



Catàleg d'infraestructures bàsiques
pendents d'executar a Catalunya

CAT-100

Grup de Treball Foment Infraestructures i Equipaments

Versió juny 2019

Índex

1.	Introducció	5
2.	Consideracions prèvies.....	7
3.	Actualització 2019 del Catàleg d'infraestructures bàsiques	9
3.1	Introducció	9
3.2	Principals infraestructures que es donen de baixa del CAT-100.....	9
3.3	Altres infraestructures destacades finalitzades el 2018 que no eren al CAT-100.....	10
3.4	Infraestructures que s'incorporen al CAT-100	10
3.5	Infraestructures que se suprimeixen del CAT-100	10
3.6	Principals obres del Corredor Mediterrani ferroviari.....	10
3.7	Altres infraestructures prioritàries.....	12
3.8	La licitació pública d'avui són les obres de demà.....	14
3.9	Conclusions.....	15
4.	Catàleg d'infraestructures bàsiques pendents d'executar.....	19
4.1	Metodologia de la selecció i fonts d'informació.	19
4.2	Catàleg de les 100 infraestructures bàsiques (CAT-100).....	21
5.	Membres del Grup de Treball Foment Infraestructures i Equipaments.	27
6.	Fitxes d'infraestructures.....	29

1. Introducció

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

Si es compleixen les previsions, **la congestió que ja s'observa en l'actualitat s'agreuja en un futur immediat** si no s'incrementa el ritme d'inversions en les infraestructures estratègiques i/o es prenent mesures per gestionar la demanda.

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

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

Foment del Treball Nacional proposa la creació d'una agència independent, amb un Consell Assessor, de composició mixta públic-privada, que porti a terme aquest procés de millora de l'eficiència i faciliti el canvi de model de gestió de les infraestructures i que realitzi, valori i prioritzï un catàleg d'infraestructures (Veure: Foment del Treball Nacional (2019). *Per un nou model de gestió d'Infraestructures*).

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

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

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

En aquest sentit, i **des de la iniciativa privada**, el **12 de maig del 2017 es va constituir el Consell Assessor d'Infraestructures de Catalunya**¹ amb un acord entre l'Associació Catalana d'Empreses d'Enginyeria i Consultoria Independents de Catalunya, la Cambra Oficial de Contractistes d'Obres de Catalunya, Foment del Treball Nacional i la Fundació Cercle d'Infraestructures, amb la col·laboració de la Cámara de Concesionarios y Empresas vinculadas al Sector Público en el ámbito de las Infraestructuras, los Equipamientos y Servicios Públicos (CCIES), del Col·legi d'Enginyers de Camins, Canals i Ports de Catalunya, de la Confederació Catalana de la Construcció i de l'Institut de Tecnologia de la Construcció de Catalunya, que pot ser l'embrió de la futura agència.

El Consell el componen 14 membres, essent el president designat Francisco Gutiérrez, prestigiós enginyer de dilatada experiència professional en diversos àmbits, que és valorat i respectat pel conjunt de les administracions públiques. Una de les seves actuacions més destacades, per exemple, va ser la gestió de la construcció de la T-1 de l'aeroport de Barcelona, que va permetre la seva construcció en el termini fixat amb les mínimes incidències.

Les funcions del Consell són: actuar com element de connexió entre la societat civil i les administracions públiques; proposar les directrius i els objectius de les polítiques d'infraestructures de les diferents administracions públiques; proposar la fixació dels criteris d'anàlisi i avaluació dels plans, programes i projectes d'infraestructures i, en el seu cas, encarregar, quan així ho consideri, els estudis escaients per donar compliment a aquests objectius; avaluar plans, programes i projectes i identificar les inversions més productives, sostenibles i socialment beneficioses, incloses les col·laboracions público-privades; identificar i proposar projectes provinents de la iniciativa privada per a la consecució de l'interès general; promoure, en els casos que resulti pertinent, les col·laboracions público-privades que suposin millores d'eficiència; i formular propostes per a la millora de la contractació de projectes i obres.

Mentre no es creï l'Agència, **Foment Infraestructures i Equipaments proposa 100 infraestructures (CAT-100)**, principalment de transport que, des del punt de vista empresarial multisectorial, es consideren **bàsiques i pendents d'executar, amb l'objectiu de fer-ne un seguiment anual**.

¹ <http://consellinfraestructures.cat/>

2. Consideracions prèvies

El juny del 2015 Foment del Treball Nacional va presentar l'informe **"Per un nou model de gestió d'infraestructures a Catalunya"**, elaborat pel Grup de Treball Foment Infraestructures i Equipaments, i va prendre el compromís de dur a terme l'actualització anual i l'ampliació del document que permetés valorar l'evolució de les infraestructures durant l'any anterior i les perspectives de l'any en curs.

En la versió del document del 2016 es va optar per dividir-lo en dos. El primer document, **"Per un nou model de gestió d'infraestructures a Catalunya"**, va analitzar la importància de les infraestructures per l'economia catalana, les necessitats detectades i el seu finançament, així com els canvis necessaris en les polítiques d'infraestructures perquè aquestes siguin més eficients, alhora que es **proposava, entre altres mesures, la creació d'un Consell Assessor, embrió de l'Agència d'Infraestructures de Catalunya, per facilitar el canvi de model, que es va constituir el maig del 2017.** ²

El segon document de l'any 2016, el **"Catàleg d'infraestructures bàsiques pendents d'executar (CAT-100)"**, recollia les 100 infraestructures bàsiques per a Catalunya. Després d'una anàlisi exhaustiva de la informació pública existent i del debat intern dins la comissió, es van elaborar 25 fitxes on s'analitzava l'estat de la qüestió quant a la seva planificació, rendibilitat econòmica i social i progrés de les obres. Addicionalment, **es va dur a terme un resum on es realitzava una valoració general de de l'any 2015, quant a infraestructures a Catalunya, i les perspectives pel 2016.**

Enguany, igual que el 2017 i el 2018, es manté aquesta estructura i s'han actualitzat ambdós documents i ampliat el nombre de fitxes fins a 36 amb l'objectiu d'anar-les ampliant progressivament fins abastar el conjunt del CAT-100.

Com a complement d'aquests documents, Foment va publicar, l'abril del 2018, **"Propostes per a un nou model de gestió dels equipaments a Catalunya"**, també actualitzat el 2019, que se centra en les infraestructures socials, els equipaments, i inclou un llistat dels principals equipaments pendents d'execució a Catalunya. ³

² <http://www.foment.com/consell-assessor-dinfraestructures-catalunya-vol-aprofundir-nou-model-gestio-basat-demanda/>

³ <http://www.foment.com/foment-proposa-nou-model-de-gestio-equipaments-publics-catalunya/>

3. Actualització 2019 del Catàleg d'infraestructures bàsiques

3.1 Introducció

Tot i la promulgació de la *Ley 19/2013, de 9 de diciembre, de transparencia, acceso a la información pública y buen gobierno* i de la Llei 19/2014, del 29 de desembre, de transparència, accés a la informació pública i bon govern, encara és extremament difícil accedir a la informació en l'àmbit de les infraestructures. **No és possible poder realitzar el seguiment dels principals projectes de forma detallada, ni conèixer l'execució de les partides pressupostàries concretes.** És més, en els Presupuestos Generales del Estado del 2017 i del 2018 el detall del pressupost assignat a actuacions determinades, per exemple, en trams del Corredor Mediterrani, que en el del 2016 eren detallades, han estat substituïdes per partides més genèriques.

Hem de tornar a reiterar que considerem que cal donar resposta al mandat de les lleis de transparència i la seva filosofia, i del principi de rendició de comptes que tota societat democràtica com l'actual exigeix, on ja no és suficient que les administracions només realitzin el tràmit d'audiència pública a l'aprovar-se un projecte d'infraestructures. **Per tal que la ciutadania tingui un bon coneixement dels projectes públics, fóra adient que cada projecte disposi d'una fitxa informativa actualitzada, disponible al web de l'administració actuant, amb la informació rellevant per conèixer l'estat d'execució del projecte.**

3.2 Principals infraestructures que es donen de baixa del CAT-100

Es dona de baixa del catàleg CAT-100 del 2019, perquè han finalitzat les obres, la següent infraestructura:

- Ampliació de la Terminal Ferroviària de Príncep d'Espanya del Port de Barcelona, que va finalitzar a mitjans del 2018.

Des que es va publicar el CAT-100 l'any 2015, també s'han donat de baixa del catàleg les següents infraestructures:

- Perllongament d'FGC a Terrassa (2015) i Sabadell (2016)
- La línia L9 sud del Metro de Barcelona fins l'aeroport (2016)
- Nous accessos a l'Ampliació Sud. Terminal d'expedició i recepció del Moll Prat del Port de Barcelona (2017).

Des del 2015, s'han finalitzat **trams d'infraestructures incloses en el CAT-100**, però que, **en restar pendents de realització altres trams, encara no s'han pogut donar de baixa del catàleg**:

- Desdoblament de la N-240 Tarragona-Montblanc-Lleida (A-27) entre El Morell i la variant de Valls (2015)
- Vial port - aeroport. Tram 1, entre la carretera B-250 i el polígon Pratenc d'El Prat de Llobregat (2015)
- Enllaç Figueres-Nord de la N-II (2015)
- A-14 Lleida-Rosselló (2017).
- A-2 Sils- Maçanet (2018)
- Perforació amb tuneladora sota la pista principal del Aeroport de Barcelona-El Prat, Primera fase nou accés ferroviari a la terminal T1 (2018)
- Tram Collblanc-Foc de l'L10 Sud, amb les noves estacions de Foneria i Foc (2018).

3.3 Altres infraestructures destacades finalitzades el 2018 que no eren al CAT-100

Durant el 2018 han finalitzat: el desdoblament de la C-260 a Vilatenim; la Variant nord-oest de Balaguer (C-12) i el tercer carril de la C-55 a Collbató (Generalitat de Catalunya).

3.4 Infraestructures que s'incorporen al CAT-100

- Terminal satèl·lit Aeroport del Prat (Josep Tarradellas)
- T3 Pas per Laureà Miró i Sant Feliu de Llobregat – Quatre Camins (Tramvia)
- T4 Sant Adrià – Port de Badalona (Tramvia)
- Nova línia UAB Cerdanyola – Montcada (Tramvia)

3.5 Infraestructures que se suprimeixen del CAT-100

Aquest any no se n'ha suprimit cap.

3.6 Principals obres del Corredor Mediterrani ferroviari

Catalunya és una de les principals àrees de desenvolupament econòmic del sud d'Europa, amb un sector industrial i turístic molt potent. Pel fet d'estar situada estratègicament en l'Arc Mediterrani i a la megaregió Barcelona-Lyon (Alacant-València-Barcelona-

Marseille-Lyon), anomenada també “Eurosunbelt” (cinquena d'Europa i onzena al món el 2007) , i en la confluència de tres vectors socioeconòmics de creixement global (vectors Sud d'Àsia-Mediterrani, Euroasiàtic i l'EULER [European Union Locomotive Economic Regions]), **pot aprofitar molt bé la inversió en infraestructures per atreure inversions i propiciar el creixement de la producció i l'ocupació dels diferents sectors econòmics.**

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

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

El **tram Castellbisbal- Vila-seca**, de 97 km de longitud, està format pels subtrams següents: Castellbisbal-Martorell, Martorell-Sant Vicenç de Calders, Sant Vicenç de Calders-Tarragona-Nus de Vila-seca.

En el subtram **Castellbisbal-Martorell**, on és previst instal·lar el tercer carril en ambdues vies, el contracte d'obres es va rescindir el maig del 2017. El març del 2019 el Consell d'Administració d'Adif va adjudicar el contracte per un import de 64,1 M€ i un termini

Pel que fa al subtram **Martorell-Sant Vicenç de Calders**, les obres es van iniciar el maig del 2018, consistents en la implantació del tercer fil en ample estàndard. El febrer del 2019 s'adjudicaven per import de 24M€ els dispositius interoperables d'ample convencional i estàndard.

Quant al tercer carril de **Sant Vicenç de Calders-Vilaseca**, les obres s'havien suspès per incidències contractuals. Al juny del 2018 el Consejo de Ministros aprova el subministrament i transport de carril per a la seva instal·lació. El febrer del 2019 s'adjudicaven per import de 25M€ els dispositius interoperables d'ample convencional i estàndard. El projecte contempla, tal com es va acordar amb el port de Tarragona, implantar en un curt terme l'ample mixt en l'accés 3, lloc que és el que dona accés a les terminals de contenidors, en els quals el port disposaria també d'amplada estàndard. A més, dins del port de Tarragona s'havien finalitzat les obres d'electrificació de l'accés ferroviari a les explanades de ribera i estaven previstes en el pla d'inversions del port adaptacions per a implantar l'ample internacional en l'accés al moll de la química.

En el subtram **Vandellós-Tarragona** ja s'ha finalitzat la construcció d'aquesta variant en ample ibèric i s'estan realitzant les proves de circulació. Es preveu que el 2020 les vies canviaran a l'ample europeu.

Quant al subtram **Castelló i Vandellòs**, el contracte també es va rescindir per redefinició del projecte. Si abans s'anava a implantar ample internacional a les dues vies, ara es deixarà una en ample mixt i l'altra ibèric. S'estan redactant els projectes per a escometre el canvi d'ample previst el 2020.

El **nou accés ferroviari al Port de Barcelona**, segons el pressupost del 2018, no tenia consignat cap partida (el 2016 van ser 7,5M€, i el 2017, de 4M€, però no es va iniciar l'execució). La causa del retard és el replantejament del projecte per problemes tècnics, que requereix l'elaboració d'un nou projecte que inclogui l'accés viari i ferroviari, tot recuperant els estudis informatius inicials, i la realització d'una nova declaració d'impacte ambiental. Tot plegat suposarà una inversió de 300 milions, sense que hi hagi data d'inici de les obres (veure Fitxa XV1 Accés viari al Port de Barcelona).

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

3.7 Altres infraestructures prioritàries

Pel que fa a l'**accés viari al Port de Barcelona**, les obres, que es varen iniciar el desembre del 2014, estan aturades i s'ha rescindit el contracte i s'està redactant un nou projecte que inclou l'accés viari i ferroviari.

Quant al **Corredor Tarragona-Península A-27** (Desdoblament N-240 Tarragona-Montblanc-Lleida), van ser posats en servei el tram El Morell-Variant de Valls l'octubre del 2015 i la Variant de Valls el desembre del mateix any. En el tram fins Montblanc s'han reprès les obres a túnel del Coll de l'Illa.

L'**accés viari a la ZAL del Port de Tarragona** ja té l'aprovació inicial del Pla Especial de la ZAL i, a partir d'aquest moment, l'Autoritat Portuària de Tarragona ja podria licitar les obres corresponents.

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

- Es van posar en servei els trams Caldes de Malavella-Sils (desembre 2014), l'enllaç Figueres-Nord (abril del 2015), i la Millora del traçat i reordenació d'accessos a Tordera (juliol del 2017).
- Tram Tordera-Maçanet de la Selva: al gener del 2019 es licitaven les obres de millora del traçat per millorar la seguretat per import de 27,47 M€.
- Enllaç de Vidreres (A-2/C-35): obres iniciades l'agost del 2016 pendents de finalitzar.
- Tram Maçanet de la Selva-Sils: inaugurat el novembre del 2018.
- Tram Medinyà-Oriols: obres força avançades que finalitzaran el segon trimestres del 2019.

- Foment va aprovar, l'abril del 2018, l'expedient d'informació pública i definitiva-ment el document tècnic i ambiental per duplicar l'N-II entre Orriols i La Jonquera, que inclou l'estudi d'impacte ambiental. L'N-II entre Orriols i la Jonquera té una calçada única, amb un carril per sentit de circulació, amb vorals d'un metre. L'objectiu, com en la resta de trams desdoblats, és duplicar la calçada i fer dues variants, a més de remodelar interseccions i enllaços directes així com reordenar accessos directes. En conjunt, són sis trams pendents al nord: Orriols-Bàscara; variant de Bàscara; Bàscara-variant de Figueres; Figueres-Pont de Molins; variant de Pont de Molins i Pont de Molins-La Jonquera. Segons Foment, ja es van començar a redactar els estudis i projectes dels sis trams en què es subdivideix el traçat nord.

Segons els pressupostos de l'Estat del 2018, per als sis trams del nord de l'N-II s'hi des-
tinaven 5,43 M€, i per al conjunt de la A-2, uns 30M€. Les actuacions haurien de finalitzar
el 2021, segons la planificació actual.

Pel que fa a l'**autovia orbital B-40**, actualment les obres estan en marxa i s'està constru-
int un túnel a Olesa que travessa la serra d'en Ribes. D'acord amb els Pressupostos Ge-
nerals de l'Estat del 2018, aquest tram té consignat un pressupost de 25M€ i una pro-
jecció de 18M€ el 2019 i 27M€ el 2020, any en el qual finalitzarien les actuacions. El juny
del 2017 el Ministeri de Foment va tornat a adjudicar la redacció de l'estudi informatiu
del tram d'uns 35 quilometres entre Terrassa i Granollers. Des de la Generalitat es tre-
balla en paral·lel amb un pla de mobilitat per les dues comarques del Vallès amb la par-
ticipació dels diversos agents del territori, amb l'objectiu de poder incidir en el projecte
final d'aquesta infraestructura.

El novembre de 2014 es reprenen les obres de la **variant de la carretera N-340 a Valli-
rana**, població per la que circulen cada dia 18.000 vehicles, interrompudes des de feia
tres anys. Per aquesta actuació els Pressupostos Generals de l'Estat del 2018 consignen
24,1 M€ el 2018, 25,4 M€ el 2019 i 6M€ el 2020, any en el que finalitzaria l'actuació, més
tard del que estava previst, amb un cost total de 197M€.

Pel que fa **inversió en ferrocarrils** (Rodalies, Regionals, AVE i mercaderies), els dos prin-
cipals projectes en marxa, a més de les esmentades del corredor mediterrani, són la
llançadora cap a l'aeroport de Barcelona i l'estació de la Sagrera. En el pressupost del
2018 hi havia destinats un total de 690 M€, distribuïts de la següent manera: ADIF 247
M€ (a diferència d'altres anys el pressupost del 2018 i del 2017 no detallen els projectes
concrets); ADIF-Alta Velocidad, 246 M€; la Sociedad Estatal de Infraestructura de Trans-
porte Terrestre (SEITTSA) 87 M€ per l'accés a l'aeroport de Barcelona i altres 9,5 M€ del
conveni amb ADIF sobre rodalies Catalunya; i el pressupost d'inversió a Catalunya de
Renfe és, per a tots els conceptes, de 100 M€.

El servei de ferrocarrils segueix rebent, però, un volum d'inversió clarament insuficient:

- Dels Pressupostos Generals de l'Estat del 2018, ADIF va executar-ne el 41%
(101M€); ADIF-AV el 68% (119M€); RENFE el 103% (103M€) i SEITTSA 64%
(89M€, una petita part dels quals corresponen a carreteres).

- Dels Pressupostos Generals de l'Estat del 2017, ADIF va executar-ne el 48% (64M€); ADIF-AV el 85% (146M€); RENFE el 5% (6M€) i SEITTSA 107% (170M€, una petita part dels quals corresponen a carreteres. Pel que fa als Pressupostos del 2016, ADIF va executar el 55% (47M€), RENFE el 109% (101M€), i SEITTSA el 43% (78M€).
- Pel que fa als Pressupostos del 2016, ADIF va executar el 55% (47M€), RENFE el 109% (101M€), i SEITTSA el 43% (78M€).

3.8 La licitació pública d'avui són les obres de demà

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

La licitació oficial d'obres a Catalunya va augmentat el 2018 un 1% respecte el 2017, assolint 1.671,2 milions d'euros, gràcies a l'impuls de l'Administració Local.

Aquest import va ser **molt inferior a la mitjana dels darrers vint anys**, uns 3.750 milions anuals, a preus constants. Per això, **el baix volum de licitació agreuja el crònic dèficit d'inversió en infraestructures, doncs "la licitació d'avui és la producció/inversió de demà"**.

L'**Administració Local**, que ha augmentat el volum en un 4%, va ser **el nivell administratiu més actiu**, amb un 64% sobre el total licitat, havent publicat anuncis de sol·licitud d'ofertes per un import de **1.063 milions d'euros**. El fet que l'any 2019 se celebrin eleccions municipals ha estat determinant per al dinamisme dels ens local. Aquest impuls, però, no tindrà continuïtat un cop finalitzin els comicis, per la qual cosa es preveu que la licitació del ens locals l'any 2019 sigui més baixa.

Pel que fa a la **Generalitat**, la licitació va disminuir un 14%, essent el valor dels concursos de **356 milions d'euros**, el 21% del total.

