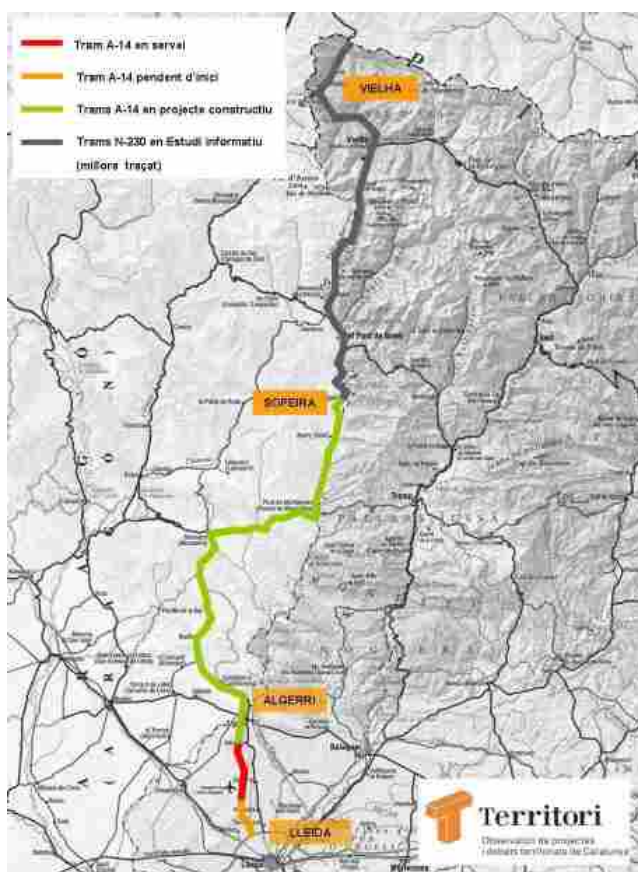


Fitxa XV15/2017

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 mil euros a aquesta actuació.

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

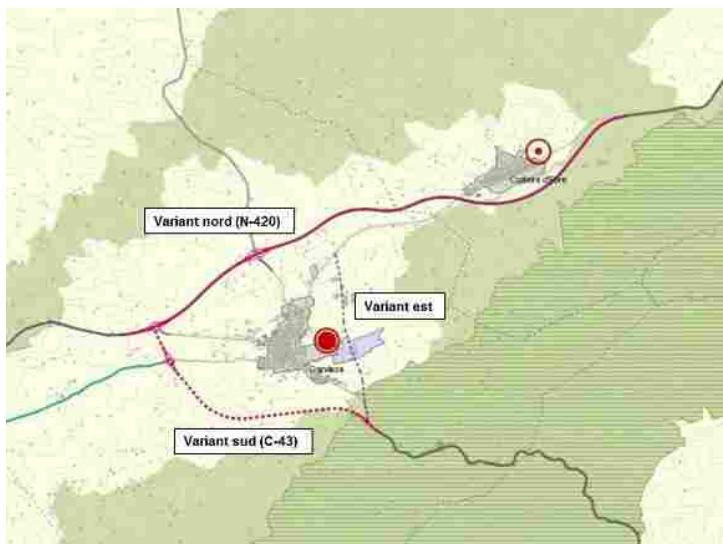
El Ministerio de Fomento iniciava, el gener del 2018, la informació pública de l'estudi informatiu del tram Sopeira - Boca Sud del Túnel de Vielha, i el març, el de la Boca Nord del Túnel de Vielha- Frontera Francesa.

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'impacto 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 variada 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 contempnen 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".

