entre el Consorci d'Aigües de 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 m³/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 hm³/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-Sénia també fou contestada perquè es considerava la porta al transvasament, així com el Canal Segarra-Garrigues.

El nou Pla Hidrològic Nacional, que està redactant el Govern espanyol contempla el transvasament, segons la Plataforma en Defensa de l'Ebre.

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 transforma 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.

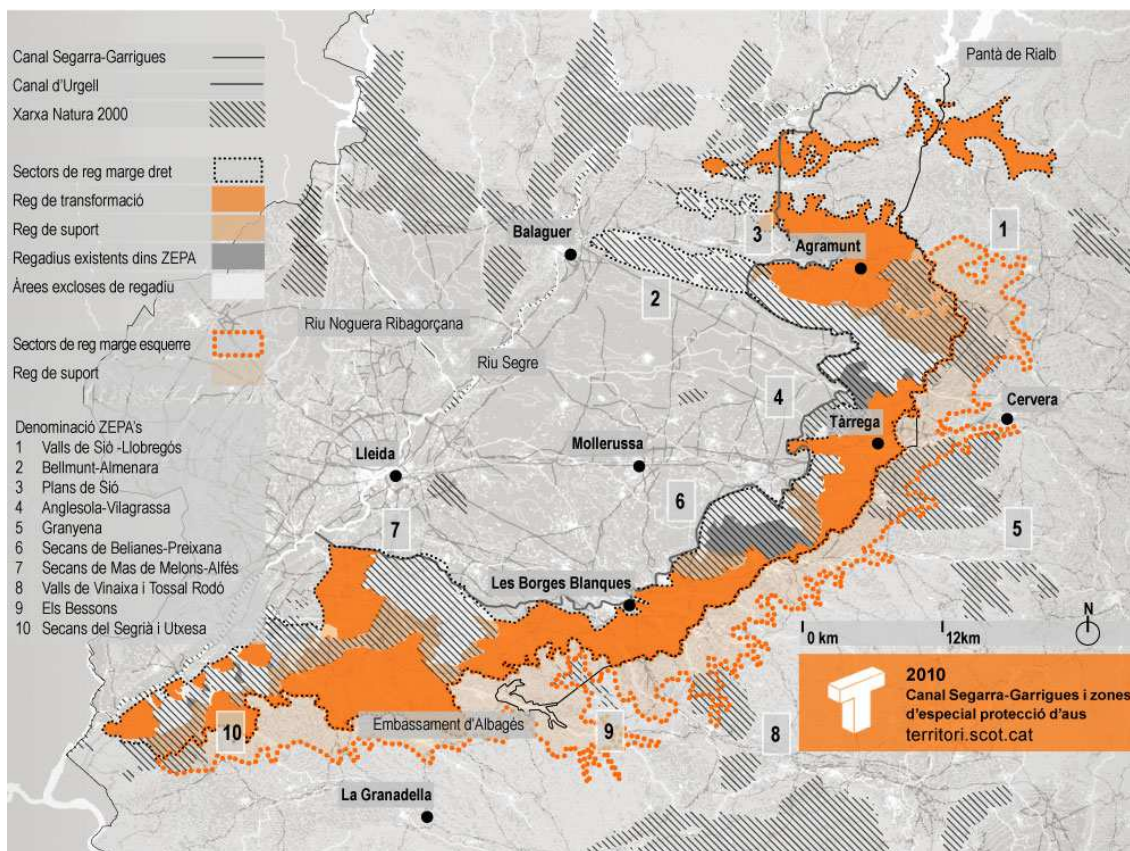
RENDIBILITAT ECONÒMICA I SOCIAL

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 topa 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.