Finalment, l'**Administració General de l'Estat (AGE)** va augmentar la licitació un 16%. L'import va ser de **253 milions d'euros**, el 15% del total, incloent-hi organismes amb ingressos d'explotació propis, en gran part sufragats pel pagament dels usuaris, com per exemple, AENA-ENAI, ADIF, Autoritats Portuàries de Barcelona i Tarragona, Renfe o Correus.⁴

Quant a **les assistències tècniques dels serveis d'enginyeria i arquitectura**, la licitació el 2018 va assolir els 119,6 M€, amb una caiguda del 13% respecte l'any anterior. L'Administració Local va ser la primera administració licitadora amb 56,3M€ (un augment del 10%); en segon lloc, la Generalitat licità 42,5 M€ (amb una caiguda del 19%); en tercer

⁴ Font: Cambra Oficial de Contractistes d'Obres de Catalunya (CCOC)

lloc, l'Administració General de l'Estat amb 20,0 M€ (un 35% menys); i finalment, Altres entitats amb 0,7 M€ (una caiguda del 68%)⁵.

La baixa licitació d'obres i serveis és un clar indicador de la insuficient inversió pública que s'està realitzant a Catalunya, tendència que, de no revertir-se, perjudicarà la competitivitat de l'economia en limitar la inversió empresarial, doncs **la inversió pública actua de complement i catalitzador de la privada**.

3.9 Conclusions

Novament, el 2018 ha estat un any de minsos resultats pel que fa a les infraestructures a Catalunya i a Espanya. El pes de la inversió pública el 2018 respecte al PIB va ser a Espanya de 2,11%, el tercer més baix des del 1995 (2016: 1,94%; 2017: 1,97%).

Així mateix, en el període 2009-2016 la disminució de la inversió va suportar, a Espanya, el 60% de la reducció del dèficit ⁶ i **el pes de la inversió pública en el total de la despesa pública va passar del 12% el 2007 a menys de la meitat, el 4,8%, el 2018**. Això ha ocasionat que els pressupostos d'infraestructures estiguin en mínims històrics.

L'execució de les inversions pressupostades als Pressupostos Generals de l'Estat del 2018, publicades per la Intervención General de la Administración del Estado⁷, va assolir el 57,7% (81,0%, el 2017) del pressupostat a Catalunya, molt inferior al percentatge de l'execució total, del 71,7%, que correspon a 756,7 M€ d'un total pressupostat de 1.312,1 M€, (902M€ i 1.114 M€ el 2017). Aquesta inversió a Catalunya equival al 10,4% de les inversions regionalitzables o el 7,2% de totes les inversions efectuades pel Sector Públic Estatal. I pel que fa a les infraestructures de transport, l'execució només va ser del 54,2%.

La Generalitat, per la seva part, va executar el 2018 el 76,4% (83% el 2017) de les **inversions reals pressupostades** (crèdits inicials), 448,3 M€ (487,7 M€ el 2017), i va realitzar el 93,1% (102,3% el 2017) de les **transferències de capital**, 467,7 M€ (513,8 M€ el 2017).

Les **administracions locals** catalanes varen efectuar el 2018 inversions reals per un import de 1.361,7M€ (amb una execució pressupostària del 94% del crèdit inicial, o del 39% segons el crèdit definitiu). La inversió, el 2017, va ser de 1.107,8 M€.

Pel que fa a les **infraestructures estratègiques**, principalment competència del Ministeri de Foment (Rodalies, incloses estacions intermodals i intercanviadors; tronc central del Corredor Mediterrani; accessos viaris i ferroviaris al port de Barcelona; accessos via-

⁵ Font: Associació d'Empreses d'Enginyeria i Consultoria Independents de Catalunya (ASINCA)

⁶ Fundación BBVA-INVIE (nº 15/2017). Esfuerzo inversor del sector público; Banco de España (2017). La evolución de la inversión pública durante la crisis y la recuperación. Boletín Económico 4/2017.

⁷ <http://www.igae.pap.minhfp.gob.es/sitios/igae/es-ES/Contabilidad/ContabilidadPublica/CPE/EjecucionPresupuestaria/Paginas/EjecucionPresupuestaria.aspx>

ris (C-27) i ferroviaris al port de Tarragona; autovia orbital B-40; accés ferroviari a l'aeroport del Prat; interconnexió A-2 amb AP7 i C-32; plataformes logístiques, etc), **o són aturades o s'estan executant a un ritme lent o molt lent.**

El Corredor Mediterrani ferroviari per transport de mercaderies, competència de l'Estat, que és una infraestructura clau per a incrementar el potencial de l'economia catalana i de tota la façana mediterrània. Ja sigui per defectes en els projectes (per exemple, manca d'estudi ambiental), impugnacions legals, dificultats tècniques amb el tercer fil, ajustaments pressupostaris o insuficient impuls polític, els projectes s'han anat endarrerint o aturant en bona part de les actuacions. **Al llarg del 2018 i el 2019, però, s'han anat reactivat els principals projectes.** A hores d'ara encara **hi ha poca informació detallada de l'estat de les obres i del calendari de les actuacions d'aquesta transcendent infraestructura, tot i que s'ha millorat respecte la situació anterior gràcies al nomenament d'un coordinador del Corredor Mediterrani.**

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

Per altra banda, el servei de **Rodalies i Regionals** segueix rebent un volum d'inversió clarament insuficient. De les mesures proposades al Pla d'Infraestructures Ferroviàries de Barcelona 2009-2015, només se'n van executar una mínima part. El mateix es pot dir del Pla d'actuacions de "microcirurgia" per donar més fiabilitat i seguretat a la xarxa. S'està avançant, però, en la primera fase de l'accés ferroviari a la terminal T1 de l'Aeroport de Barcelona i en la estació de la Sagrera, tant en la construcció de l'estació com en l'entorn urbanístic. En l'actualitat, s'està redactant un **nou Pla de Rodalies**.

Durant el 2018, l'**única infraestructura del CAT-100, posada en servei i que, per tant, es dona de baixa del catàleg és** l'Ampliació de la Terminal Ferroviària de Príncep d'Espanya del Port de Barcelona.

Podem destacar també **altres actuacions** que, o bé consten al catàleg però no finalitzen la infraestructura, o bé no en formen part, però és interessant destacar-les per poder fer un balanç de l'any en l'àmbit de les infraestructures.

L'Administració General de l'Estat va finalitzar el tram de la A-2 entre Sils i Maçanet, de 2,75 km i la perforació amb tuneladora sota la pista principal del Aeropuerto de Barcelona-El Prat, Primera fase nou accés ferroviari a la terminal T1 de l'Aeroport de Barcelona.

Pel que fa a la Generalitat, destaquen l'entrada en servei del tram Collblanc–Foc de l'L10 Sud, amb les noves estacions de Foneria i Foc; el desdoblament de la C-260 a Vilatenim; la Variant nord-oest de Balaguer (C-12) i el tercer carril de la C-55 a Collbató.

Cal reiterar que, per donar resposta al mandat de les lleis de transparència i al principi de rendició de comptes que tota societat democràtica exigeix a les administracions públiques, **fóra adien que totes les administracions publicuessin l'estat de situació de**

cada projecte, informant detalladament d'aquells aspectes rellevants perquè el ciutadà pugui avaluar el progrés de l'actuació.

Es preveu que el 2019, pel que fa a les infraestructures a Catalunya, no sigui gaire millor que el 2018, o fins i tot pitjor, a causa del tancament del cicle electoral dels ens locals, que habitualment inicia una sequera d'obres durant els primers dos anys dels nous consistoris, i la manca de pressupostos a l'Administració General de l'Estat i a la Generalitat.

Si es manté en el temps aquesta baixa inversió pública a Catalunya, que, no ho oblidem, limita la inversió empresarial, doncs la inversió pública actua de complement i catalitzador de la privada, la competitivitat de l'economia catalana i la qualitat de vida dels seus ciutadans es veurà perjudicada, i es perdran oportunitats de crear llocs de treball, riquesa i benestar.

Per això, cal que les diverses administracions augmentin la inversió en infraestructures, que és en mínims històrics, i que prioritzin aquells projectes estratègics que tinguin més impacte en la productivitat de l'economia i en el benestar dels ciutadans, és a dir, aquells amb més retorn econòmic, social i ambiental en les anàlisis cost-benefici.

4. Catàleg d'infraestructures bàsiques pendents d'executar

4.1 Metodologia de la selecció i fonts d'informació.

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

Aquest document proposa, **de forma enunciativa i no limitativa, 100 infraestructures bàsiques pendents d'executar a Catalunya**. S'ha seleccionat principalment infraestructures de transport, deixant per a una ulterior fase especialment les infraestructures del cicle de l'aigua, residus i altres actuacions mediambientals⁸, sanitat, educació, telecomunicacions i energia.^{9 10}

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

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

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,

⁸ Una aportació quant a inversions prioritàries SENER I SEOPAN(2017), "Análisis de la inversión en infraestructuras prioritarias en España".

⁹ Veure CETESC(2017), Informe sobre la gestió i impuls de les infraestructures de telecomunicacions.

¹⁰ Veure Foment del Treball (2018). Propostes per a un nou model de gestió d'equipaments a Catalunya.

- 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)
 - Taula Estratègica 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 (2019-2025).
 - Pla de Transport de Viatgers de Catalunya (2020).
 - Pla de Ports de Catalunya (2030).
 - 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 i canvi climàtic de Catalunya (2012-2020)
 - Pla Director d'Infraestructures de Telecomunicacions.
 - Conveni Departament de Territori i Sostenibilitat i el Ministerio de Fomento. Pla d'inversions xarxa viària (2006-2012).
 - Conveni Departament de Territori i Sostenibilitat i el Ministerio de Fomento. Pla d'inversions ferrocarril (2006-2012).
 - III Pla Estratègic del Port de Barcelona.
 - Projectes europeus d'intermodalitat i ferrocarril CLYMER, iFreightMED-DC, Transpyrenaei.
 - CEOE (2009). *Las Infraestructuras: medidas a adoptar*.
 - Observatori de projectes i debats territorials de Catalunya. Societat Catalana d'Ordenació del Territori (SCOT) (l'Institut d'Estudis Catalans): J.Moisès.
 - Institut d'Estudis Regionals i Metropolitans de Barcelona
 - Barcelona Regional. Agència de Desenvolupament Urbà.
 - Consell General de Cambres de Catalunya.
 - Observatori de la mobilitat de l'RMB.
 - Observatorio de la Movilidad Metropolitana (OMM).
 - Observatori Territorial de la Diputació de Barcelona.
 - Observatorio del Transporte y la Logística. Ministerio de Fomento.
 - Mcrit.
 - Centro de Investigación del Transporte- TRANSyT
 - Santiago Montero i el Forum Ferroviare Transpyrénnéen.

- Webs Departament de Territori i Sostenibilitat, Ministerio de Fomento, Unió Europea; butlletins oficials; premsa, entre d'altres.

4.2 Catàleg de les 100 infraestructures bàsiques (CAT-100).¹¹

1. Administració General de l'Estat:

1.1. Xarxa viària:

- 1.1.1. Accés viari al Port de Barcelona (**Fitxa XV1/2015**).
- 1.1.2. A-27 Tarragona - Montblanc - Lleida (**Fitxa XV2/2015**).
- 1.1.3. Desdoblament de la N-II per Girona (**Fitxa XV3/2015**).
- 1.1.4. Execució total de la B-40 (**Fitxa XV4/2015**).
- 1.1.5. Desdoblament de la N-340. Inclou variant de Vallirana (**Fitxa XV5/2015**).
- 1.1.6. Connexió entre l'A-2 i l'AP-7 a l'alçada de Castellbisbal (**Fitxa XV13/2017**).
- 1.1.7. Connexió entre l'A-2 i la C-32 a Sant Boi de Llobregat (**Fitxa XV12/2017**).
- 1.1.8. A-14 Tram: Lleida (A-2) Alfarràs (**Fitxa XV15/2017**).
- 1.1.9. A-26 Figueres-Besalú (**Fitxa XV14/2017**).
- 1.1.10. N-152 Ribes de Fresser-La Molina-Puigcerdà-frontera francesa. Variant de traçat (**Fitxa XV14/2017**).
- 1.1.11. N-260 Variants de la Seu d'Urgell, Adràll-Canturri, Gerri de la Sal, de la Pobla de Segur, Xerallo-el Pont de Suert (**Fitxa XV14/2017**).
- 1.1.12. N-230 El Pont de Suert- Boca Sud Túnel de Vielha (**Fitxa XV15/2017**).
- 1.1.13. N-420 Variants de Riudecols, Corbera d'Ebre i Gandesa (**Fitxa XV16/2017**).
- 1.1.14. AP2-A2-B-24 Connexió Pallejà-Molins de Rei.
- 1.1.15. A-2 Tercer carril entre Igualada i Martorell.
- 1.1.16. A-7 Vilafranca-Abrera.
- 1.1.17. Finalització Cinturó Litoral. Tram Zona Franca-Morrot.
- 1.1.18. B-23 Molins de Rei-Av. Diagonal. Plataformes reservades per al transport públic.
- 1.1.19. C-31 Cobriment al seu pas per l'Hospitalet de Llobregat.
- 1.1.20. B-20 Cobriment al seu pas per Santa Coloma de Gramanet.

1.2. Xarxa ferroviària de mercaderies:

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

¹¹ Nomenclatura infraestructures- XV: Xarxa viària; XFM: Xarxa ferroviària de mercaderies; XFP: Xarxa ferroviària de passatgers; P: Ports; A: Aigua.

- 1.2.5. Adaptació a l'ample UIC del tram de Vilamallà-Portbou **(Fitxa PL1/2017)**.
- 1.2.6. Conversió a ample mixt del tram Reus-Vila-seca.
- 1.2.7. Rehabilitació de la via entre Reus i roda de Barà exclusiu per mercaderies.
- 1.2.8. Conversió a ample mixt de la línia convencional Zaragoza-Lleida-Reus/St. Vicens de Calders.
- 1.2.9. Conversió a ample mixt de la línia convencional Reus-Zaragoza (Casp).
- 1.2.10. Remodelació de la terminal ferroviària del Vallès (La Llagosta).
- 1.2.11. Condicionament de la Terminal de Vilamallà a les necessitats del tràfic europeu **(Fitxa PL1/2017)**.
- 1.2.12. 2na fase de remodelació del nus de Mollet.
- 1.2.13. Adaptació i apartadors per trens 750m del corredor Barcelona-Zaragoza-Madrid.
- 1.3. Xarxa ferroviària de passatgers:
 - 1.3.1. Milliores de les instal·lacions per a la prestació del servei de Rodalies de Barcelona **(Fitxa XFP1/2015)**:
 - 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 encalçaments o les afeccions a la infraestructura motivades per accidents naturals (tempestes, desprendiments de terreny), entre d'altres.
 - 1.3.2. Desdoblament Montcada – Ripoll **(Fitxa XFP3/2015)**.
 - 1.3.3. Duplicació Arenys de Mar – Blanes **(Fitxa XFP1/2015)**.
 - 1.3.4. Accés ferroviari a l'Aeroport del Prat **(Fitxa XFP2/2015)**.
 - 1.3.5. Túnel de Montcada **(Fitxa XFP1/2015)**.
 - 1.3.6. Tram Castelldefels-Cornellà-Zona Universitària-Glòries que inclou el tercer túnel passant de rodalies de Barcelona. Intercanviador de la Torrassa (L'Hospitalet de Llobregat) i millora de les instal·lacions i inserció urbana entre Sants i l'Hospitalet **(Fitxa XFP1/2015)**.
 - 1.3.7. Nou traçat línia R2 Montcada i Reixac **(Fitxa XFP1/2015)**.
 - 1.3.8. Nova estació del TAV a l'aeroport de Girona.
 - 1.3.9. Nova estació intermodal del Baix Llobregat i la Sagrera.
 - 1.3.10. Intercanviadors d'El Prat de Llobregat, Arc de Triomf, Barberà-Cerdanyola, Sant Cugat.
- 1.4. Ports:
 - 1.4.1. Accessos ferroviaris i viaris als ports de Tarragona. **(Fitxa XFM3/2016 i Fitxa XV2/2015)**.

- 1.4.2. Port de Barcelona. Nou accés ferroviari al Port de Barcelona (II) (**Fitxa FM1/2015**); Nous accessos a l'Ampliació Sud. Terminal d'expedició i recepció de Nou Llobregat (**Fitxa P1/2015**); Terminal intermodal de l'antiga llera del riu Llobregat (**Fitxa P2/2015**); Nova terminal de sòlids a granel i accés viari i ferroviari al moll Álvarez de la Campa (**Fitxa P3/2015**).
- 1.4.3. Port de Barcelona. Xarxa viària interna: Nous accessos a l'Ampliació Sud. Fase 2: Nus Nord. (**Fitxa P6/2019**).

1.5. Aeroports

- 1.5.1. Terminal satèl·lit Aeroport del Prat (Josep Tarradellas).

1.6. Aigua:

- 1.6.1. Interconnexió de xarxes Ebre- Ter/Llobregat (**Fitxa A1/2015**).
- 1.6.2. Acabament de la xarxa principal Canal Segarra-Garrigues, inclosa la Presa d'Albagés (**Fitxa A2/2015**).

1.7. Telecomunicacions (competències compartides):

- 1.7.1. Extensió de la xarxa de fibra òptica.
- 1.7.2. Desplegament d'antenes de telefonia.

1.8. Energia:

- 1.8.1. Completar les línies d'alta tensió.
- 1.8.2. Millorar la capacitat i la qualitat de la xarxa elèctrica i implantar noves subestacions i línies elèctriques.
- 1.8.3. Desenvolupar *smart grid* i l'autoconsum.

2. Generalitat de Catalunya:

2.1. Xarxa viària:

- 2.1.1. Vial port-aeroport (**Fitxa XV6/2015**).
- 2.1.2. C-66 Tram: Banyoles-Besalú (**Fitxa XV7/2015**).
- 2.1.3. C-32 Tram: Tordera-Blanes-Lloret de Mar (**Fitxa XV8/2015**).
- 2.1.4. C-58 Tram: Cerdanyola-Terrassa. Tercer carril (**Fitxa XV9/2015**).
- 2.1.5. C-53 i C-26 Tram: Tàrraga-Balaguer- Alfarràs (**Fitxa XV10/2015**).
- 2.1.6. C-12 Tram: Sant Carles de la Ràpita-Amposta-Lleida (**Fitxa XV11/2015**).
- 2.1.7. Acabament de l'eix Vic – Olot. C-63 Variant d'Olot; Variant de les Preses (**Fitxa XV17/2017**).
- 2.1.8. C-16 Reconversió a autovia entre Berga i Bagà (**Fitxa XV18/2018**).
- 2.1.9. C-17 Milliores de la capacitat i l'accessibilitat de la C-17 (**Fitxa XV19/2018**).
- 2.1.10. C-15 Tercer carril entre Vilafranca del Penedès- Igualada (**Fitxa XV20/2018**).
- 2.1.11. C-32 Millora enllaços Mataró.
- 2.1.12. C-63 Variant a Sils i Riudarenes.
- 2.1.13. Nova carretera entre Riba-roja d'Ebre i Granja d'Escarp.

- 2.1.14. B-224 Desdoblament Martorell-Masquefa.
- 2.1.15. A-16 Desdoblament dels túnels de Vallvidrera.
- 2.1.16. B-500. Tram Badalona-Mollet del Vallès.
- 2.1.17. C-35 Nova carretera Granollers-Cardedeu.
- 2.1.18. C-37 Ronda Sud d'Igualada. Fase 1.
- 2.1.19. C-14 Tàrraga-Adral. Variants pendents d'executar.
- 2.1.20. C-233. Eix de les Garrigues Variants i condicionaments pendents d'executar.
Fase 1
- 2.1.21. Túnel d'Horta.
- 2.2. Xarxa ferroviària de passatgers i tramvia:
 - 2.2.1. Finalització de les línies L9 i L10 **(Fitxa XFP4/2015)**.
 - 2.2.2. FGC L8 Plaça Espanya- Gràcia **(Fitxa XFP7/2017)**.
 - 2.2.3. Soterrament de Can Feu FGC Sabadell.
 - 2.2.4. Millora de capacitat de FGC entre Olesa i Manresa.
 - 2.2.5. Connexió Trambaix i el Trambesòs (tramvia).
 - 2.2.6. Perllongament de la línia 3 d'Esplugues a Sant Feliu de Llobregat **(Fitxa XFP5/2016)**.
 - 2.2.7. Perllongament de la línia 1 al Prat des de l'Hospital de Bellvitge **(Fitxa XFP5/2016)**.
 - 2.2.8. Perllongament de la línia 1 a Badalona **(Fitxa XFP5/2016)**.
 - 2.2.9. Perllongament de la línia 2 (Sant Antoni) al Parc logístic **(Fitxa XFP5/2016)**.
 - 2.2.10. Perllongament de la línia 4 La Pau-La Sagrera **(Fitxa XFP5/2016)**.
 - 2.2.11. T3 Pas per Laureà Miró i Sant Feliu de Llobregat – Quatre Camins (Tramvia)
 - 2.2.12. T4 Sant Adrià – Port de Badalona (Tramvia)
 - 2.2.13. Nova línia UAB Cerdanyola – Montcada (Tramvia)
 - 2.2.14. Nova línia d'FGC Barcelona-Vallès pel túnel d'Horta.
 - 2.2.15. Línia Orbital Ferroviària de la Regió Metropolitana de Barcelona.
 - 2.2.16. Eix Transversal Ferroviari de Catalunya.
 - 2.2.17. Tren Tramvia.
- 2.3. Aigua:
 - 2.3.1. Interconnexió de les xarxes Ebre-Llobregat **(Fitxa A1/2015)**.
 - 2.3.2. Execució total de la xarxa secundària del canal Segarra-Garrigues, inclosa la presa d'Albagés **(Fitxa A2/2015)**.
 - 2.3.3. Tractament d'aigua i depuradores.
 - 2.3.4. Millora de la garantia de l'abastiment d'aigua.
 - 2.3.5. Protecció i millora del litoral i dels aqüífers.
- 2.4. Plataformes logístiques:
 - 2.4.1. Logis Intermodal Penedès, Empordà i Montblanc **(Fitxa PL1/2017)**.
 - 2.4.2. LOGIS Ebre **(Fitxa PL1/2017)**.
 - 2.4.3. ZAL Tarragona **(Fitxa PL1/2017)**.