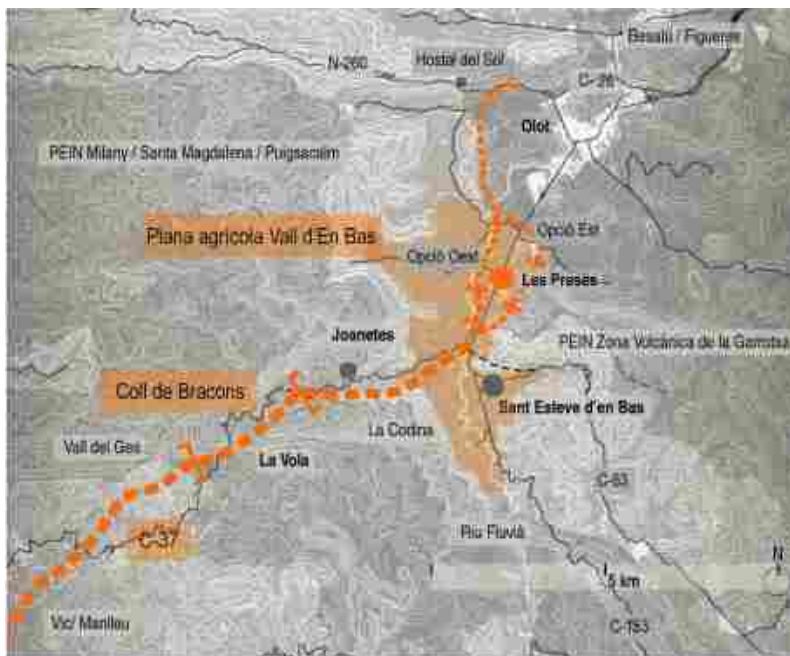
Per la seva part, el maig del 2018, el Departament de Territori i Sostenibilitat licitava les obres de millora de la C-43 a Gandesa que suposaven la primera fase de la futura variant amb la qual es preveu evitar el pas del trànsit pel nucli urbà de la capital de la Terra Alta. Per import de 2,7 M€, es 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 a l'agost 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 ja redactat. 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. 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.

El Govern de la Generalitat concebia les dues variants, la d'Olot i les Preses, com a un tot on s'inclouia també el tram pendent de desdoblament 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 acordar 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.

El gener del 2020 es publicava l'anunci d'informació pública de l'estudi informatiu i de l'estudi d'impacte ambiental de la variant de les Preses – la Vall d'en Bas, que connectarà l'eix de Bracons (C-37) i la futura variant d'Olot i permetrà evitar el trànsit de pas per l'interior dels nuclis. Les alternatives de traçat plantejades en els estudis són fruit del treball efectuat a partir dels acords generals a què van arribar la Generalitat i els ajuntaments d'Olot, Les Preses i la Vall d'en Bas.

El traçat discorre per l'oest del nucli de les Preses i en paral·lel al riu Fluvià pel seu marge dret, evitant al màxim l'afectació al territori, al paisatge i al sòl agrícola i respectant la qualitat de vida del veïnat. La variant projectada té un carril per sentit de la circulació i s'inicia aproximadament al punt quilomètric 171,6 de la carretera C-37 (a l'atura de Can Trona).

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 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 es va sotmetre a exposició pública i està previst que l'obra es liciti el 2021, un cop resoltes les al·legacions.

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 Paret del Vallès 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 Paret 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.

Aquesta 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 (Paret 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 vinguin 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.

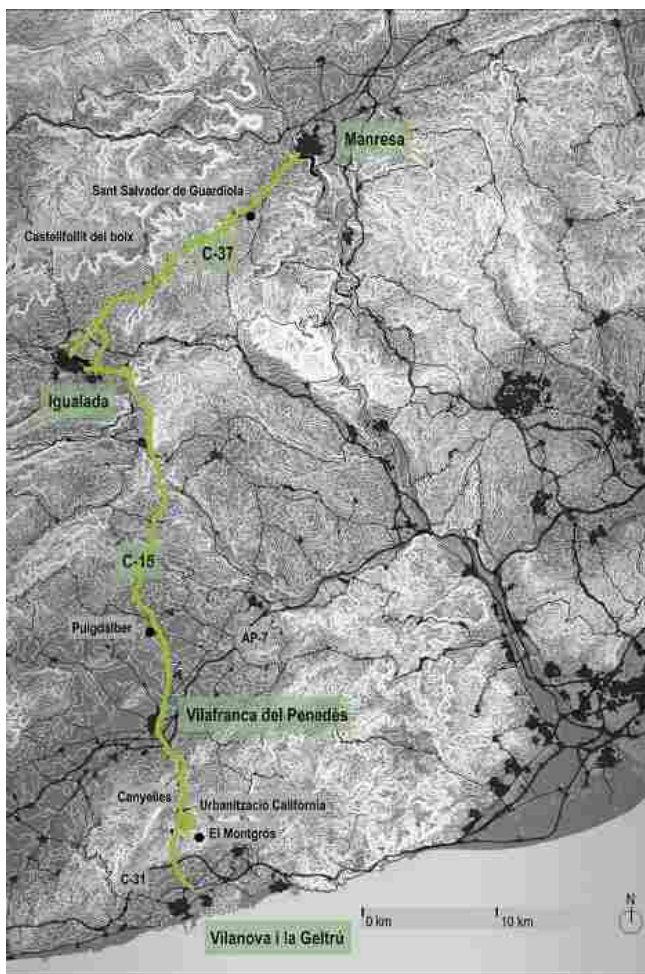
Les obres havien d'haver començat durant l'abril del 2020 i tindrien una durada d'un any i mig i un pressupost de 12,4 milions d'euros.