- 2.4.4. Xarxa logística pels ports de Tarragona i Barcelona **(Fitxa PL1/2017)**.
- 2.4.5. Nou centre logístic en l'àmbit metropolità de Barcelona (Baix Llobregat nord-Abrera) **(Fitxa PL1/2017)**.
- 2.4.6. CIM el Camp - sector est **(Fitxa PL1/2017)**.

5. Membres del Grup de Treball Foment Infraestructures i Equipaments.

Presidenta	Anna	Cornadó	Presidenta COPISA, Constructora Pirenaica, S.A.
Vicepresident	Josep	Túnica Buira	President d'ASINCA
Vocal	Esteban	Arimany	Advocat Esteban Arimany Estudio Jurídico
Vocal	Jose Alberto	Carbonell	Director General del Port de Barcelona
Vocal	Julio	De Ramón-Laca	Director de Infraestructuras d'Agbar
Vocal	José	Dolz	Catedràtic Universitat Politècnica de Catalunya
Vocal	Juan Ramón	Domínguez García	President SET,S.A.
Vocal	Josep	Gassiot i Matas	President Gremi Construct. Obres de BCN C.
Vocal	Francisco	Gutiérrez	President Consell Assessor Infraestructures de Catalunya
Vocal	Joaquim	Llansó Nores	President de la CCOC
Vocal	Miquel	Llevat	Director General de Desarrollo de COMSA
Vocal	Pere	Macias i Arau	President de F. Cercle d'Infraestructures
Vocal	Juan Manuel	Manrique	Coordinador GT Consell Assessor Infraestruct de Catalunya
Vocal	Gonzalo	Martín Borregón	Director de Finan. Estructuradas CaixaBank
Vocal	Josep	Martínez Vila	Conseller Delegat SABA Infraestructuras, S.A.
Vocal	Josep	Oriol	Director General Saba Parcs Logístics
Vocal	Enric	Pérez	Cap d'Estudis i Afers Internacionals d'Abertis
Vocal	Jordi	Piera	Enginyer Industrial
Vocal	Ramón	Serra	President d'URBICSA
Vocal	Ferran	Travé	Director Banca Corporativa Catalunya Bankia
Secretari	Salvador	Guillermo	Secretari General Adjunt i Director d'Economia FTN
Secretari adj.	Josep Manel	Marí Serra	Director Estudis de la CCOC

6. Fitxes d'infraestructures.

- Fitxa XV1/2015 Accés viari al Port de Barcelona.
- Fitxa XV2/2015 Corredor Tarragona-Península A-27 (Desdoblament N-240 Tarragona-Montblanc-Lleida).
- Fitxa XV3/2015 Desdoblament de la N-II per Girona.
- Fitxa XV4/2015 Autovia orbital B-40.
- Fitxa XV5/2015 Desdoblament de la N-340. Inclou la variant de Vallirana.
- Fitxa XV6/2015 Vial port-aeroport.
- Fitxa XV7/2015 Desdoblament de la C-66 entre Banyoles i Besalú.
- Fitxa XV8/2015 C-32 Tordera-Blanes-Lloret de Mar.
- Fitxa XV9/2015 C-58 Barberà-Terrassa. Tercer carril.
- Fitxa XV10/2015 C-53 i C-26 Tàrraga-Balaguer-Alfarràs.
- Fitxa XV11/2015 C-12 Sant Carles de la Ràpita-Amposta-Lleida.
- Fitxa XV12/2017 Connexió A-2 amb la C-32 a Sant Boi de Llobregat.
- Fitxa XV13/2017 Connexió entre l'A-2 i l'AP-7 a l'alçada de Castellbisbal.
- Fitxa XV14/2017 Eix Pirinenc A-26 i N-260.
- Fitxa XV15/2017 A-14 Lleida-França
- Fitxa XV16/2017 N-420 Variants de Gandesa, Corbera d'Ebre i Riudecols.
- Fitxa XV17/2017 Acabament de l'eix Vic – Olot. C-63 Variant d'Olot; Variant de les Preses
- Fitxa XV18/2018 C-16 Reconversió a autovia entre Berga i Bagà.
- Fitxa XV19/2018 Millores de la capacitat i l'accessibilitat de la C-17.
- Fitxa XV20/2018 C-15 Tercer carril entre Vilafranca del Penedès i Igualada.
- Fitxa XFM1/2015 Nou accés ferroviari al Port de Barcelona.
- Fitxa XFM2/2015 Conversió a ample de via mixt del corredor Castellbisbal-Vila-seca i del corredor Castelló-Tarragona.
- Fitxa XFM3/2016 Accés ferroviari al port de Tarragona.
- Fitxa XFP1/2015 Millores de les instal·lacions per a la prestació del servei de Rodalies de Barcelona.
- Fitxa XFP2/2015 Accés ferroviari a l'Aeroport del Prat.
- Fitxa XFP3/2015 Desdoblament de la línia R-3 de Rodalies entre Montcada i Reixac i Ripoll.
- Fitxa XFP4/2015 Finalització de les línies de metro L9 i L10.
- Fitxa XFP5/2016 Perllongament de les línies de metro L1, L2, L3 i L4.

- Fitxa XFP7/2017 FGC L8 Plaça Espanya – Gràcia.
- Fitxa P1/2015 Nous accessos a l'Ampliació Sud. Terminal d'expedició i recepció Nou Llobregat.
- Fitxa P2/2015 Terminal intermodal de l'antiga llera del Llobregat.
- Fitxa P3/2015 Nova terminal de sòlids a granel i accés viari i ferroviari al moll Álvarez de la Campa.
- Fitxa P6/2019 Nous Accessos a l'Ampliació Sud. Fase 2. Nus Nord
- Fitxa A1/2015 Interconnexió de les xarxes de l'Ebre i el Ter-Llobregat.
- Fitxa A2/2015 Canal Segarra-Garrigues.
- Fitxa PL1/2017 Plataformes Logístiques.

Fitxa XV1/2015

Accés viari al Port de Barcelona

PLANIFICACIÓ

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

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

RENDIBILITAT ECONÒMICA I SOCIAL

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

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

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

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

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

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

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

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

ESTAT DE LES OBRES

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

En el projecte inicial, ara rescindit, el nou Accés Sud viari al Port de Barcelona tenia una secció d'autovia, de 9,2 quilòmetres de longitud, i accedia 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, podien 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 bifurcava la nova autovia. També es millorava 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 fèrria-conventional, 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 havia d'acollir també els amples UIC i ibèric. Després de superar el pont de Mercabarna, acabava el viaducte i el traçat de l'autovia discorreria en terraplè sobre l'antic llit del riu fins a connectar amb la futura entrada al port.

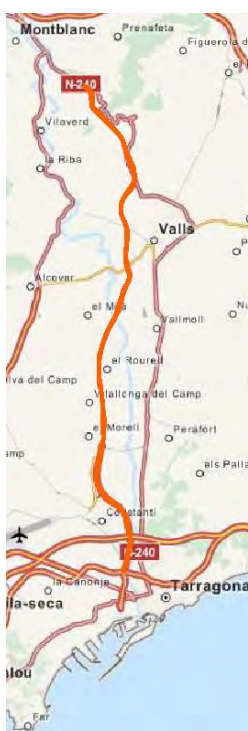
Les obres, que es varen inaugurar el desembre del 2014, no es van arribar a iniciar i s'està redactant un nou projecte que engloba els accessos viaris i ferroviaris en una mateixa obra, i no per separat, com en el projecte anterior. Aquesta decisió s'ha pres arran d'una decisió de l'Agència Estatal de Seguretat Viària, que va determinar que el projecte anterior no era segur. En el projecte nou els accessos viaris i ferroviaris estan pressuposats en 473 M€. D'aquests, 182 M€ els ha d'aportar el Ministerio de Fomento, 77 Adif i 214 el Port de Barcelona. Està pendent un nou protocol institucional que anul·li els encara vigents i formalitzi els acords que han de permetre desenvolupar la nova solució. El fet que s'hagi d'iniciar tot el procediment de nou, inclosa la declaració d'impacte ambiental, suposarà que abans que es puguin iniciar les obres transcorrerà un llarg període de temps (veure Fitxa XFM1/2015).

Fitxa XV2/2015

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

Tarragona estava connectada amb Lleida, Osca, Pamplona i Bilbao per la carretera estatal N-240. Fins a Valls i Montblanc era la principal via de comunicació, continuant de forma paral·lela a l'AP-2 fins a Lleida.

L'autovia A-27 és una carretera finançada pel Ministeri de Foment espanyol, que connectarà Tarragona amb Lleida per tal de descongestionar la carretera N-240.



PLANIFICACIÓ

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

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

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

RENDIBILITAT ECONÒMICA I SOCIAL

L'autovia projectada és essencial per enllaçar les comarques de Ponent i del Camp de Tarragona amb l'eix del País Basc, Navarra i l'Aragó. El fre a aquesta infraestructura limita l'accessibilitat al port de Tarragona i el desenvolupament del sector químic, agroalimentari i turístic.

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

ESTAT DE LES OBRES

L'estudi informatiu i d'impacte ambiental de l'A-27 Tarragona-Montblanc que es va aprovar l'any 2003 dividia el traçat en quatre trams: Tarragona-el Morell (7,8 km), el Morell-variant de Valls (9,5 km), variant de Valls (5 km) i Valls-Montblanc (5,1 km). La redacció dels projectes constructius dels quatre trams es van licitar i adjudicar durant els anys 2004 i 2005, i les obres entre 2006 i 2008. El juny de 2007 el Ministeri de Foment va iniciar la redacció de l'Estudi informatiu i d'impacte ambiental de l'A-27 entre Montblanc i Lleida, tot i que no descartava alliberar el peatge de l'AP-2 entre aquestes dues ciutats.

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

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

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

Pel que fa el tram Variant de Valls-Montblanc, el febrer del 2019 es reprenien les obres un cop definit com serà el túnel del Coll de l'Illa (N-240). Els Pressupostos Generals de l'Estat del 2018 contenen una dotació pressupostària de 6,5 M€ per reactivar les obres, amb una projecció de 27,6M€ el 2019, 35M€ el 2020 i 30,5M€ el 2021 per finalitzar l'obra el 2022.

Quant a la duplicació de la calçada de la N-240 en els trams Lleida-Les Borges Blanques-Montblanc, el pressupost per al 2018 és de 2,5 M€, 26M€ el 2019 i 25M€ el 2020, any que finalitzaria l'actuació. L'octubre del 2017 el Ministerio de Fomento licitava la redacció de l'estudi informatiu d'increment de la capacitat de la carretera N-240 entre la variant de Les Borges Blanques i la ciutat de Lleida, amb un pressupost d'1,4 M€.

Els pressupostos incorporaven també la connexió de l'A-27 amb l'AP-2 a Montblanc, obra que finalitzaria el 2020 amb un cost total de 17,5 M€.

L'accés viari a la ZAL del Port de Tarragona resta a l'espera de l'aprovació definitiva del Pla Especial de la ZAL i a partir d'aquest moment l'Autoritat Portuària de Tarragona ja podria licitar les obres corresponents. La redacció del pla es va adjudicar el març del 2017 i ja té l'aprovació inicial i és a punt de publicar-se.

Fitxa XV3/2015

Desdoblament de la N-II per Girona

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

PLANIFICACIÓ

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

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

RENDIBILITAT ECONÒMICA I SOCIAL

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

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

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

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

ESTAT DE LES OBRES



Els primers tràmits per desdoblar l'N-II a les comarques gironines i convertir-la en una autovia de quatre carrils –dos per sentit- es van iniciar els anys 80. No obstant això els primers treballs no es van emprendre fins el 2004. L'any 2007 el Ministeri de Foment va inaugurar el tram Caldes de Malavella-For-nells 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-Orriols (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:

- Es van posar en servei els trams Caldes de Malavella-Sils (desembre 2014), l'enllaç Figueres-Nord (abril del 2015), i la Millora del traçat i reordenació d'accessos a Tordera (juliol del 2017).
- Tram Tordera-Maçanet de la Selva: al gener del 2019 es licitaven les obres de millora del traçat per millorar la seguretat per import de 27,47 M€.
- Enllaç de Vidreres (A-2/C-35): obres iniciades l'agost del 2016 pendents de finalitzar.
- Tram Maçanet de la Selva-Sils: inaugurat el novembre del 2018.
- Tram Medinyà-Orriols: obres força avançades que finalitzaran el segon trimestres del 2019.

- Foment va aprovar, l'abril del 2018, l'expedient d'informació pública i definitivament el document tècnic i ambiental per duplicar l'N-II entre Orriols i La Jonquera, que inclou l'estudi d'impacte ambiental. L'N-II entre Orriols i la Jonquera té una calçada única, amb un carril per sentit de circulació, amb vorals d'un metre. L'objectiu, com en la resta de trams desdoblats, és duplicar la calçada i fer dues variants, a més de remodelar interseccions i enllaços directes així com reordenar accessos directes. En conjunt, són sis trams pendents al nord: Orriols-Bàscara; variant de Bàscara; Bàscara-variant de Figueres; Figueres-Pont de Molins; variant de Pont de Molins i

Pont de Molins-La Jonquera. Segons Foment, ja es van començar a redactar els estudis i projectes dels sis trams en què es subdivideix el traçat nord.

Segons els pressupostos de l'Estat del 2018, per als sis trams del nord de l'N-II s'hi destinaven 5,43 M€, i per al conjunt de la A-2, uns 30M€. Les actuacions haurien de finalitzar el 2021, segons la planificació actual.

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.

Segons l'informe de l'Institut Cerdà, la finalització del tram Abrera- Terrassa tindrà un impacte macroeconòmic positiu de 252 milions d'euros a Catalunya, i els efectes de la infraestructura en el conjunt d'Espanya se situarien entre els 364 i els 427 milions d'euros. L'estudi també assenyalava que es reduirien en 6.700 tones les emissions de CO2 a

l'any en comptar amb una xarxa viària més eficient que disminuiria considerablement la congestió del trànsit.

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

D'acord amb el projecte de Pressupostos Generals de l'Estat del 2018, aquest tram té consignat un pressupost de 25M€ i una projecció de 18M€ el 2019 i 27M€ el 2020, any en el qual finalitzarien les actuacions.

El juny del 2017 el Ministeri de Foment tornava a adjudicar la redacció de l'estudi informatiu del tram d'uns 35 quilometres entre Terrassa i Granollers. D'aquesta manera repeteix el tràmit que ja va fer el 2003 i que deu anys després va arxivar perquè el Ministeri de Medi Ambient va admetre que l'expedient d'avaluació ambiental havia caducat dues vegades. Després caldrà procedir a fer l'expedient d'informació pública, l'avaluació d'impacte ambiental i encarregar la redacció del projecte amb el traçat escollit. Foment calcula que el pressupost de totes les actuacions podria suposar una inversió de 403 milions, i l'objectiu és crear un arc de circumval·lació a Barcelona alternatiu al que formen l'AP-7 i la B-30.

Des de la Generalitat es treballa en paral·lel amb un pla de mobilitat per les dues comarques del Vallès amb la participació dels diversos agents del territori, i que es vol aprovar el 2018, amb l'objectiu de poder incidir en el projecte final d'aquesta infraestructura.

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; La Vanguardia; El Punt Avui.

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 informatiu 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 i li mancava la redacció dels projectes constructius dels cinc subtrams en què es dividia. Però, finalment, el Ministerio de Fomento preveu que la variant de l'N-340 a Altafulla i Torredembarra, via que es va inaugurar el març del 2001 per treure el trànsit de l'interior d'aquestes dues poblacions costaneres del Tarragonès, es convertirà en un tram de l'autovia A-7 de dos carrils per sentit.

Tot i que inicialment el projecte preveia que la conversió en autovia del tram d'N-340 s'allargués fins a la Pobla de Montornès, d'on estava previst que partís la continuació de l'autovia A-7 cap a Vilafranca del Penedès, ara el projecte només arriba fins a la rotonda d'accés a l'AP-7 a Torredembarra.

Finalment, la connexió des de Vilafranca fins a Barcelona disposava també d'Estudi informatiu redactat però no aprovat, el qual preveia diverses opcions de traçat com un recorregut paral·lel a l'AP-7 fins a Sant Andreu de la Barca o bé seguir l'actual N-340 pel coll de l'Ordal (entre el Garraf i el Baix Llobregat) fins a Vallirana, a partir del qual la via ja estava desdoblada. D'altra banda, també es preveia una connexió des de Vilafranca fins a Abrera per connectar amb el Quart Cinturó, per bé que encara mancava l'Estudi informatiu. Però, en previsió que el 2021 s'esgoti la concessió de l'autopista AP-7, el govern estatal no té previst executar la continuació de l'autovia A-7 des de Torredembarra cap al nord.

El novembre de 2014 es reprenien 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 2018 consignen els següents imports:

- A-7 Tram Mora-La Pobla de Montornès: 5M€ el 2018, amb un import total de 63M€ que finalitzaria el 2022. Projecte aprovat l'agost del 2018. Resta pendent de licitar.
- A-7 Tram La Jana-El Perelló: 500.000 euros.
- N-340 Variante de Vallirana: 24,1 M€ el 2018, 25,4 M€ el 2019 i 6M€ el 2020, any en el que finalitzaria l'actuació, més tard del que estava previst, amb un cost total de 197M€

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; Pla Director de l'Aeroport de Barcelona del 1999.

RENDIBILITAT ECONÒMICA I SOCIAL

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

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

ESTAT DE LES OBRES

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

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

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



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

Es desconeix si l'actuació també consta al Pla Director de l'aeroport de Barcelona, presentat el febrer del 2018, com ho feia al Pla del 1999, perquè Fomento no ha publicat encara el text sencer.

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

Fitxa XV7/2015

Desdoblament de la C-66 entre Banyoles i Besalú

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

PLANIFICACIÓ

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



RENDIBILITAT ECONÒMICA I SOCIAL

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

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

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

ESTAT DE LES OBRES

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

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

El gener del 2016, però, es va adjudicar la redacció del projecte de millora de la seguretat viària entre Cornellà del Terri i Besalú, que inclou la variant de Banyoles i la travessera de Serinyà.

Pel que fa al tram de Serinyà a Sant Ferriol, de 5,4 quilòmetres, el projecte preveu la millora de la disposició de carrils i el reforç de la separació dels sentits de la circulació, i inclou també la remodelació de les interseccions i accessos existents i la construcció de diverses rotondes per millorar la canalització i la seguretat del trànsit, així com la renovació del paviment i la revisió de la senyalització i de les barreres de seguretat. El pressupost estimat és de 3,2 milions d'euros. Les obres es van adjudicar el desembre del 2017, però es van aturar a finals del 2018 perquè una part del projecte s'ha de modificar.

Per al tram que va des de Cornellà del Terri fins a Serinyà, és a dir, la variant de Banyoles, de 8,5 quilòmetres de longitud, la principal millora que s'hi vol introduir és la implantació d'un tercer carril i d'un separador físic central per afavorir la seguretat viària. Així mateix, es planifica allargar els carrils d'acceleració i desacceleració i millorar altres elements funcionals com ara el paviment, la senyalització i les barreres de seguretat. L'obra, que s'ha licitat el maig del 2019, suposarà una inversió de 15 milions.

Fitxa XV8/2015

C-32: Tordera-Blanes-Lloret de Mar

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

PLANIFICACIÓ

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

RENDIBILITAT ECONÒMICA I SOCIAL

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

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

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

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

ESTAT DE LES OBRES

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



Perllongament de la C-32 fins a Lloret de Mar

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

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

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

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

El desembre del 2016 es varen licitar les obres de Nou ramal de l'autopista C-32 Blanes-Lloret de Mar, però el Tribunal Superior de Justícia de Catalunya aturava les actuacions el juliol del 2017 per la impugnació d'una plataforma ambientalista.

El Departament de Territori i Sostenibilitat ha actualitzat la declaració d'impacte ambiental i les modificacions del projecte d'allargament de l'autopista fins a Lloret, que va exposar a informació pública el març del 2018. Resta pendent la licitació però a l'abril del 2019 van començar els treballs previs.

La segona fase dels treballs donaria continuïtat al traçat a través de la circumval·lació de Lloret fins a la connexió amb la carretera de Tossa de Mar, per a la qual no hi ha data prevista.

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

Fitxa XV9/2015

C-58 Tram Barberà-Terrassa. Tercer carril

L'autopista C-58 uneix el nord de Barcelona i el sud del Maresme amb Sabadell i Terrassa, passant per l'est de Collserola i seguint, en part, la vall del riu Sec. A part de concentrar el trànsit entre el nord de la capital catalana i bona part del Vallès Occidental, aquesta via també és utilitzada per aquells vehicles que provenen de l'eix del Llobregat (Bages, Berguedà i Cerdanya) o que s'hi dirigeixen. Tot plegat fa que s'hi acumuli una de les densitats de trànsit més elevades de Catalunya -152.000 vehicles diaris a l'alçada de Ripollet- i que, sovint, s'hi registrin col·lapses de circulació.

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

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 Terrassa on es calcula que en aquest punt l'autopista arriba amb una mitjana de 30.000 vehicles, als quals se n'afegeixen aproximadament uns 20.000 a l'entrada de Can Parellada. A aquests 50.000, a més, es calcula que se'n sumen uns altres 20.000 o 30.000 a Sabadell, bona part dels quals van en direcció a la B-30. 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



El Departament de Territori i Sostenibilitat va anunciar, l'octubre del 2017, tres solucions tècniques. La primera solució tècnica és la creació d'un tercer carril entre els municipis de Terrassa i Sant Quirze del Vallès. Els treballs consistiran en l'eixamplament de la calçada per formar un tercer carril, que s'iniciarà poc després de l'accés de Terrassa est, fins a enllaçar amb el que

ja existeix, a l'altura de l'enllaç de Sabadell centre. Aquest nou carril tindrà una longitud de 4,2 quilòmetres.

La segona solució tècnica, en sentit Barcelona, afecta el tram entre el nus de Sant Pau, al terme municipal de Sabadell, i l'enllaç amb l'AP-7 i la B-30 en direcció a Girona i a Tarragona, indret habitual de congestions tot i tenir tres carrils. Aquí, els treballs comportaran la construcció de dos carrils més per facilitar als conductors els moviments d'entrada, des de Sabadell o la Universitat Autònoma, i sortida, cap a Girona i Tarragona, donant continuïtat als ramals actuals de l'enllaç de Sant Pau. Aquesta actuació requerirà eixamplar l'actual estructura sobre el riu Sec i desplaçar uns metres el traçat d'una carretera local situada al peu de l'autopista i que uneix Badia del Vallès i Cerdanyola, així com adequar un tram del riu Sec al seu pas per Badia. Aquests nous carrils tindran una longitud d'1,8 quilòmetres.

La tercera solució tècnica consisteix en la construcció de dos carrils entre els enllaços de Sant Quirze i Terrassa est, en sentit Manresa, que permetrien millorar els accessos als polígons de Terrassa i a la carretera de Rubí i alliberar l'autopista d'uns 22.000 vehicles dels 48.000 que circulen cada dia per aquest punt en direcció a Manresa.

Al maig del 2019 Territori i Sostenibilitat inicia obres de millora de la C-58 entre Terrassa i Sabadell, en la calçada en sentit Manresa, per un valor de 14 M€, i es preveu que els treballs tinguin un termini d'execució de 15 mesos. L'obra que ara s'inicia abasta un tram d'uns 4,5 quilòmetres entre els enllaços Ronda Oest de Sabadell i Can Parellada de Terrassa. Les obres corresponents a l'ampliació de l'autopista C-58 de la calçada sentit Barcelona, entre Terrassa i Badia del Vallès, que es troben en la seva última etapa. En concret, els treballs, que sumen una inversió de 14,6 M€, inclouen la construcció d'un tercer carril entre Terrassa est i l'enllaç de Sabadell Centre (al terme de Sant Quirze del Vallès) i la formació de nous carrils de trenat entre el nus de Sant Pau (Sabadell) i l'enllaç amb l'AP-7/B-30 (Badia del Vallès). Es preveu que aquestes actuacions entraran en servei durant l'estiu del 2019.

Font: Priorització d'Actuacions en Infraestructures i Serveis de Mobilitat a l'Àmbit d'Influència del Corredor de la B-30; Departament de Territori i Sostenibilitat; Observatori de Projectes i Debats Territorials de Catalunya; Diari Avui; La Vanguardia; El Nacional; ISabadell

Fitxa XV10/2015

C-53 i C-26 Tàrraga-Balaguer-Alfarràs

Les carreteres C-53 (entre Tàrraga 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 Tàrraga 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, Torrebous, la Fullola, el Tàrròs, Belcaire d'Urgell, Castelló de Farfanya, Algerri i Alfarràs) i supera Balaguer amb una variant pel sud i la intensitat mitjana de trànsit durant el 2014 fou de 7.800 vehicles diaris a la C-53 (12% de pesants) i de 3.300 vehicles diaris a la C-26 (12% de pesants).

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

ESTAT DE LES OBRES

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

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



Entre l'any 2005 i el 2009 es van anar presentant i aprovant els estudis informatius i d'impacte ambiental de les variants. Se'n preveien sis ja que una d'elles, de 8,5 quilòmetres de longitud, superaria tres nuclis: Tornabous, el Tarrós i la Fullola. Cal destacar que la variant d'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.

Mentre arriben les variants, la conselleria de Territori i Sostenibilitat va adjudicar el juny del 2017 les obres que permetran millorar la seguretat de vuit travessies urbanes de la C-26 i la C-53 (Anglesola, Tornabous, la Fuliola i Boldú, el Tarròs, Bellcaire d'Urgell, Castelló de Farfanya i Algerri). El pressupost inicial és d'1,8 milions d'euros i es preveu la instal·lació de semàfors regulats per radar i passos de vianants, la millora del paviment i la reducció de la secció de la calçada.

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

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. Enllaçaria també amb la desdoblada N-420 a través de la C-43 entre Gandesa i Benifallet, que també s'hauria d'ampliar

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 es va aprovar 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.

A l'abril del 2018 es van iniciar els treballs de millora del ferm de la C-12 entre Tortosa i Aldover, en un tram de 4 quilòmetres entre la zona de Jesús (Tortosa) i la zona de Pla d'Illes (Aldover). Per aquesta carretera circulen diàriament 7.300 vehicles, el 10% dels quals són vehicles pesants.

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

Fitxa XV12/2017

Connexió entre l'A-2 i la C-32 a Sant Boi de Llobregat

Connexió entre l'A-2 i la C-32 a Sant Boi de Llobregat (Perllongament de l'autovia del Baix Llobregat, en el tram entre la Ronda Litoral i la C-32).

Essencialment el projecte consisteix a connectar l'actual C-32 (antiga A-16) amb l'autovia A-2 mitjançant un tronc d'autovia d'uns 2 km de longitud. Es realitza també una connexió directa de la C-32 amb la C-31c i viceversa. El conjunt del projecte permetrà estalviar 4,4km de trajecte fins al nus del Llobregat i l'anell de les rondes de l'anomenada "pota sud", alliberant-lo significativament de l'intens trànsit rodats.

PLANIFICACIÓ

La planificació és anterior al 1991, any en que el projecte es va redactar. Actualment consta en el Plan de Infraestructuras, Transporte y Vivienda PITVI (2012-2024) del Ministerio de Fomento, que és el que té la competència, en el Pla d'Infraestructures del Transport de Catalunya 2006-2026 i en el Conveni Departament de Territori i Sostenibilitat i el Ministerio de Fomento. Pla d'inversions xarxa viària 2006-2012.



RENDIBILITAT ECONÒMICA I SOCIAL

Per passar de l'A-2 a la C-32, els conductors han d'entrar al terme de Sant Boi i passar per la rotonda de la Parellada. En aquesta rotonda es registren llargues cues dels que volen sortir del municipi i també dels que provenen de Sant Climent de Llobregat, Santa Coloma de Cervelló i Sant Vicenç dels Horts, ja que la prioritat la tenen els que hi accedeixen des de l'autopista. Les cues motiven que es trigui 20 minuts a recórrer un quilòmetre. La finalització de l'actuació millorarà la seguretat viària, reduirà els costos logístics i afavorirà la reducció d'emissions.

ESTAT DE LES OBRES

Les obres van començar el 2006, però la demora en l'execució i les diverses aturades dels treballs han provocat que el projecte hagi quedat desfasat perquè no s'ajusta a l'actual normativa de seguretat viària.

El novembre del 2017 el Ministeri de Foment va reobrir el vial d'accés a Sant Boi des de la C-245, i d'aquesta manera s'eviten les llargues cues que es formaven, però resta pendent la continuïtat de les obres de la variant.

L'empresa adjudicatària va entrar en liquidació i no consta que s'hagi iniciat un nou procés de licitació. Malgrat això, als Pressupostos Generals de l'Estat del 2018 disposa d'una partida de 16,5 M€ que finalitzaria l'actuació, amb un cost total de 64 M€.

Fitxa XV13/2017

Connexió entre l'A-2 i l'AP-7 a l'alçada de Castellbisbal

El projecte permetrà la connexió entre l'autovia del Baix Llobregat i l'autopista AP-7. Aquesta connexió té una secció d'autovia, amb una longitud de 2,4 quilòmetres, dels quals 850 metres són de viaducte.

La via s'inicia amb dos brancs que connecten amb les calçades de l'autovia del Baix Llobregat (A-2), en sentit Tarragona i Lleida i que creuaran el riu Llobregat de manera independent. Els vials convergeixen després formant un sol eix viari que correspon al tronc principal de l'enllaç. Aquest tronc es recolza en el vèrtex del polígon industrial de Sant Vicenç, gira a l'esquerra i creua la riera de Rubí i les infraestructures ferroviàries corresponents a la LAV Madrid - Barcelona, la línia doble de trànsit mixt RENFE i la línia de mercaderies de RENFE.

Posteriorment, el tronc de l'enllaç discorre en direcció nord, paral·lelament a la riera, sota les estructures existents a l'AP-7. Després, les dues calçades es tornen a separar per connectar amb les calçades de l'AP-7 que s'amplien durant 500 metres fins a cinc carrils per sentit. Alhora, la nova via d'enllaç té una connexió amb la carretera C-1413.



PLANIFICACIÓ

Actualment consta en el Plan de Infraestructuras, Transporte y Vivienda PITVI (2012-2024) del Ministerio de Fomento, que és el que té la competència, en el Pla d'Infraestructures del Transport de Catalunya 2006-2026 i en el Conveni Departament de Territori i Sostenibilitat i el Ministerio de Fomento. Pla d'inversions xarxa viària 2006-2012.

RENDIBILITAT ECONÒMICA I SOCIAL

Construir els 2,4km de carretera que connectin l'A-2 i l'AP-7 estalviarà més de 12km de recorregut per la xarxa viària del Baix Llobregat. Es tracta d'una infraestructura clau per a la mobilitat entre el Baix Llobregat Nord i el Vallès i la competitivitat dels municipis de Sant Andreu de la Barca, El Papiol y Castellbisbal, que és zona d'alta densitat industrial. La finalització de l'actuació millorarà la seguretat viària, reduirà els costos logístics i afavorirà la reducció d'emissions. També resoldrà els problemes de mobilitat interna en carreteres locals com la C-1413 i la B-225

ESTAT DE LES OBRES

El projecte, que es va aprovar el 2006, va restar aturat durant molt de temps, tot i que, des de feia sis anys, la infraestructura està quasi acabada. Ja va patir la primera paralització de les obres el 2010, i tres modificacions del projecte, el 2011, el 2013 i el 2016, amb la consegüent interrupció dels treballs. La darrera modificació del projecte es va anul·lar, malgrat que ja s'havien fet les expropiacions necessàries per tirar-la endavant, perquè aquesta no solucionava el coll d'ampolla que es podria formar en els accessos. Per això, el projecte es va modificar per ampliar el nombre de carrils i la seva longitud en les "zones de confluència i bifurcació entre autopistes". Al febrer del 2019 es reiniciaven les obres, segons la Delegació del Govern

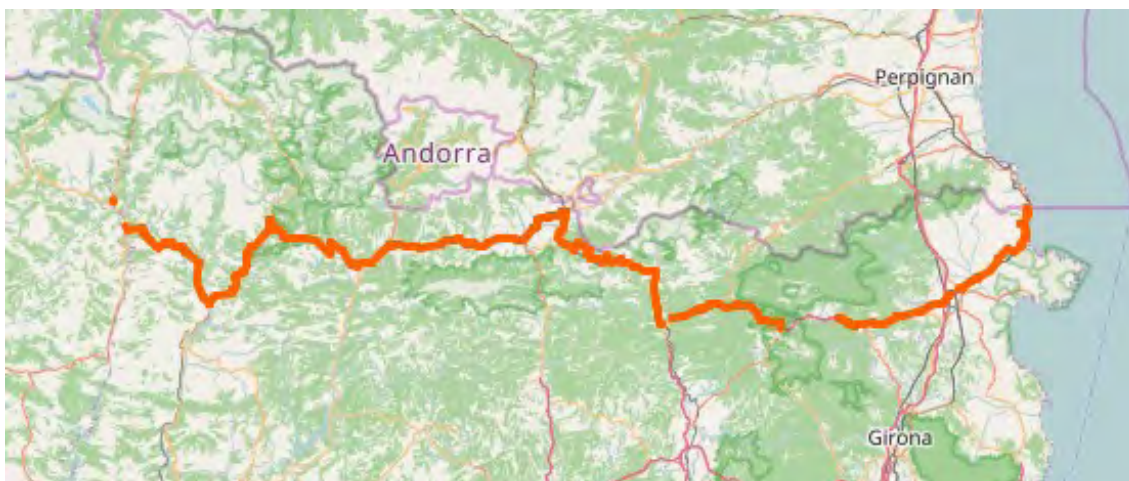
Segons els Pressupostos Generals de l'Estat del 2018, l'obra disposava d'una partida de 14 M€ i de 7 M€ el 2019, any en el qual finalitzaria l'actuació amb un cost total de 87 M€.

Fitxa XV14/2017

Eix Pirinenc A-26 i N-260

L'eix Occidental, l'eix del Pallars i l'eix del Segre tenen encara una interrelació difícil i escassa per carretera. Els tres subàmbits es relacionen poc entre si per les dificultats orogràfiques que els separen. El port de la Bonaigua (2.072 m), entre la Val d'Aran i el Pallars Sobirà, el coll de la Creu de Perves (1.325 m), entre l'Alta Ribagorça i el Pallars Jussà i, més al sud, el poc freqüentat coll de Montllobar (950 m), entre el Pont de Montanyana i Tremp separen el primer i el segon subàmbit. El coll del Cantó (1.725 m.) i, més al sud, el coll de Bóixols (1.380 m.), entre Tremp i Coll de Nargó, separen el segon i tercer subàmbit.

Els primer eix transversals és l'eix pirinenc, que des del Cap de Creus, per Figueres, Olot, Ripoll i la collada de Toses (1.800 m) entra a l'àmbit de l'Alt Pirineu i Aran. Aquest eix, dins l'àmbit, es correspon amb la carretera N-260 que uneix Puigcerdà, la Seu d'Urgell, Sort, la Pobla de Segur i el Pont de Suert i segueix, més enllà, per l'Aragó. El segon eix és el subpirinenc, de menor importància, que discorre més al sud resseguint el Prepirineu entre Berga i el Pont de Montanyana, passant per Sant Llorenç de Morunys, Coll de Nargó i Tremp.



La N-260 és una carretera estatal que uneix el Coll dels Belitres, a Port-bou (límit entre les comarques catalanes de l'Alt Empordà i el Rosselló, i entre els estats espanyol i francès) amb la carretera N-330 i l'Autovia Mudèjar, a Sabiñánigo (Aragó), seguint pel sud la serralada dels Pirineus d'orient a ponent i, per això, és denominada també Eix Pirinenc. El tram entre Olot i Besalú s'ha ampliat i millorat com a autovia i s'anomena A-26.

Pertany al grup de carreteres catalanes que no han estat traspassades a la gestió de la Generalitat de Catalunya i en manté la titularitat el govern espanyol, a través del Ministeri de Fomento, com la resta de carreteres que tenen la lletra N en el seu nom. A més,

el 2007 foren transferits a la Generalitat alguns dels trams esdevinguts secundaris després de desdoblaments a canvi de traspasar el túnel de Collabós a la xarxa estatal.

L'A-26 o autovia de l'Eix Pirinenc és una via de transport per carretera d'alta capacitat pensada per donar sortida al trànsit que des dels Pirineus orientals es traslladi al litoral mediterrani nord-oriental i cap a França i viceversa. El tram construït actualment va des de l'enllaç de la N-260 i la C-26 a l'altura d'Olot i arriba fins a Besalú, a l'enllaç amb la C-66 en direcció a Girona. Des de Besalú fins a Figueres és en fase de projecte. Els quilòmetres totals des d'Olot fins a Llançà són 73, dels quals 22 són ja oberts.

El tram obert fins ara es va fer en 3 fases: La primera (Olot- Sant Jaume de Llierca), de 10 km de longitud, es va obrir el 2002; la segona (Sant Jaume de Llierca - Argelaguer), de 6 km de longitud, es va obrir el 22 de desembre de 2005; i la tercera fase (Argelaguer - Besalú) es va obrir a la fi de 2006.

Amb posterioritat a la seva concepció s'han realitzat diverses propostes, en principi acceptades pel govern, per construir a mig, llarg termini la prolongació de l'autovia de Figueres fins Llançà, a la Costa Brava Nord, i també s'ha estudiat la possibilitat de la seva prolongació cap a l'oest fins a Ripoll a 31 km o fins Campdevànol.

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 Territorial Alt Pirineu i Aran i al Conveni Departament de Territori i Sostenibilitat i el Ministerio de Fomento. Pla d'inversions xarxa viària (2006-2012).

RENDIBILITAT ECONÒMICA I SOCIAL

Els dos eixos transversals, que ressegueixen la serralada Pirinenca amb disposició Est-oest a través dels ports i collades esmentats, estan cridats a tenir un paper cohesionador de l'Alt Pirineu i Aran. Essent la N-260 una de les carreteres amb més alta sinistralitat és urgent millorar-ne també la seguretat.

ESTAT DE LES OBRES

De les nombroses actuacions pendents en aquest eix, els Pressupostos Generals de l'Estat del 2018 destaquen:

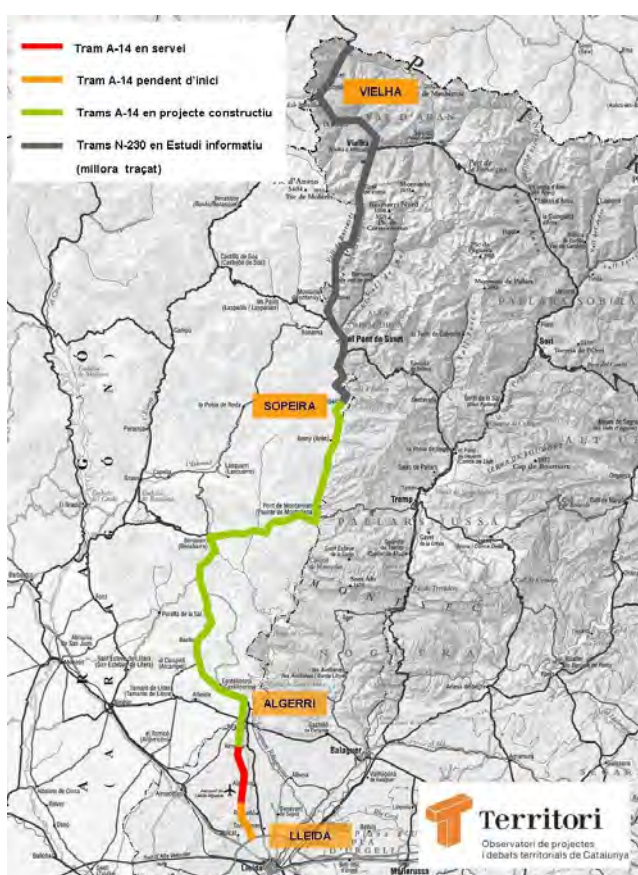
- A-26 Tram Enllaç Cabanelles-Besalú (9,3 km): any 2018 3,7M€; any 2019 i 2020, 16M€, actuació que finalitzaria el 2022 amb un cost total de 57 M€. Pendent de licitar.
- A-26 Tram Figueres-Besalú (25 km): any 2018 0,4M€, any 2019 5,9M€, any 2020 15M€, actuació que finalitzaria el 2022 amb un cost total de 44M€. Pendent de licitar. Al projecte de pressupostos del 2019 no hi constava cap actuació.
- N-152 Ribes de Freser-La Molina (18,2 km): any 2018 1,3M; any 2019 1M€, que finalitzaria l'actuació. Al projecte de pressupostos del 2019 no hi constava cap actuació.