Altres actuacions realitzades o en curs a la C-17: Millora enllaç C-17 de Tona nord; Seguretat viària a la C-17. La Garriga- Centelles i Granollers-Centelles; Obres de millora de la C-17 entre Centelles i Seva (finalitzada gener 2018); Millora del ferm de la C-17, entre Parets del Vallès i la Garriga (octubre 2017); Connexió entre la C-33 i la C-17 a Mollet del Vallès (juliol 2015); Millora de l'enllaç entre la C-17 i la BV-1432. Granollers-Lliçà d'Amunt (maig 2015).

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 va adjudicar, 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 obligava a tornar a començar des de zero i recuperar el projecte inicial presentat el 2007, que era molt més car, però 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, estava pressupostat en 473 M€. D'aquests, 182 M€ els ha d'aportar el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana i la resta, 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).

ADIF ha preparat el Plec per a la redacció del projecte bàsic dels Nous Accessos Sud, Ferroviari i Viari, a el Port de Barcelona. Està previst realitzar una vinculació tècnica amb la mateixa enginyeria que fins ara ha redactat els anteriors projectes bàsic i de construcció. L'adjudicació només es formalitzarà després de la signatura del protocol. D'aquesta manera, a més de guanyar temps, es disposarà d'una enginyeria amb gran coneixement dels condicionants del projecte i es podran iniciar els estudis previs en el menor temps possible.

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

Fitxa XFM2/2015

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

La conversió a 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 dona solució al tram de via única i ample ibèric entre Tarragona i Vandellós.

PLANIFICACIÓ



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

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

RENDIBILITAT ECONÒMICA I SOCIAL

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

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

Recentment s'ha posat en servei la terminal intermodal del Port de Tarragona, que pot acollir trens de fins a 750 m de longitud d'ample 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.

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. Descartada la variant de Martorell pel seu cost, el nou projecte, que està en execució, inclou l'obertura del túnel antic

de Castellbisbal (la qual cosa permet definir una tercera via en el tram), la renovació de la via del ramal d'accés a les factories de Seat a Martorell i a Celsa-Gonvarri-Gonvauto, així com la remodelació de l'estació de Castellbisbal. L'execució d'aquest tram pendent suposarà la connexió de tots els trens que vénen de sud de Barcelona amb la línia d'alta velocitat fins a la frontera francesa.

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. Així mateix, el maig del 2020 ADIF adjudicava les obres d'execució de el projecte de millora de la plataforma ferroviària a les estacions de la Granada (Barcelona) i l'Arboç (Tarragona), amb un pressupost de 3M€ i un termini d'execució estimat de cinc mesos.

Quant al tercer carril de **Sant Vicenç de Calders-Vilaseca**, les obres estan actualment en execució. 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. 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.

La variant d'ample ibèric del subtram **Vandellòs-Tarragona** van entrar en servei el gener del 2020. Resta pendent instal·lar-hi el tercer fil.

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'està tramitant la licitació de les obres de la primera fase per implementar el material polivalent que permeti el canvi d'ample. Posteriorment, en una segona fase, s'executarà el canvi a ample estàndard en la doble via convencional des de Castelló fins als canviadors de la Boella, prop de Vilaseca.