Fonts: Departament de Territori i Sostenibilitat; DOGC; Diari de Girona; Diari El Punt Avui; Wikipedia.

Fitxa XV15/2017

A-14 Lleida-França

Aquesta via forma part de la xarxa transeuropea que transcorre per l'Eix Occidental de Catalunya: Amposta - Lleida - Pònt de Rei (N340/C-12/A-14/N-230). L'A-14 serà una autovia d'accés al Pirineu i a França, d'una longitud total aproximada de 94,97 km. L'autovia començarà prop de Lleida, al punt quilomètric 460,5 de l'Autovia del Nord-est, i finalitzarà a Sopeira (Osca), abans de l'Embassament d'Escales, just on la vall es fa molt estreta. Actualment, tan sols el tram Rosselló - Almenar, de 10,3 km es troba en servei. Hi ha un nou projecte per perllongar fins a la frontera amb França després de l'obertura de la nova boca del túnel de Vielha amb dos tubs de túnel. Provisionalment aquests túnels funcionen uns pocs quilòmetres com autovia, però hi ha un nou estudi informatiu de Sopeira a boca Sud del túnel de Vielha per prolongar l'autovia A-14 cap a Canejan amb la frontera francesa.



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 Territorial Alt Pirineu i Aran 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 hi passa la N-230, però com que el trajecte és més curt per arribar a França respecte altres passos fronterers és molt usat per camions, cosa que dificulta el trànsit i provoca nombrosos accidents. Transformant-la en autovia el trànsit serà més fluid i rebaixarà la perillositat.

ESTAT DE LES OBRES

El tram Rosselló-Almenar és en servei des del 2012 i el tram Lleida-Rosselló (enllaç amb l'A-2), des de juliol del 2017.

El tram Almenar-Alfarràs (L.P. Osca), les obres del qual no han estat licitades, per la qual cosa el milió d'euros pressupostat el 2017 no es va executar, ni tampoc els 2,9 milions d'euros que estaven previstos el 2018. En el projecte de pressupostos del 2019 només s'hi dedicaven cent mill euros a aquesta actuació.

Els trams que van d'Alfarràs a Sopeira són en fase de redacció de projecte.

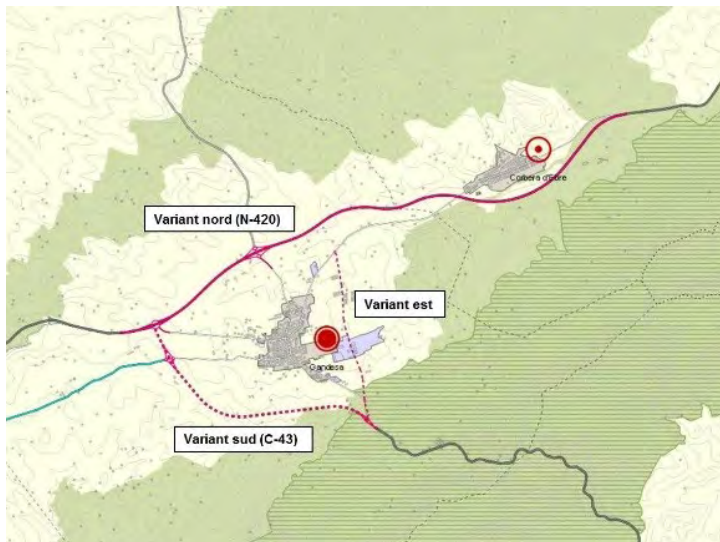
El Ministerio de Fomento iniciava, el gener del 2018, la informació pública de l'estudi informatiu del tram Sopeira - Boca Sud del Túnel de Vielha, i el març, el de la Boca Nord del Túnel de Vielha- Frontera Francesa.

Fitxa XV16/2017

N-420 Variants de Gandesa, Corbera d'Ebre i Riudecols

La N-420 Còrdova-Tarragona amb els seus 803 quilòmetres és una de les més llargues de l'Estat Espanyol i segueix el traçat d'una antiga calçada romana que unia Còrdova amb Tarraco. Aquesta travessa des del centre-sud de la península fins a Tarragona, començant a Montoro, província de Còrdova, i acabant a la ciutat de Tarragona. En el seu recorregut passa per Andalusia, Castella-La Manxa, el País Valencià, Aragó i Catalunya. Forma part de la Xarxa bàsica primària de l'Eix Tarragona - Terol (T-11/N-420)

De manera paral·lela a la tramitació de la variant de Gandesa, entre el 2004 i el 2009 es va debatre la possibilitat que l'N-420, en el tram català, formés part del projecte d'AUTOVIA A-68, una via de gran capacitat que ha de comunicar Miranda de Ebro, a Castella i Lleó, amb la costa mediterrània. El juliol de 2009, tanmateix, el Govern de l'Estat es va inclinar per l'opció sud, que aprofitava l'N-232 per Morella i fins a Vinaròs (País Valencià). Els alcaldes dels municipis del tram català de la N-420 van reconèixer que s'havia perdut una oportunitat per ampliar i millorar la carretera i garantir la construcció de les variants pendents, en concret la de Gandesa, la de Corbera d'Ebre (Terra Alta) i la de Riudecols (Baix Camp).



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 Territorial de les Terres de l'Ebre i al Conveni Departament de Territori i Sostenibilitat i el Ministerio de Fomento. Pla d'inversions xarxa viària (2006-2012).

RENDIBILITAT ECONÒMICA I SOCIAL

La intensitat mitjana de vehicles de la N-420 al seu pas per Tarragona és de 3.000 vehicles, 272 dels quals són pesants. En algun punt pot arribar al 6.500 vehicles (límit Baix Camp - C12), i a un 25% de vehicles pesants (Gandesa - C221). Aquesta actuació té per

objecte independitzar els trànsits generats localment dels de recorregut mitjà i llarg, de manera que augmenti la seguretat vial. En transcórrer per l'interior de Gandesa, de Corbera d'Ebre i de Riudecols provoca accidents i es font de molèsties per als veïns a causa del soroll i la contaminació.

ESTAT DE LES OBRES

L'Estudi informatiu i d'impacte ambiental de la variant de l'N-420, pel nord de Gandesa, es va aprovar el 2007. El 2008 es va licitar la redacció del projecte constructiu amb l'objectiu inicial de començar les obres el 2010. La variant de l'N-420 seria conjunta entre Gandesa (pel nord) i Corbera d'Ebre (pel sud) i tindria una longitud de 5 quilòmetres. El traçat es definia amb una velocitat de 100 km/h i una calçada de dos carrils de 3,5 metres d'amplària i vorals exteriors d'1,5 metres i es preveien 3 viaductes, 6 passos superiors, 3 passos inferiors i un mur i es dissenyaven dos enllaços: Gandesa Oest i Gandesa Nord. La inversió total era de 26 M€.

Pel que fa a la variant de Riudecols, l'expedient d'informació pública es va aprovar el 2011. El 2014 l'Ajuntament de Riudecols va proposar millores en el projecte, que estava pendent d'aprovació definitiva, per reduir l'impacte visual, paisatgístic i econòmic. El projecte incorpora tretze noves estructures: dos viaductes, 6 ponts, tres passos superiors, dos passos inferiors i un fals túnel. En el tram es projecten dos enllaços: el de Riudecols Oest i el de Riudecols Est / Les Voltes, que connectarà al seu torn amb la variant davant de les Borges del Camp (C-242). La inversió total era de 30,8 M€.

Les actuacions, malgrat que apareixien als Pressupostos Generals de l'Estat del 2008 al 2016, mai s'han executat. Els pressupostos rals de l'Estat del 2017 i del 2018 no contemplen l'actuació.

D'acord amb la compareixença del Ministre de Foment al Senat l'abril del 2017, aquestes actuacions eren prioritàries pel govern espanyol i s'accelerarien els tràmits per fer-la realitat i "complir" amb els compromisos del Pla d'Inversions en Infraestructures, però "calia realitzar una nova avaluació d'impacte ambiental" i adoptar nous "canvis normatius i tècnics".

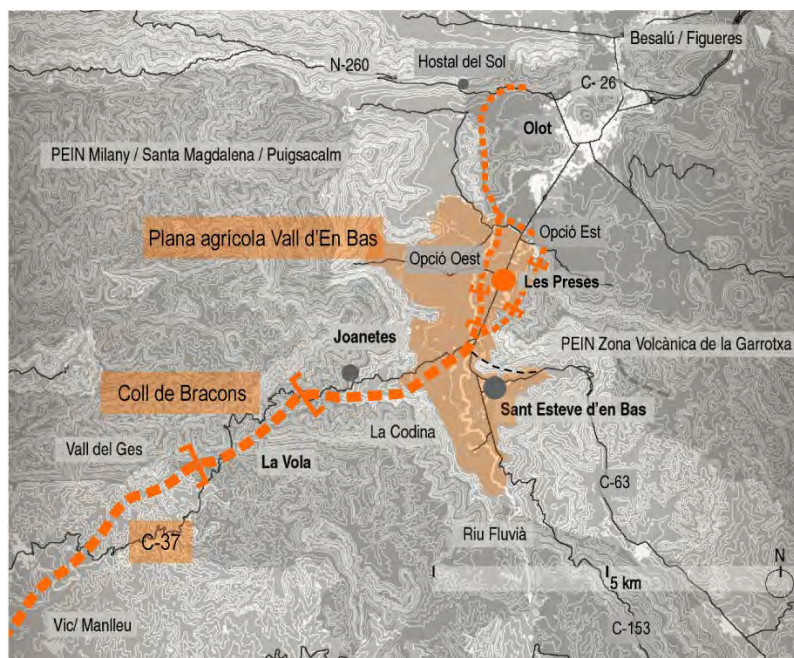
Per la seva part, el maig del 2018, el Departament de Territori i Sostenibilitat licitava les obres de millora de la C-43 a Gandesa que suposaven la primera fase de la futura variant amb la qual es preveu evitar el pas del trànsit pel nucli urbà de la capital de la Terra Alta. Per import de 2,7 M€, es preveu la construcció d'una rotonda al sud de Gandesa, el condicionament i millora de traçat d'un tram d'uns 900 metres de la carretera i el reforçament de la ferma en un tram de la Travessia urbana d'1,2 quilòmetres de longitud. Les obres van començar l'abril del 2019. El projecte constructiu de la segona fase d'aquesta variant, que unirà la C-43 amb la N-420 sense creuar el nucli urbà, està en redacció. La inversió prevista per construir és de 11 M€.

Fonts: Observatori de Projectes i Debats Territorials de Catalunya; Butlletins oficials; Diari de Tarragona; Diari Més Digital.

Fitxa XV17/2017

Acabament de l'eix Vic – Olot. C-63 Variant d'Olot; Variant de les Preses.

El projecte ha de permetre connectar amb el túnel de Bracons, donar continuïtat a la C-37 que uneix la Garrotxa amb Osona i completar així l'eix Vic-Olot-Figueres però també fins a Girona a través de la C-66.



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 territorial parcial de les Comarques Gironines i al Conveni Departament de Territori i Sostenibilitat i el Ministerio de Fomento. Pla d'inversions xarxa viària (2006-2012).

RENDIBILITAT ECONÒMICA I SOCIAL

És una obra estratègica pel territori que millorarà la comunicació entre Osona, la Garrotxa, Girona, l'Empordà i França, s'evitaran els embussos actuals tot preservant els valors paisatgístics i naturals de la zona.

ESTAT DE LES OBRES

El 3 d'abril de 2009 es va inaugurar el tram entre Torelló i la Vall d'en Bas que donava continuïtat al que ja havia estat inaugurat el 2002 entre Manlleu i Torelló i que suposava l'obertura definitiva de l'eix Vic-Olot per Bracons. Entre la vall d'en Bas i Olot s'estava pendent de la futura construcció de les variants de les Preses i Olot per bé que encara

ni tan sols havien sortit a informació pública, de tal manera que calia passar pel mig d'aquests nuclis.

Un altre projecte pendent era el tram estatal de la variant d'Olot que ha de connectar aquesta nova via amb l'N-260 a la Vall de Bianya. Aquest tram ha estat motiu de polèmica per diferents endarreriments. Finalment, l'Estat es va comprometre a assumir aquesta obra sense posar sobre la taula un calendari. El desembre del 2014, el BOE publicava l'estudi informatiu i d'impacte ambiental del "Nou traçat de la carretera N-260: Olot-enllaç amb la carretera C-38, al qual diversos municipis van presentar al·legacions. En un comunicat de premsa del Ministerio de Fomento del novembre del 2018 s'indica que "La variante de Olot, con cuyo alcalde se llegó a un acuerdo, que deberá ser ratificado por la Comisión Bilateral".

El Govern de la Generalitat concebia les dues variants, la d'Olot i les Preses, com a un tot on s'incloïa també el tram pendent de desdoblar de la C-66 fins a Girona –concretament el que va de Besalú fins a l'entrada de Cornellà del Terri.

A principis del 2017 la Generalitat i els ajuntaments d'Olot, les Preses i la Vall d'en Bas van acordat les línies bàsiques per impulsar un nou estudi informatiu que concretés el traçat de la variant de les Preses, que connectarà amb la variant d'Olot, dins de l'eix viari de la C-37 Bracons-Olot.

El Departament de Territori i Sostenibilitat va adjudicar el juny del 2019 la redacció de l'estudi informatiu de la variant nord de la C-37 al seu pas per Olot, en concret en el tram entre el futur enllaç oest i la connexió amb l'A-26. Es tracta de la part que passa per la zona de l'Hostal del Sol i que és responsabilitat de l'Estat.

Tant la redacció de l'estudi informatiu com la d'impacte ambiental formen part de l'estratègia de la Generalitat de fer avançar la variant d'Olot i la de la Vall d'en Bas i les Preses i destapar l'obstacle que representa la variant nord, que és l'enllaç entre la xarxa de carreteres de la Generalitat amb la de l'Estat i, consegüentment, és responsabilitat de l'Estat. L'obligació de l'Estat és la de redactar el projecte, licitar-lo i pagar-lo.

Per tal d'agilitzar els tràmits i fer de tota la variant una unitat d'actuació, la Generalitat ha assumit la redacció dels projectes i també el finançament amb el compromís que, un cop feta l'obra, l'Estat pagui tot el que és de la seva responsabilitat.

Fitxa XV18/2018

C-16 Reconversió a autovia entre Berga i Bagà.

L'autopista E-9 i l'autovia C-16, també anomenada Eix del Llobregat, és una via d'accés a França i al Pirineu i té una longitud de 154 km, aproximadament. Els primers 56 km són d'autopista de peatge (Barcelona-Manresa nord), des del km 56 fins al km 97 (41 km) són d'autovia (Manresa Nord-Berga Sud); en els 57 km darrers és una via ràpida. En un futur, es perllongarà cap a Tolosa a partir de la frontera amb França i s'anomenarà A66, i possibilitarà escurçar distàncies entre Barcelona i entre altres ciutats com la pròpia Tolosa, Bordeus o París. Des del km 124 fins al 129 hi ha el Túnel del Cadí, que data de 1984 i és de peatge. L'empresa Autema (76,3% de Ferrovial i 23,7% d'Abertis) en té la concessió d'explotació fins al 2039



PLANIFICACIÓ

Generalitat de Catalunya. L'Eix Barcelona - Puigcerdà - límit amb França pel Cadí (C-16/C forma part de la xarxa transeuropea en el Pla d'Infraestructures de Transport de Catalunya 2006-2026 i al Pla territorial parcial de les Comarques Centrals.

RENDIBILITAT ECONÒMICA I SOCIAL

L'autovia C-16 és un important eix vertebrador mar-muntanya que comunica les comarques d'interior amb la costa catalana. Des d'un àmbit comarcal, esdevé una de les vies principals com a suport bàsic per a la mobilitat local i intercomarcal entre el Bages i el Berguedà.

Aquesta obra ha de permetre millorar l'accés a França i al Pirineu i absorbir les puntes de trànsit d'uns 20.000 vehicles els caps de setmana de la temporada d'esquí que registra la C-16 entre Berga i Bagà. El mateix tram registra una circulació mitjana diària (IMD) d'entre 6.500 i 11.800 vehicles la resta de l'any. A més ha de permetre millorar la seguretat.

ESTAT DE LES OBRES

Durant el 2006 es va iniciar la redacció de l'estudi informatiu per desdoblar el tram de gairebé 20 km de recorregut entre Berga i Bagà.

El març de 2009 el DPTOP va presentar el nou traçat de la C-16 entre Berga i Bagà. Un desdoblament de la nova carretera a la C-16 que va tenir un llarg procés de redacció derivat del debat que es va generar sobre el traçat i el consens amb el territori. Amb tot, dels 19,5 km que s'havien de desdoblar, el 60% eren viaductes –tres viaductes sobre el pantà de la Baells de 500, 375 i 360 m de longitud, respectivament– i túnels que servien per preservar el paisatge i l'orografia de la zona.

Es preveia una obra amb un alt cost final, de més de 630 M€, per la quantitat d'infraestructures que s'haurien de construir per suavitzar l'impacte ambiental que suposaria tot plegat a fi de preservar la vall del riu Llobregat i superar el pantà de la Baells entre Cercs i Guardiola.

A causa del seu gran cost, aquest projecte es va descartar i es va projectar una nova solució. La intervenció consistirà a allargar 6,5 quilòmetres l'autovia des del seu acabament a Berga fins al terme de Cercs, i des d'allà fins a Bagà es farà un tercer carril reversible. Els treballs, que és previst que costin uns 150 M€, es faran a l'actual traça de la carretera.

El projecte s'ha sotmès a exposició pública el desembre del 2019. Després d'aquest tràmit, aquesta obra ja estarà a punt per sortir a concurs i licitar-la, durant el 2019, per a la seva execució (2020).

Fitxa XV19/2018

Milliores de la capacitat i l'accessibilitat de la C-17

L'Autovia C-17 o Eix del Congost, també coneguda com a Autovia de l'Ametlla, uneix Barcelona i Ripoll. Amb una longitud de 95 km, comença al Nus de la Trinitat de Barcelona i acaba a la sortida 89 a prop de Ripoll.

Diàriament circulen pel tram de la C-17 comprès entre les autopistes AP-7 i C-33 i la carretera BV-1432 (de Lliçà d'Amunt a Granollers) prop de 90.000 vehicles, i s'estima que en els propers deu anys, amb importants creixements urbanístics previstos, augmentin fins als 100.000 vehicles diaris.



S'observen tres zones amb nivells d'intensitats diferenciades, la primera entre l'enllaç de la C-17 amb l'AP-7 al sud de Parets i l'enllaç de la C-17 amb les autopistes AP-7 i C-33, el segon, entre aquest i la Ronda sud de Granollers i el tercer tram entre Granollers i Lliçà d'Amunt.

L'autovia C-17 entre Parets del Vallès i Lliçà d'Amunt és un tram urbà i periurbà que compta amb un bon nombre d'accessos i incorporacions i registra una intensitat molt elevada de trànsit. Cal tenir en compte també que connecta en sentit Girona amb l'AP-7 i en sentit Barcelona amb la C-33 i amb l'AP-7 (B-30). Aquesta última connexió es produeix en el quilòmetre 13 de la C-17, en un tram de 2 carrils per sentit de molt difícil ampliació.

Aquest combinació de factors condiciona el nivell de servei de la infraestructura, que registra congestions de trànsit, en especial en les hores punta, alhora que presenta alguns problemes d'accessibilitat.

PLANIFICACIÓ

Pla Territorial parcial de l'Àmbit Metropolità de Barcelona, Pla Director Urbanístic del Circuit de Barcelona-Catalunya, plans dels municipis afectats (Parets del Vallès, Lliçà de Vall, Lliçà de Munt, Granollers i Mollet del Vallès).

RENDIBILITAT ECONÒMICA I SOCIAL

La inversió prevista per part de la Generalitat és 35 M€ i millorarà la congestió, en especial en hores punta, i l'accessibilitat. Segons els seus càlculs, es recuperaran 242 M€ a causa de les hores estalviades als conductors (4.600 entre tots els usuaris de la via cada dia), l'activitat econòmica que es generarà gràcies a la millora de l'accessibilitat des dels polígons, així com la creació de llocs de treball. Així mateix, millorarà la qualitat de vida dels ciutadans i s'estalviaran temps per accedir a la feina, alhora que es reduirà la contaminació. La taxa de retorn s'ha estimat en un 64%.

ESTAT DE LES OBRES

La Generalitat ha previst un conjunt d'actuacions que es duran a terme en 8 quilòmetres de traçat i permetran millorar la capacitat de la via i l'accessibilitat:

1. Nova connexió amb l'AP-7, a Parets del Vallès, i ampliació del tronc de l'AP-7 en sentit oest: Es preveu la millora de la connectivitat de la C-17 amb l'AP-7 en sentit oest (cap a Sabadell i Terrassa), mitjançant la construcció d'un nou ramal d'accés des de l'autovia cap a l'autopista i l'ampliació amb un tercer carril d'un tram del tronc de l'AP-7 sentit Barcelona. Aquesta nova connexió suposarà una descongestió del tram de la C-17 sentit Barcelona, situat a Parets, entre els quilòmetres entre 14,8 i 13 (on hi ha l'actual connexió de la C-17 amb l'AP-7), ja que permetrà que els vehicles es puguin incorporar a l'AP-7 cap a Barcelona i Terrassa abans.

Aquesta actuació se situa en gran part sobre l'AP-7, de titularitat estatal, i en gran part de l'obra s'aprofitarà el viaducte existent sobre la C-17 per fer un canvi de la distribució dels carrils. Caldrà eixamplar el viaducte en un tram d'uns 200 metres de longitud.

2 i 3. Ampliació de la C-17 amb un tercer carril i reordenació d'accessos: Per dotar d'una major capacitat i seguretat la C-17, es preveu la formació d'un tercer carril tant en sentit Vic com en sentit Barcelona, al llarg d'un tram d'uns dos quilòmetres, entre l'enllaç amb la C-35 i la ronda sud de Granollers (C-352).

En aquest tram, es redirigeixen els accessos actuals a través de calçades laterals a la C-17 a través de l'enllaç de la C-35 pel sud i de l'enllaç de la C-155 (carretera de Sabadell a Lliçà de Vall) pel nord. Per tal de millorar la capacitat de connexió de la C-17 amb les zones industrials dels costats de la via (polígon industrial de Llevant i futurs creixements previstos), s'habiliten unes sortides intermèdies.

Paral·lelament, es reordenaran els accessos en el tram des del punt on s'uneixen els trànsits de la C-17 amb el de les autopistes AP-7 i C-33 fins a l'enllaç de la C-35 (carretera de Parets del Vallès i Circuit de Barcelona-Catalunya). L'objectiu és que el tercer carril ja existent en aquest tram quedi lliure d'accessos i, així, millori la fluïdesa i la seguretat del trànsit. Es reconduiran tots els accessos directes actuals a través de l'enllaç de la C-35.

D'altra banda, per absorbir el trànsit que es generarà en els pròxims anys a les zones industrials de Parets del Vallès, es remodelarà l'actual enllaç entre la C-35 i la C-17 de manera que millori la seva funcionalitat. També es preveu la construcció d'una passera per a vianants i bicicletes per permeabilitzar la C-17 en l'àmbit de Parets. Addicionalment, es projecta una nova rotonda en el quilòmetre 28,7 de la C-35 per tal que els vehicles que provenguin de Montmeló puguin millorar el moviment en direcció cap a Barcelona i cap a Vic per la C-17.

4. Millora de la connectivitat a les zones industrials del Coll de la Manya i de Can Montcau: En el tram comprès entre la Ronda sud de Granollers i l'enllaç amb la carretera BV-1432 de Lliçà d'Amunt, es preveu millorar l'accessibilitat. Així, es preveu la construcció d'un nou enllaç a l'altura del quilòmetre 19,8 de la C-17, que connectarà amb la zona industrial del coll de la Manya de Granollers i la zona de nova implantació industrial de Can Montcau, a través d'un nou pas inferior de la C-17, que connectarà aquestes dues importants zones d'activitat econòmica. Així mateix, es formaran dos carrils de trenat per a facilitar els moviments entre aquest nou enllaç i la C-17.

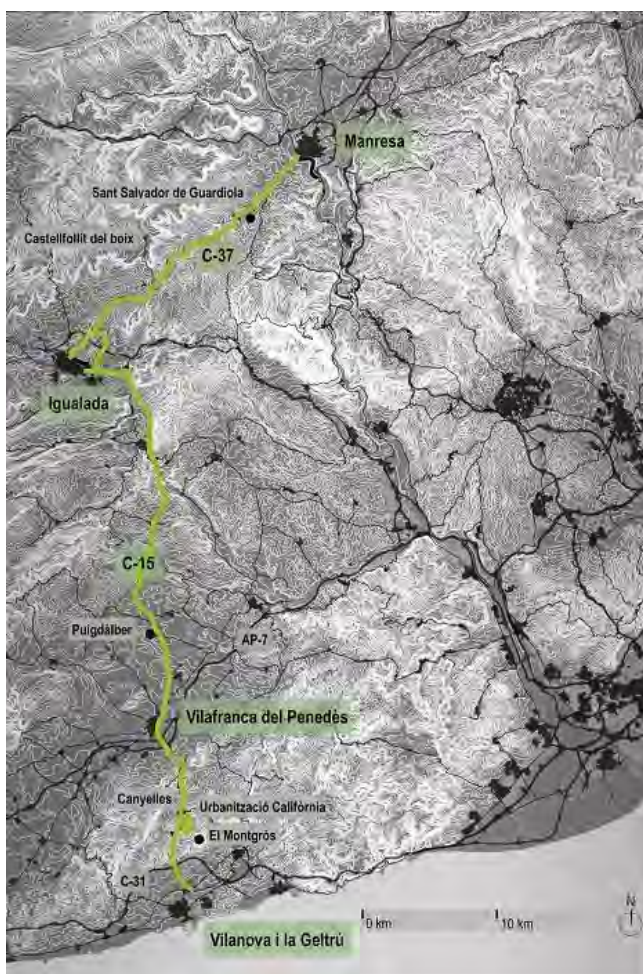
5. Millora de l'accessibilitat a Montmeló. Infraestructures.cat per encàrrec del Departament de Territori i Sostenibilitat ha impulsat un projecte de traçat per definir les connexions necessàries perquè des del camí de Montmeló els conductors puguin accedir més directament i còmodament a la xarxa de vies d'alta capacitat (C-17, C-33 i AP-7), cap a Barcelona i Girona.

El projecte es va sotmetre a informació pública i s'estan licitant els projectes constructius corresponents. Al maig del 2019 s'inicien les obres de l'enllaç de la C-17 a Tona Nord amb un pressupost d'un milió d'euros i un termini de 5 mesos.

Fitxa XV20/2018

C-15 Tercer carril entre Vilafranca del Penedès i Igualada

La Carretera C-15, anomenada també Eix Garraf-Anoia, és una carretera de la Xarxa Bàsica Primària de Catalunya. Juntament amb el tram Manresa-Igualada de la C-37 forma l'anomenat Eix Diagonal, l'itinerari principal de comunicació de les comarques de l'interior de Catalunya (Bages, l'Anoia i l'Alt Penedès) amb la zona central de la Mediterrània (el Garraf), tot enllaçant poblacions com Manresa, Igualada, Vilafranca del Penedès i Vilanova i la Geltrú. L'eix, de 67 km de longitud, fou inaugurat el 2 de desembre de 2011.



PLANIFICACIÓ

Apareix a: Pla de Carreteres de Catalunya de l'any 1985; Pla d'Infraestructures de Transport de Catalunya 2006-2026; Pla territorial parcial de les Comarques Centrals; Pla director territorial de l'Alt Penedès; Conveni Departament de Territori i Sostenibilitat i el Ministerio de Fomento. Pla d'inversions xarxa viària 2006-2012.

RENDIBILITAT ECONÒMICA I SOCIAL

Les actuacions previstes milloraran la seguretat en un tram on s'han produït diversos accidents mortals, alhora que augmentaran la capacitat. L'Eix Diagonal en aquest tram té intensitats de trànsit a l'entorn dels 30.000 vehicles/dia.

ESTAT DE LES OBRES

El projecte consisteix en construir un tercer carril -una fórmula anomenada 2+1- per al tram entre Igualada i Vilafranca del Penedès.

El projecte de 2+1 cobreix un tram de 36 quilòmetres, dels quals se n'ampliaran 32, tot aprofitant el corredor actual. En dos trams, que sumen quatre quilòmetres, no és possible formar el nou carril per motius d'espai o per les característiques del terreny. Aquesta configuració 2+1 és òptima per a volums de trànsit que poden arribar fins als 40.000 vehicles diaris. En aquests 21 quilòmetres, s'aniran alternant de manera equilibrada els trams 2+1 i 1+2 per afavorir els avançaments.

El projecte, que està considerat d'alta prioritat, va iniciar l'exposició pública el desembre del 2018.

El cost total estarà sobre dels 101 M€, que es pagarien via pressupostària, i el termini d'execució es fixa en 24 mesos. Es preveu que el 2020 comencin les obres del tercer carril a la C-15 entre Vilafranca i Capellades.

En paral·lel, la Generalitat també va anunciar que la C-37 es modificaria i s'eixamplaria des de Valls fins a Igualada.

El maig del 2019 el Departament de Territori i Sostenibilitat ha adjudicat, per un import de 260.000 euros i un termini de vuit mesos, la redacció del projecte que detallarà tècnicament el nou enllaç d'Igualada a la ronda Sud (C-37).

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

L'Agència Estatal de Seguretat Viària, va determinar que el projecte sobre el qual es treballava no era segur, la qual cosa obliga a tornar a començar des de zero i recuperar el projecte inicial presentat el 2007, que és molt més car i que compleix amb tots els estàndards de seguretat, amb una doble via d'ample mixt.

Per dur a terme el projecte ara descartat, 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- invertiria un total de 100 milions d'euros en el nou accés ferroviari per a mercaderies que donaria servei a l'ampliació sud de la instal·lació catalana. Aquesta inversió seria finançada al 50% entre ambdues entitats.

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

La connexió ferroviària ara descartada partia del ramal del Llobregat (via d'ample mixt - ibèric i internacional situada a l'alçada del Camp de l'Espanyol) i connectava amb la via existent d'FGC. L'accés compartia 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 separava 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 incloïa també la connexió amb la terminal ferroviària de Can Tunis.

Així, tal com s'havia dissenyat fins ara abans de tornar a la solució ja presentada el 2007, la infraestructura disposava 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 nou projecte, que ha d'incloure els accessos viaris i ferroviaris, aquests de doble via d'ample mixt, està pressupostat en 473 M€. D'aquests, 182 M€ els ha d'aportar el Ministerio de Fomento, 77 Adif i 214 el Port de Barcelona. Està pendent un nou protocol institucional que anul·li els encara vigents i formalitzi els acords que han de permetre desenvolupar la nova solució. El fet que s'hagi d'iniciar tot el procediment de nou, inclosa la declaració d'impacte ambiental, suposarà que abans que es puguin iniciar les obres transcorrerà un llarg període de temps (veure Fitxa XV1/2015).

Fitxa XFM2/2015

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

La conversió a ample 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 Vandellòs.

PLANIFICACIÓ



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

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

RENDIBILITAT ECONÒMICA I SOCIAL

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

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

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

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

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

ESTAT DE LES OBRES

El **tram Castellbisbal- Vila-seca**, de 97 km de longitud, està format pels subtrams següents: Castellbisbal-Martorell, Martorell-Sant Vicenç de Calders, Sant Vicenç de Calders-Tarragona-Nus de Vila-seca.

Segons el Ministeri de Foment (compareixença al Senat, 14 de desembre 2017), en els dos subtrams de **Martorell a Vilaseca** (Martorell-Sant Vicenç de Calders, Sant Vicenç de

Calders-Tarragona-Nus de Vila-seca), s'estan tramitant els corresponents modificats i s'ha autoritzat la continuïtat provisional de les obres.

En el subtram **Castellbisbal-Martorell**, on és previst instal·lar el tercer carril en ambdues vies, el contracte d'obres es va rescindir el maig del 2017. El març del 2019 el Consell d'Administració d'Adif va adjudicar el contracte per un import de 64,1 M€ i un termini d'execució d'uns 18 mesos i mig.

Pel que fa al subtram **Martorell-Sant Vicenç de Calders**, les obres es van iniciar el maig del 2018, consistents en la implantació del tercer fil en ample estàndard. El febrer del 2019 s'adjudicaven per import de 24M€ els dispositius interoperables d'ample convencional i estàndard.

Quant al tercer carril de **Sant Vicenç de Calders-Vilaseca**, les obres s'havien suspès per incidències contractuals. Al juny del 2018 el Consejo de Ministros aprova el subministrament i transport de carril per a la seva instal·lació. El febrer del 2019 s'adjudicaven per import de 25M€ els dispositius interoperables d'ample convencional i estàndard. El projecte contempla, tal com es va acordar amb el port de Tarragona, implantar en un curt terme l'ample mixt en l'accés 3, lloc que és el que dona accés a les terminals de contenidors, en els quals el port disposaria també d'amplada estàndard. A més, dins del port de Tarragona s'havien finalitzat les obres d'electrificació de l'accés ferroviari a les explanades de ribera i estaven previstes en el pla d'inversions del port adaptacions per a implantar l'ample internacional en l'accés al moll de la química.

En el subtram **Vandellòs-Tarragona** ja s'ha finalitzat la construcció d'aquesta variant en ample ibèric i s'estan realitzant les proves de circulació. Es preveu que el 2020 les vies canviaran a l'ample europeu.

Quant al subtram **Castelló i Vandellòs**, el contracte també es va rescindir per redefinició del projecte. Si abans s'anava a implantar ample internacional a les dues vies, ara es deixarà una en ample mixt i l'altra ibèric. S'estan redactant els projectes per a escometre el canvi d'ample previst el 2020.

El **nou accés ferroviari al Port de Barcelona**, segons el pressupost del 2018, no tenia consignat cap partida (el 2016 van ser 7,5M€, i el 2017, de 4M€, però no es va iniciar l'execució). La causa del retard és el replantejament del projecte per problemes tècnics, que requereix l'elaboració d'un nou projecte que inclogui l'accés viari i ferroviari, tot recuperant els estudis informatius inicials, i la realització d'una nova declaració d'impacte ambiental. Tot plegat suposarà una inversió de 300 milions, sense que hi hagi data d'inici de les obres (veure Fitxa XV1 Accés viari al Port de Barcelona).

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

D'acord amb la Taula Estratègica del Corredor Mediterrani¹, les actuacions prioritàries són les següents:

OBRES LINEALS

- Nou accés ferroviari al Port de Tarragona
- Nou accés ferroviari al Port de Barcelona
- Implantació d'ample estàndard Castelló –nus de Vila-seca (a les dues vies)
- Implantació tercer fil Reus–nus de Vila-seca
- Implantació tercer fil Saragossa –Lleida / Reus–Sant Vicenç de Calders
- Implantació tercer fil Vilamallà–Portbou
- Connexió entre la línia convencional i la d'alta velocitat al Penedès

ESTACIONS INTERMODALS I ACCESSIBILITAT EN AMPLE ESTÀNDARD A TERMINALS

- Connexions a terminals de mercaderies: Vilamallà i la Llagosta.
- Estacions de viatgers: Reus Central, Baix Llobregat, aeroport de Girona i connexió a la T1 de l'aeroport del Prat.
- Aquestes actuacions queden subjectes a l'acreditació del retorn socioeconòmic ; i també al seu efecte sobre el transport ferroviari de mercaderies (com a requisit per a la seva incorporació definitiva en aquest programa).

ESTUDIS INFORMATIUS I PROJECTES CONSTRUCTIUS

- Variant de Martorell: Martorell–Castellbisbal (separant tot el que es pugui el tràfic de mercaderies del de rodalies entre Castellbisbal i Martorell emprant l'antic túnel de via única)
- Rehabilitació línia Reus–Roda de Berà
- Connexió zona turística i recreativa de Salou a la LAV .

Fonts: ADIF, Ministerio de Fomento; Congreso de los Diputados; Cambra Oficial de Contractistes d'Obres de Catalunya; Port de Tarragona; Ferropedia; Las Provincias; El Periódico del Mediterráneo; Taula Estratègica del Corredor Mediterrani; Levante.

¹ http://territori.gencat.cat/ca/03_infraestructures_i_mobilitat/corredor_mediterrani/taula-estrategica/

Fitxa XFM3/2016

Accés ferroviari al port de Tarragona

PLANIFICACIÓ

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

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

Per la seva part el Port de Tarragona disposa de connexió en ample mixt (UIC i Ibèric) des de la Terminal Intermodal La Boella del Port de Tarragona, recentment construïda, fins la xarxa ferroviària administrada per d'ADIF. Aquesta terminal està formada per una platja de 4 vies de 750m, accés electrificat fins a capçalera de la Terminal, i està preparada per moure fins 250.000 teus a l'any, tan de tràfics marítims com també de tràfics continentals.

Aquesta instal·lació portuària actualment ja connecta amb la xarxa d'ADIF, a l'espera que les obres de tercer carril entre Castellbisbal i Vila-seca siguin una realitat i poder connectar tant en ample ibèric com europeu.

RENDIBILITAT ECONÒMICA I SOCIAL

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

ESTAT DE LES OBRES

La Terminal Intermodal La Boella del Port de Tarragona està totalment construïda i ja compta amb accés electrificat d'ample mixt (UIC i Ibèric) fins a la seva connexió a la xarxa administrada per ADIF. S'està a l'espera que ADIF implanti el tercer fil per tal de disposar d'ample UIC en totes les connexions existents.

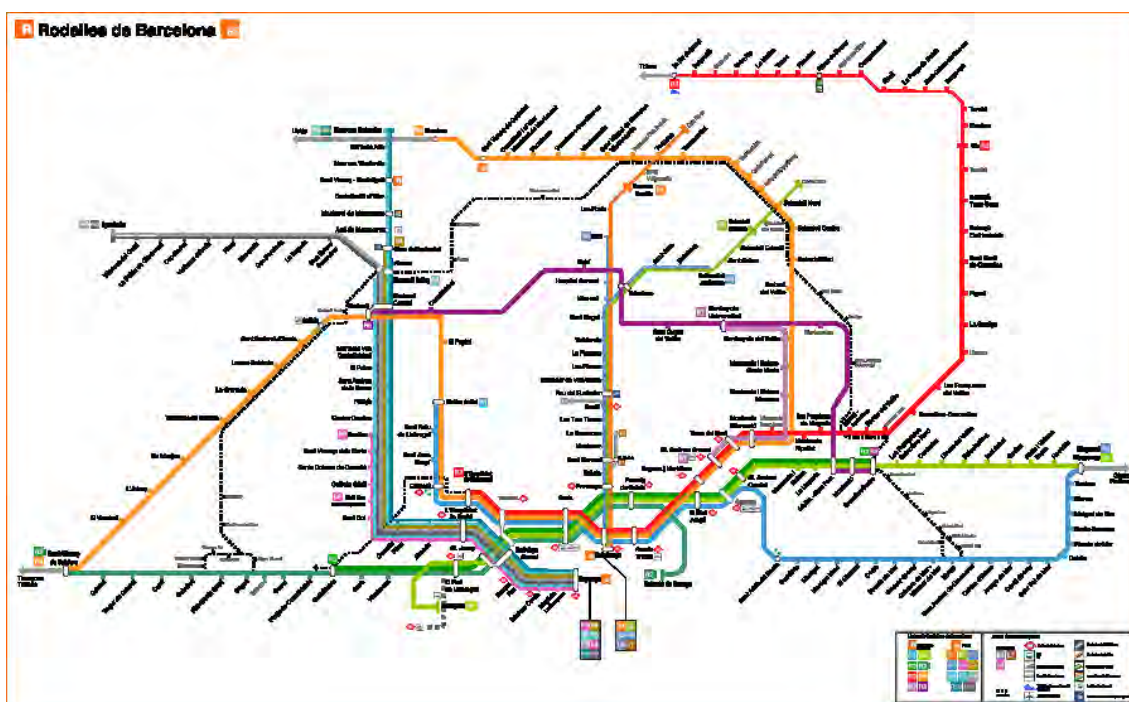


Fitxa XFP1/2015

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

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

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



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

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

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

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

El projecte de pressupost del 2018 destinava a inversió en ferrocarrils (Rodalies, Regionals, AVE i mercaderies) un total de 690 M€ distribuïts de la següent manera: ADIF 247 M€ (a diferència d'altres anys els pressupostos del 2017 i del 2018 no detallen els projectes concrets); ADIF-Alta Velocidad, 246 M€; la Sociedad Estatal de Infraestructura de Transporte Terrestre (SEITTSA) 87 M€ per l'accés a l'aeroport de Barcelona i altres 9,5 M€ del conveni amb ADIF sobre rodalies Catalunya; i el pressupost d'inversió a Catalunya de Renfe és, per a tots els conceptes, de 100 M€, .

El servei de ferrocarrils segueix rebent un volum d'inversió clarament insuficient:

- Dels Pressupostos Generals de l'Estat del 2018, ADIF va executar-ne el 41% (101M€); ADIF-AV el 68% (119M€); RENFE el 103% (103M€) i SEITTSA 64% (89M€, una petita part dels quals corresponen a carreteres.

- Dels Pressupostos Generals de l'Estat del 2017, ADIF va executar-ne el 48% (64M€); ADIF-AV el 85% (146M€); RENFE el 5% (6M€) i SEITTSA 107% (170M€, una petita part dels quals corresponen a carreteres. Pel que fa als Pressupostos del 2016, ADIF va executar el 55% (47M€), RENFE el 109% (101M€), i SEITTSA el 43% (78M€).
- Pel que fa als Pressupostos del 2016, ADIF va executar el 55% (47M€), RENFE el 109% (101M€), i SEITTSA el 43% (78M€).

PROGRAMA DE DESPLEGAMENT DE LA XARXA FERROVIÀRIA ESTATAL

Actuació	Situació a 31 de desembre de 2018
XE01 Duplicació Arenys de Mar - Blanes R1	Estudi funcional redactat
XE03 Nova línia orbital	Estudi funcional finalitzat i PDU per a la reserva del sòl aprovat. En curs la revisió del PDU
XE04 Duplicació Montcada - Vic R3	Projecte constructiu de duplicació de via al tram Parets del Vallès - La Garriga en redacció des de l'any 2015, per part d'Adif, i previsió d'impuls de la resta de projectes i estudis informatius per a la resta de trams entre Montcada i Reixac i Vic.
XE05 Túnel de Montcada	Estudi informatiu pendent d'encàrrec
XE06 Nou traçat línia R2 Montcada i Reixac	Projecte bàsic en redacció per part d'Adif, amb previsió d'inici de les obres el 2020.
XE07 Nova línia Castelldefels - Cornellà - Zona Universitària	Estudi informatiu redactat
XE08 Nou traçat l'Hospitalet de Llobregat	L'any 2018 el Ministeri de Foment va impulsar la redacció dels documents tècnics i projecte per a la integració territorial dels corredors convencionals a L'Hospitalet de Llobregat.
XE10 Nou traçat Sant Feliu de Llobregat	Projecte constructiu redactat. El Ministeri de Foment preveu actualitzar el projecte i iniciar les obres l'any 2019.

Fonts: Ministerio de Fomento; Presupuestos Generales del Estado; premsa generalista; wikipedia; Diari Ara, PDI Informe de seguiment (ATM).

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

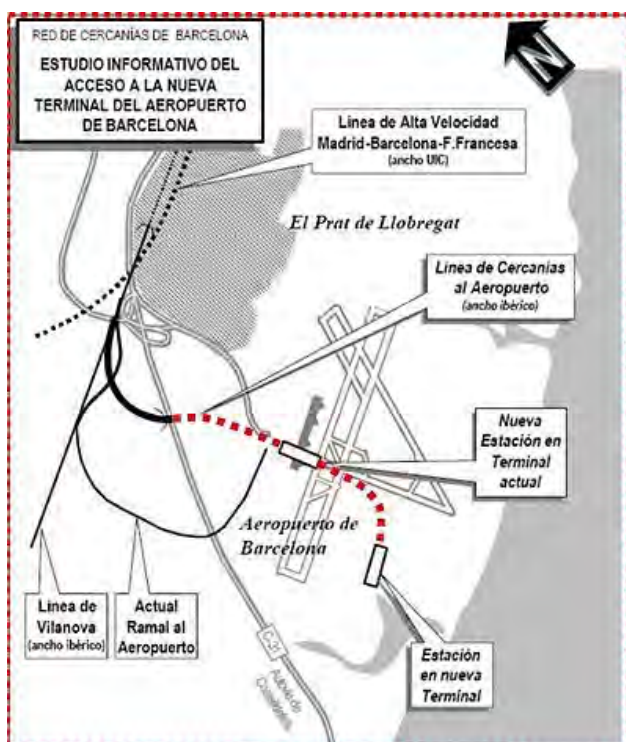
L'Aeroport de Barcelona és la infraestructura de viatgers més gran que connecta Catalunya amb la resta del món, amb importants creixements mitjans els darrers deu anys, fet que l'ha permès arribar als 47,2 milions de passatgers l'any 2017, un 7,1% més que l'any anterior.

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, 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 ex-

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

Les obres es van iniciar el juliol del 2015 amb un cost previst de 450 M€. La perforació del túnel de la primera fase ja s'ha conclòs i s'estima que es pot finalitzar l'obra de la primera fase durant el 3r trimestre del 2019. Actualment, s'està redactant el projecte de la segona fase (superestructures, instal·lacions, arquitectura, connexió amb el ramal actual, etc.

Els Pressupostos Generals de l'Estat del 2018 van consignar una partida de 86,7M€ el 2018 i 10,7M€ el 2019, any en el qual finalitzaria l'actuació de la fase 2. Adif, a més, va demanat un préstec al Banc Europeu d'Inversions, de 225M€, que aquest va aprovar l'octubre del 2018.

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

Fitxa XFP3/2015

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

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

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

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

PLANIFICACIÓ



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

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

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

RENDIBILITAT ECONÒMICA I SOCIAL

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

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

ESTAT DE LES OBRES

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

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

L'acord d'actuacions en infraestructures estratègiques de febrer del 2015 entre el Ministeri de 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 redactaria un nou estudi informatiu.
- Parets del Vallès-La Garriga: S'està redactant el projecte constructiu. S'han fet moviments de terra per a la construcció d'una subestació elèctrica.
- La Garriga-Vic: es redactaria un nou estudi informatiu com a primera actuació, desenvolupant inicialment el projecte entre Balenyà-Tona-Seva i Vic.

Els Pressupostos Generals de l'Estat del 2016 assignaven 3,6 M el 2016 i projectava un total de 90 M€ fins el 2018, any en que acabaria el desdoblament de la R3. El 2016 no es va fer cap actuació i els pressupostos del 2017 i del 2018 no especificaven cap partida per aquesta actuació.

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

Fitxa XFP4/2015

Finalització de les línies de metro L9 i L10

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

PLANIFICACIÓ

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

RENDIBILITAT ECONÒMICA I SOCIAL

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

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

ESTAT DE LES OBRES

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

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



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

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

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

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

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

Collblanc – Aeroport (L9) amb intercanvis amb les línies L1, L2 i L5 de metro, FGC i Rodalies i el ramal fins a la Zona Franca (L10 Sud), 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.

El ramal Collblanc – Aeroport va entrar en servei el febrer del 2016, i el tram Collblanc–Foc de l'L10 Sud, amb les noves estacions de Fonèria i Foc ho van fer el setembre del 2018. D'aquest darrer tram, s'hi ha destinat 37 M€ a actuacions al túnel (via, catenària, instal·lacions), 45 M€ a les estacions de Fonèria i Foc (resten pendents 37 milions més, a les estacions de l'Hospitalet de Llobregat, Provençana i Ciutat de la Justícia, actualment en execució)

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 Maragall, no hi ha calendari previst per la represa de les obres a manca de pressupost, però s'està tramitant un crèdit de 740 milions d'euros a càrrec del Banc Europeu d'Inversions (BEI) que permetria refer l'arquitectura financera i obrir alguna de les estacions, amb prioritats sobre les que actuarien com intercanviadors.

Infraestructures Ferroviàries de Catalunya, que depèn del Departament de Territori i Sostenibilitat, va consignar, d'acord amb els pressupostos de la Generalitat de Catalunya per l'any 2017, 48,5M€ a la línia 9.

Fitxa XFP5/2016

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

PLANIFICACIÓ

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

RENDIBILITAT ECONÒMICA I SOCIAL

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

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

ESTAT DE LES OBRES

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

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

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

AX02 Metro. L1 Fondo - Estació de Badalona. Estudi informatiu tram Fondo-Lloreda / Sant Crist redactat, exposat a informació pública i aprovat definitivament. El perllongament de la línia L1 de Metro entre les estacions de Fondo i Badalona Pompeu Fabra està constituït per quatre estacions en una longitud de 3,9 km, que permet un important increment de la cobertura territorial d'aquest municipi en transport ferroviari. A la seva àrea d'influència predominen els usos residencials del sòl, i de forma complementària usos comercials i terciaris.

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



AX04 Metro. L3 Zona Universitària - Sant Feliu de Llobregat. Aprovats els estudis informatius i d'impacte ambiental del perllongament de l'L3 d'FMB Zona Universitària-Sant Feliu. Redactat el projecte bàsic del perllongament de l'L3 Zona Universitària – Esplugues. En redacció el projecte constructiu del perllongament de l'L3 Zona Universitària – Esplugues de Llobregat. El perllongament de la línia L3 des de Zona Universitària fins a

Sant Feliu de Llobregat consta de nou noves estacions que es reparteixen en els municipis d'Esplugues de Llobregat (dues), Sant Just Desvern (una), Sant Joan Despí (quatre) i Sant Feliu de Llobregat (dues).

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

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

Fitxa XFP7/2017

FGC L8 Plaça Espanya - Gràcia

Aquesta actuació respon a un doble objectiu, d'una banda millorar la integració de la línia Llobregat-Anoia amb la xarxa metropolitana (actualment aquesta línia té intercanviadors amb la L5, TRAM, L6, L7 i Metro del Vallès) i, d'altra, oferir servei de metro a zones de la ciutat que ara no en tenen (plaça Macià).

El PDI 2001-2010 preveu el perllongament de la línia Llobregat – Anoia dels FGC fins a Gràcia, amb una longitud total de 3,8 km, i la creació de tres noves estacions al llarg del seu recorregut: una al carrer Urgell entre Rosselló i Provença, a l'Esquerra de l'Eixample, l'àrea d'influència de la qual destaca pel seu caràcter residencial i de serveis (Escola Industrial i Hospital Clínic); i tindria correspondència amb el TRAM, en una zona de molt alta densitat i de forma atractivitat comercial i d'oficines; i la tercera estació, amb correspondència amb Gràcia (Metro del Vallès), se situaria a Gal·la Placídia, en una zona d'alta densitat amb usos residencials i terciaris.

PLANIFICACIÓ

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



RENDIBILITAT ECONÒMICA I SOCIAL

És previst que aquesta millora de la integració en la xarxa metropolitana en zones d'alta densitat provoqui un increment del nombre de viatgers en la línia Llobregat-Anoia de 70.000 diaris. Amb aquest increment, els ingressos tarifaris de la línia s'aproparan molt a les despeses d'explotació.

ESTAT DE LES OBRES

S'ha redactat l'estudi informatiu i està en redacció el projecte bàsic i constructiu d'obra civil d'aquesta actuació. Aquest perllongament necessita una inversió de més de 300 M€ i està previst que es liciti l'obra civil el 2020-2021.

Font: FGC

Fitxa P1/2015

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

PLANIFICACIÓ

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

RENDIBILITAT ECONÒMICA I SOCIAL

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



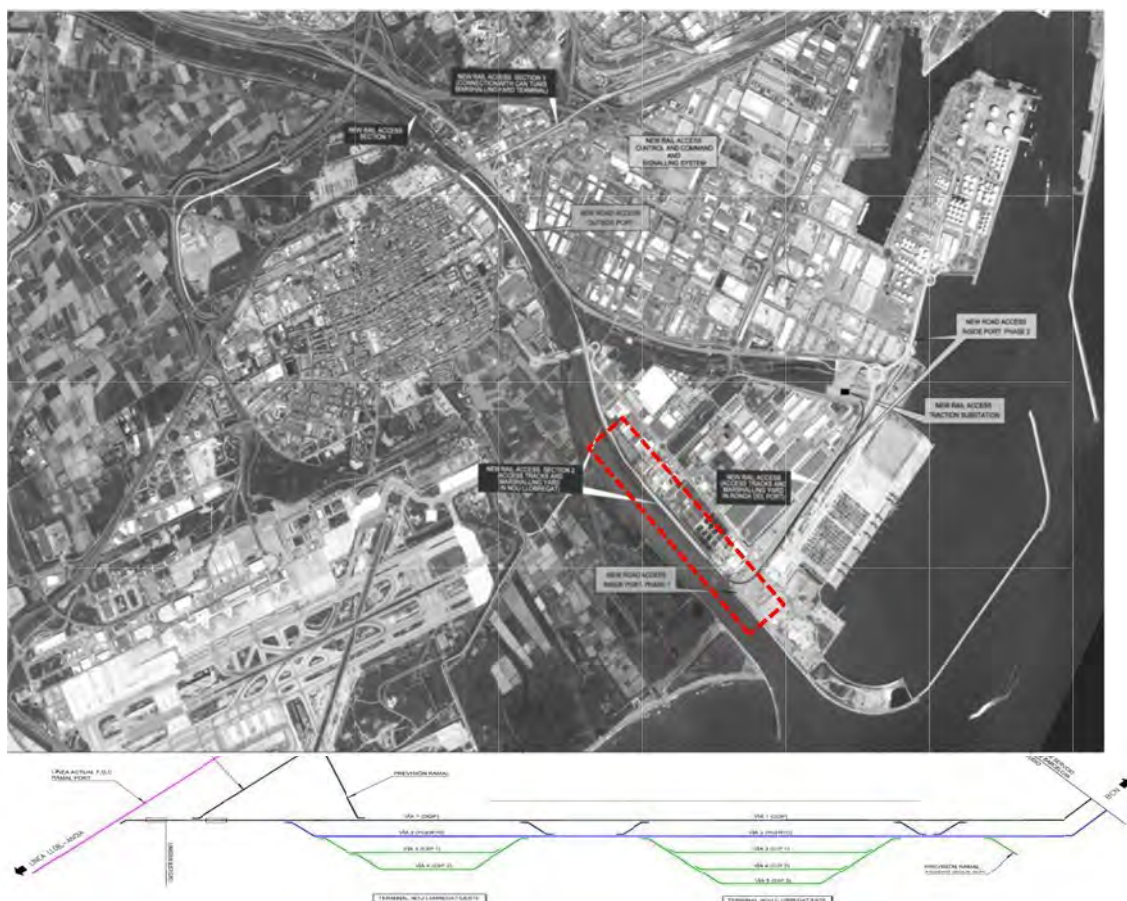
ESTAT DE LES OBRES

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

Port de Barcelona inclou la superestructura de via interior al Port en concret el ramal d'accés mes un feix de vies per expedició i recepció adjacent a la terminal Best (Tercat). Addicionalment també s'assumeix la construcció de les vies d'accés i els feixos d'expedició / recepció a la zona de Nou Llobregat (prèvia modificació de la zona de servei del Port), l'electrificació corresponent, incloent una subestació de tracció, més la part proporcional del projecte de senyalització ferroviària.

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

El Projecte executiu està molt avançat, havent completat la definició de totes les obres. Donat que les obres prèvies de serveis afectats i consolidació del terreny son prou singulars i extenses es planteja una primera fase amb aquets treballs. Es preveu licitar la primera fase durant el 2019. Queda pendent a posteriori una segona fase amb la totalitat de l'obra civil de la terminal. En paral·lel s'ha procedit a la modificació de la zona de servei del Port amb la tramitació d'una nova Delimitació d'Espais i Usos Portuaris (DEUP), que permeti l'adscripció dels terrenys de Nou Llobregat



Fitxa P2/2015

Terminal intermodal de l'antiga llera del Llobregat

PLANIFICACIÓ

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

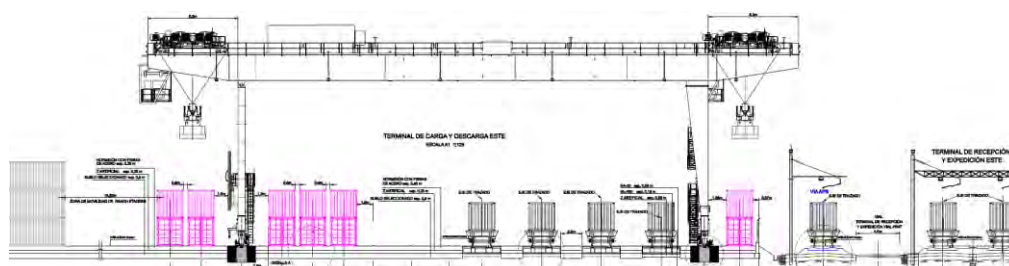
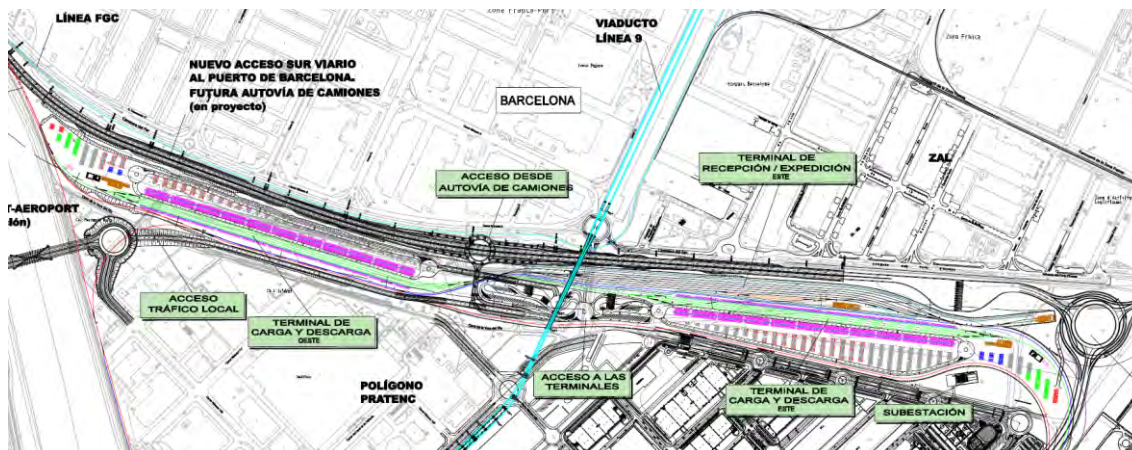
RENDIBILITAT ECONÒMICA I SOCIAL

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



ESTAT DE LES OBRES

Actualment hi ha un Projecte Bàsic redactat. Atès que no tots els terrenys de l'antiga llera del riu Llobregat estaven dins de la Zona de Domini Portuària, s'ha hagut de tramitar la modificació de la Zona de Servei del Port mitjançant la modificació de la Delimitació d'Espais i Usos Portuaris (D.E.U.P.). Aquesta fita es va assolir a finals del 2016. En paral·lel cal concretar models de col·laboració pública privada per desenvolupar les noves terminals en règim concessional. A nivell tècnic s'estan iniciant les feines de precàrrega de terrenys, així com de condicionament i desviament d'alguns serveis afectats.



Fitxa P3/2015

Nova terminal de sòlids a granel i accés viari i ferro-viari 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 significament els tràfics generats.

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

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



RENDIBILITAT ECONÒMICA I SOCIAL

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

ESTAT DE LES OBRES

Les obres es van iniciar a mitjans del 2016. Les associades als accessos viaris i ferroviaris van finalitzar durant el 2018. Respecte a les obres de la nova Terminal d'IBERPOTASH (ICL), aquestes es troben en execució amb una previsió de finalització durant el 2019. S'estima l'entrada en explotació de la Terminal a finals de l'any 2019.



Fitxa P6/2019

Nous Accessos a l'Ampliació Sud. Fase 2. Nus Nord

PLANIFICACIÓ

Lligat a l'accessibilitat viària associada a la nova autovia a desenvolupar per part del Ministeri, és necessari crear un nus viari a la part final o desembocadura de l'antiga llera del riu Llobregat per articular la connexió de la nova autovia amb la xarxa interna del Port. Ha de permetre articular la connexió cap al sud amb tota la nova ampliació i alhora cap al nord amb el Moll de l'Energia i resta del port.

Aquest nus es planteja en format de rotonda de grans dimensions, elevada a cota +12,0 m, per permetre el pas de les connexions d'infraestructura ferroviària per sota a cota +4,0 m. Alhora es plantegen connexions directes en els moviments que penalitzen el flux o funcionament de la rotonda.

RENDIBILITAT ECONÒMICA I SOCIAL

Aquest projecte ha de donar continuïtat a l'accessibilitat viària, a tota l'ampliació sud des del nou accés viari. El nou accés viari-ferroviari al port ha estat àmpliament estudiat per mètodes d'anàlisi multicriteri sobre rendibilitat i prioritització d'infraestructures, essent una infraestructura imprescindible per a poder canalitzar i donar una sortida adequada al flux de mercaderies que es pot generar a l'ampliació sud, quan estigui plenament operativa.



ESTAT DE LES OBRES

La seva execució està totalment condicionada a la del nou accés viari al Port. Sense la seva materialització, l'accessibilitat a la zona està resolta a través de la xarxa local i interna del port. El nus està plantejat i dissenyat com a projecte bàsic. S'estan realitzant

feines a la zona per procedir a la precàrrega dels terrenys i alhora en la solució de possibles serveis afectats, per tal d'avançar tasques. El projecte constructiu es mobilitzarà tan bon punt es tingui un programa més concret sobre l'execució de l'autovia d'accés viari, per tal d'arribar a completar les feines en paral·lel.



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:

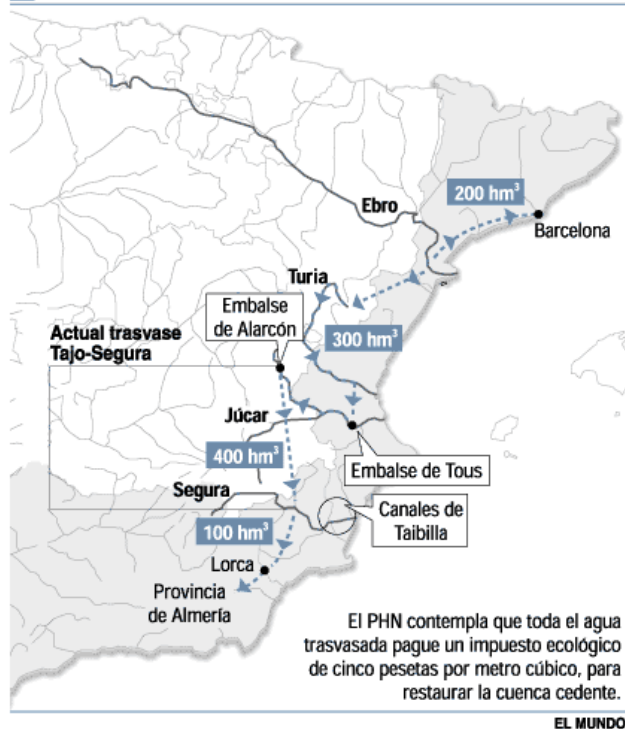
- Transportar aigua per vaixell.
- Mesures d'estalvi i actuacions per recuperar pous i aqüífers.
- Transvasament del riu Segre al Llobregat des de Prats i Sansor (la Cerdanya).
- La construcció de les dessalinitzadores.
- La interconnexió amb el Roine.
- La interconnexió entre el Consorci d'Aigües de 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 te-

nir 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 de Gestió del Districte de Conca Fluvial de Catalunya 2016-2021, aprovat el gener del 2017, adopta com a escenari de planificació la possibilitat d'una disminució de les aportacions mitjanes de l'ordre del 5%, respecte les sèries històriques, en l'horitzó de l'any 2027 (amb una intensificació de la variabilitat dels règims intra i interanuals). El conseller de Territori i Sostenibilitat va negat davant del Ple del Parlament del 3 de febrer del 2016 que el Govern prevegués un transvasament de l'Ebre o la interconnexió de xarxes per solucionar el dèficit hídric de les conques internes de Catalunya, que va xifrat en uns 60 hectòmetres cúbics anuals, i va afirmar que les aportacions d'aigua necessàries es basarien en l'estalvi, l'ús de dessaladores, la recuperació d'aqüífers o la reutilització d'aigües depurades.

El març del 2019 el Tribunal Suprem desestima la petició dels demandants, que es basava en la insuficiència dels cabals ecològics —entre 80 y 155 m³/s fixats en el Pla de l'Ebre— per garantir els ecosistemes del Delta, així com la pròpia estabilitat física del Delta i les activitats humanes associades a l'entorn.

Els plans hidrològics de la tercera etapa del cicle i el Pla Nacional de Depuració, Salut, Eficiència, Aforament i Reutilització (Pla DSEAR) van sortir a consulta pública l'octubre del 2018.

Dins del pla de gestió del districte de conca fluvial de Catalunya 2016-2021 es va determinar el dèficit hídric que presenta l'àrea metropolitana de Barcelona en períodes de sequera o que poden sorgir degut al canvi climàtic. A més, l'agost de 2018 es va signar l'Acord del Ter el que preveu reduir la transferència d'aigua de la conca del Ter fins l'àrea metropolitana de Barcelona. aquests dos aspectes han determinat que en l'Acord esmentat es prevegi l'inici dels treballs previs per l'ampliació de la planta dessalinitzadora de la Tordera de 20Hm³ a 80Hm³. D'aquesta manera es podrà donar resposta a les necessitat esmentades anteriorment

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·laria, amb un pressupost total de 1.103 milions d'euros.

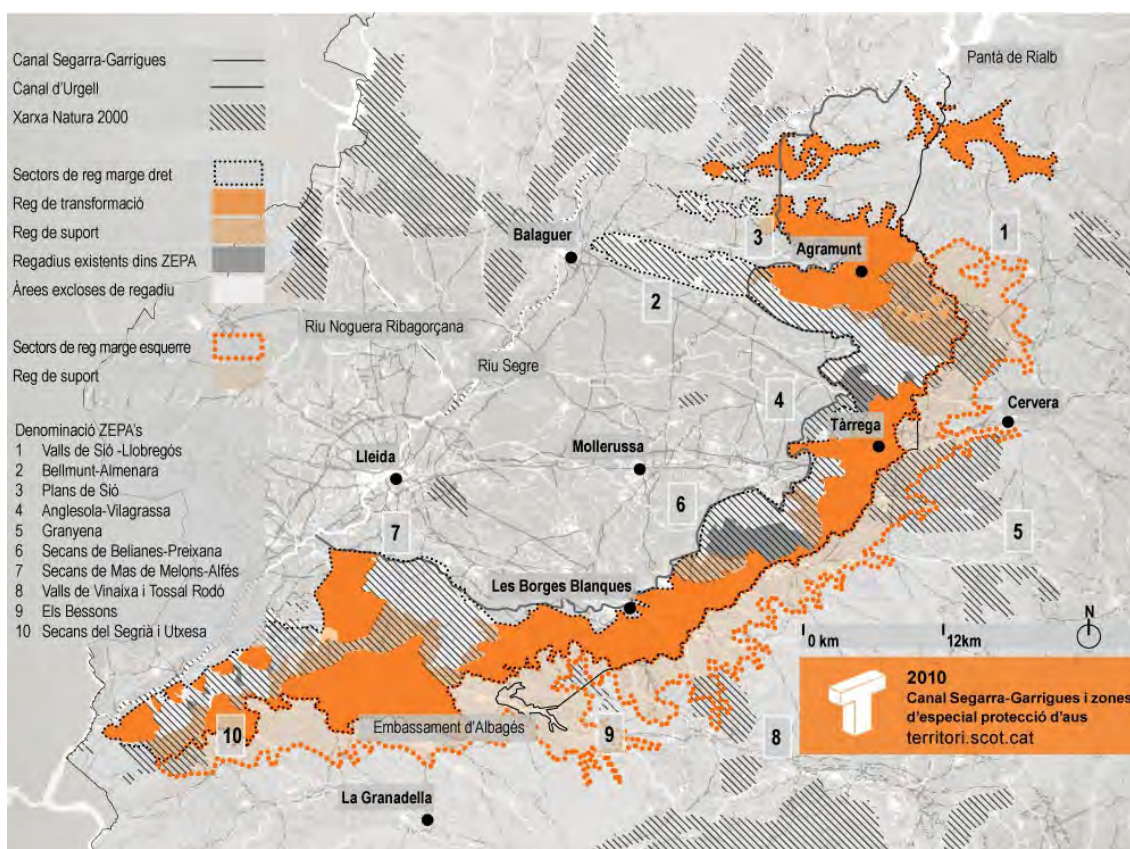
RENDIBILITAT ECONÒMICA I SOCIAL

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 (aprovat 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.

A principis del 2017 s'aprova el projecte de transvasament d'aigua del riu Segre, a través del canal Segarra-Garrigues, als municipis de l'Anoia i la Conca de Barberà, situats fora de la conca hidrogràfica de l'Ebre, i que garantirà el subministrament a uns 45.000 habitants amb greus problemes de subministrament d'aigua potable. El projecte, que preveu la construcció de 122 quilòmetres de canonades, set estacions de bombament (l'aigua ha de ser elevada fins a 400 metres d'alçada) i tres dipòsits de regulació, està pressupostat per 21M€ i també millorarà el subministrament d'altres 20 poblacions de la Segarra i l'Urgell. L'aigua que circuli per aquestes canonades es pren d'una potabilitzadora construïda al 2008 per la Generalitat a l'altura del nucli de Ratera i que s'abasteix directament del canal Segarra-Garrigues, amb aigua procedent de l'embassament de Rialb, a la conca del Segre.



@EPGraficos / @elperiodico

Per altra banda, la Conselleria d'Agricultura, Ramaderia, Pesca i Alimentació de la Generalitat preveu invertir el 2017 un total de 20 milions d'euros a la xarxa secundària, la que fa arribar el reg a les finques, i a mesures per reduir l'impacte ambiental i a la concentració parcel·lària.

Una de les actuacions més importants que s'estan duent a terme són les del sector 4.1 a Guissona (Lleida), amb reg de suport al cereal d'hivern, el que permetrà continuar amb la posada en regadiu de prop de 415 hectàrees aquest any. Altres treballs són els del sector 6 de Verdú (Lleida), amb reg de suport a la zona que no està classificada com a zona d'especial protecció per a les aus (ZEPA), amb una superfície de 272 hectàrees adherides i que es posaran en regadiu parcialment aquest any i en el seu conjunt en 2018. En aquest mateix sector també estan en marxa les obres de la xarxa secundària de reg de suport a l'arbrada a Preixana, amb una superfície de 52 hectàrees per entrar en reg aquest 2017.

Així mateix, s'està treballant en les obres de la xarxa de distribució del sector 12, a Aspa i Artesa (Lleida), amb regadiu de suport a l'arbrada en la ZEPA de Mas de Melons-Alfés, amb una superfície adherida de 271 hectàrees i que es posaran en regadiu parcialment aquest any i la totalitat en 2018.

L'objectiu és continuar les obres de la xarxa primària i secundària en els sectors on hi hagi adhesió d'agricultors, i ja s'ha arribat a una superfície de regadiu de més de 15.000 hectàrees i s'han adherit 2.600 regants.

El canal Segarra-Garrigues té un cost total de 1.513 milions d'euros, dels quals la Generalitat aporta el 85% i l'Estat contribueix amb el 15% restant, uns 222 milions. Els 222 milions de l'Estat sufraguen el 50% del cost del canal principal, i encara que l'altre 50% restant l'havien d'aportar els regants, el 2006 es va acordar que la seva part la avancés la Generalitat per poder iniciar les obres del canal principal i assegurar la seva desenvolupament. Així, el Govern aporta un total de 1.069 milions d'euros del conjunt de l'obra, als quals se sumen els 222 milions que ha avançat als regants per a l'execució del canal principal.

La societat estatal Acuaes (Aguas de las Cuencas de España SA) va finalitzar el 2017 les obres de construcció de la presa de l'Albagés, i a maig del 2018 va adjudicar l'explotació del canal per un termini inicial de dos anys, amb dues possibles pròrrogues d'un any cadascuna. L'objecte del contracte és garantir les operacions necessàries per a poder satisfer els volums d'aigua demandats, així com el manteniment i conservació dels equips industrials i els elements que l'integren.

L'abril del 2019 el Consell d'Administració de la societat mercantil estatal Aguas de les Conques d'Espanya (Acuaes) del ministeri per a la Transició Ecològica va adjudicar per 3.628.810 euros de les obres complementàries i acabats de la Presa de l'Albagés.

Font: Observatori de Projectes i Debat Territorial de Catalunya (Moisés Jordi); El Periódico; El Punt Avui; Diari Segre

Fitxa PL1/2017

Plataformes Logístiques

INTRODUCCIÓ AL CONTEXT SOBRE EL DESENVOLUPAMENT D'INFRASTRUCTURES LOGÍSTIQUES

El desenvolupament de noves infraestructures logístiques, en un context de restriccions econòmiques i financeres del sector públic, s'orienta a la demanda, i no a l'oferta, reservant-se les grans inversions al moment en que apareix un destinatari final visible i amb intencions clares d'inversió.

Amb aquest model, la inversió d'esforços i recursos es concentra en realitzar les tramitacions tècniques i urbanístiques (requereixen menys volum d'inversió) i les tasques de promoció i captació d'inversions, tant d'empreses d'aquí com de fora, per crear les condicions adequades per al desenvolupament definitiu dels projectes.

Pel que fa als projectes en estadis intermedis de desenvolupament, s'ha intensificat la captació de clients-inversors i la recerca de solucions innovadores en la col·laboració públic-privada que faciliti el desenvolupament de projectes concrets.

CIMALSA, l'empresa pública de la Generalitat de Catalunya encarregada de la promoció, el desenvolupament i la gestió d'infraestructures i centrals per al transport de mercaderies i la logística, també destaca en la millora de la gestió de les infraestructures existents (plataformes logístiques, aparcaments segurs per a vehicles pesants, infraestructures per al transport). A través d'un model de gestió públic-privat dels centres de CIMALSA (CIM I LOGIS) implanta també serveis de valor afegit a les empreses, com seguretat, vigilància i manteniment.

CIMALSA crea plataformes connectades al corredor mediterrani i a les grans infraestructures de transport, com ports i aeroports, i promou la intermodalitat per impulsar l'eficiència de la logística com a garantia del desenvolupament dels sectors exportadors i la internacionalització de l'economia.

Actuacions en marxa:

Plataforma logística del Penedès

Aquest projecte es denomina LOGIS intermodal Penedès degut al seu disseny i per diferenciar-lo de les plataformes logístiques d'alta rotació i mode viari (CIM). Està inclòs en la xarxa TEN-T i declarat com un dels quatre centres logístics prioritaris a Catalunya, segons acord del Govern central i català de juny del 2011. S'ubica en un punt estratègic

entre les autopistes AP-2 i AP-7 que pretén connectar amb l'A-7 i l'ample internacional ferroviari per a mercaderies.

Aquest projecte disposa d'un Pla director urbanístic (PDU) aprovat des del 2013, que s'ha adaptat a la nova normativa urbanística. Resta pendent la definició i decisió del govern central vers la connexió d'aquest projecte al corredor mediterrani ferroviari i viari (desdoblament de la N-340, construcció d'autovia, connexió AP-7), que dificulta i endarrerix la finalització dels treballs.

A causa de l'interès de diverses empreses per instal·lar-s'hi, els avenços en el Pla Territorial del Penedès, així com el recolzament de les autoritats i la societat civil local, el projecte es desenvoluparà per fases i, de moment, es començarà per unes 30 o 40 ha (un 10% de l'ocupació total prevista). Actualment s'ha dut a terme l'adjudicació de treballs, així com l'estudi ambiental i de mobilitat, i s'ha procedit a la coordinació i actualització del projecte, que té previst l'inici de les obres d'urbanització per l'any 2020.



Logis Ebre

El Logis Ebre és una actuació que CIMALSA ha estudiat i previst per a desenvolupament futur sobre una posició de sòl propietat d'INCASÒL amb potencialitat intermodal, però que encara no ha assolit el grau de maduresa ni demanda suficient.

ZAL Tarragona

Aquesta actuació, que depèn de l'Autoritat Portuària del Port de Tarragona, ja ha estat aprovada inicialment per la Comissió Territorial d'Urbanisme del Camp de Tarragona i les empreses podran instal·lar-s'hi en breu (veure Fitxa XV2/2015).

Ports secs pels ports de Barcelona i Tarragona

El model logístic català que promou la Generalitat de Catalunya supera el concepte "port sec del port" pel concepte de "xarxa logística". El conjunt de plataformes intermodal, interconnectades amb connexions d'alta capacitat per mode ferroviari i viari es dissenyen com a plataformes de suport a l'activitat logística portuària, facilitant la implementació dels operadors i de les seves activitats logístiques (càrrega-descàrrega-consolidació-magatzematge-distribució, etc). Aquesta xarxa de centres logístics intermodals pot anar suplint la demanda futura de sòl logístic-portuari dels nostres ports (ports històrics amb posicions molt urbanes) a diferència dels ports del nord d'Europa, que disposen de grans quantitats de sòl.

En aquest concepte de xarxa amb una visió de suport a l'activitat dels ports es poden incloure tant les terminals d'ADIF com les plataformes logístiques de l'Estat (La Llagosta), així com el conjunt de plataformes logístiques intermodals de la Generalitat (LOGIS intermodals Empordà, Penedès, Montblanc, etc).

Aquestes tasques de suport o complementació a l'activitat logística dels ports es realitza també des d'altres centre logístics públics o privats, tant intermodals com de mode viari, com al ZAL Barcelona, CILSA, els CIM's, els SAE d'INCASÒL, les terminals privades industrials, etc.

Condicionament de la terminal de Vilamallà a les necessitats del tràfic Europeu-LOGIS Intermodal Empordà

LOGIS Intermodal Empordà és una actuació promoguda per la Generalitat de Catalunya mitjançant CIMALSA que ja està parcialment en explotació (25% urbanitzada i amb implementació progressiva d'empreses).

Aquest centre logístic intermodal inclou un desenvolupament ferroviari, a partir de la terminal existent i vinculada al LOGIS, que és la Terminal de Vilamallà, que impulsa CIMALSA a través d'una societat conjunta entre aquesta i el Port de Barcelona, anomenada TIE (Terminal Intermodal Empordà).

Si bé la promoció d'aquesta infraestructura és de la Generalitat de Catalunya a través de la TIE, requereix que el Ministerio de Fomento (ADIF) implementi l'ample UIC dins de la

terminal de Vilamallà per capacitar-la per als trànsits continentals, el perllongament de l'actual via d'apartat de l'estació Vilamallà i Vilafant.

La terminal disposa actualment de dues vies en ample ibèric d'una longitud útil de 478 metres cadascuna. El Departament de Territori i Sostenibilitat va adjudicar el març del 2017 la redacció del projecte constructiu per a la implantació de la via d'ample internacional (UIC) a la terminal de mercaderies de Vilamallà (Alt Empordà). El projecte preveu actuacions tant a la mateixa terminal com a la Xarxa Ferroviària d'Interès General (XFIG).

En el cas de Vilamallà, està molt avançat un projecte públic-privat d'abast internacional per desenvolupar un ambiciós projecte logístic, que es va iniciar quatre anys amb una important empresa logística catalana.

LOGIS Intermodal Montblanc

Aquest projecte de LOGIS intermodal, el tercer de CIMALSA vinculat al corredor mediterrani amb disseny intermodal, té finalitzada tota la tramitació urbanística amb l'aprovació del Pla parcial. El nou equipament estarà situat al costat de l'accés a l'autopista AP-2, i tindrà accessos directes a l'autovia A-27 (Tarragona-Montblanc-Lleida) i a la carretera C-14 (Reus-Montblanc-Tàrraga). A nivell ferroviari, es connectarà amb l'ample ibèric Barcelona-Zaragoza-Madrid.

L'element diferenciador d'aquest centre intermodal és la reserva d'espais per a la futura terminal ferroviària, que es proposa situar a la banda sud i que ha de permetre l'intercanvi de mercaderies procedents del tren i les naus logístiques que s'implantin.

El juny del 2018 l'Ajuntament de Montblanc aprova el projecte constructiu d'urbanització del polígon 1, que té una superfície de 43,5 hectàrees, i inclou la dotació al sector dels accessos i de totes les agressions de serveis, així com la definició de la carretera, xarxes interiors de serveis i escomeses de les diverses parcel·les, i inclou la dotació al sector dels accessos i de totes les escomeses de serveis, així com la definició de la vialitat i les xarxes interiors de serveis. Es preveu que les obres comencis el 2019. Resta pendent la recepció dels informes de diversos organismes, como Carreteres, ADIF y Renfe, per poder aprovar definitivament el projecte.

Nou centre logístic en l'àmbit Metropolità de Barcelona (Baix Llobregat nord-Abrera)

Degut a l'increment de la demanda dels darrers anys i la manca de sòl per a naus logístiques mitjanes i grans especialment a l'àrea metropolitana, l'any 2015 CIMALSA va impulsar el primer projecte de nova planta de plataforma logística, el que anomenen tècnicament segona CIM metropolitana (CIM Vallès al Nord, CIM Llobregat al sud).

Aquest projecte està en fase de redacció del PDU dins d'un PDU més ampli anomenat Pla Director Urbanístic de la zona industrial Baix Llobregat Nord, que abasta principalment la fàbrica SEAT i el sector de CIMALSA.

Aquest sector logístic té una superfície d'unes 120 ha i es troba limitat al nord per la traça del futur 4t Cinturó (B-40), a l'est amb el polígon industrial de St. Ermengol i l'A-2 i al sud la fàbrica SEAT, sens dubte un dels millors enclavaments possibles.

CIM el Camp - sector est

Comptarà amb 39 hectàrees brutes situades en el terme municipal de Tarragona i completarà la CIM el Camp que, amb el sector oest de 42 hectàrees ja urbanitzades, esdevindrà un dels centres logístics més grans de Catalunya.

Mitjançant un conveni amb l'Ajuntament de Tarragona, s'està tramitant la modificació puntual del Pla General Municipal per poder desenvolupar aquesta infraestructura.

Parcs Logístics Aeroportuaris

CIMALSA està treballant també en diferents propostes per dinamitzar l'activitat logística al voltant dels aeroports catalans de Girona i Lleida, amb la implementació dels seus respectius Parcs Logístics Aeroportuaris dedicats a les mercaderies. Ambdós projectes s'han presentat amb les competències pertinents de localització amb un accés optimitzat per al transport.

L'Estratègia Logística per a la Internacionalització de l'Economia Catalana

El juny del 2019 CIMALSA licita un contracte per 250.000 euros, a executar en vuit mesos, per disposar d'un full de ruta fins el 2040 en forma de document que reculli l'Estratègia Logística de Catalunya que integri la planificació estratègica dels diferents actors públics i privats, per crear un model que permeti impulsar la necessària consolidació del sistema logístic català".