El **nou accés ferroviari al Port de Barcelona**, segons el pressupost del 2018 (prorrogat el 2019 i el 2020, 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 Vilamalla–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: Vilamalla 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.

¹http://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.

Actualment en el tram del Corredor Mediterrani entre Castellbisbal i Tarragona s'estan realitzant obres per millorar el gàlib del túnel entre Martorell i Castellbisbal (finalització prevista el 2021). Alhora, en el tram Tarragona- Vandellòs es va posar en funcionament la nova variant de doble via d'ample ibèric (en funcionament des de gener del 2020) i resta pendent convertir la variant de doble via d'ample ibèric a ample internacional (prevista inicialment per al 2021). Pel que fa al tram Vandellòs - Castelló cal convertir doble via d'ample ibèrica a ample internacional (2121).

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

Aquesta infraestructura és prioritària, segons la Comissió Europea i la xarxa transeuropea de transports (TEN-T), i permetrà Tarragona esdevenir un node estratègic pel corredor mediterrani, ja que hi conflueixen el ramal del corredor mediterrani cap al sud de la península i el ramal central amb destí Saragossa i Madrid.

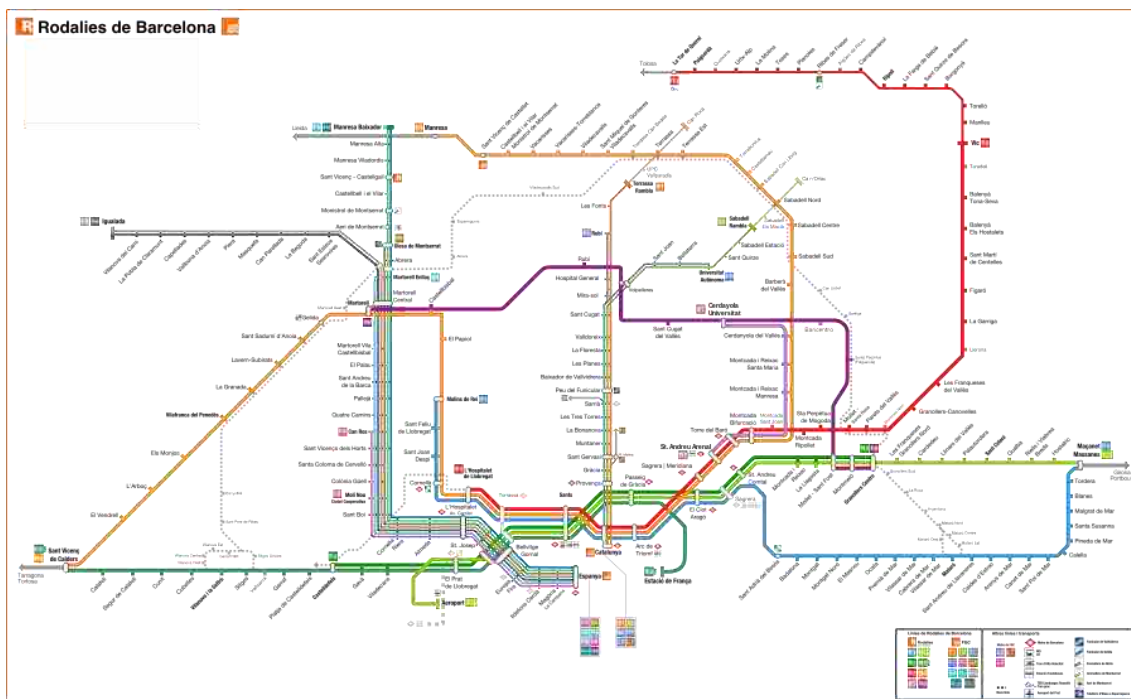
La connexió ferroviària és la infraestructura clau que permetrà donar un salt endavant qualitatiu i quantitatiu, sobretot pel que fa a derivats petrolífers i els productes químics, que són la gran aposta per mantenir el dinamisme al port tarragoní. La manca d'una connexió ferroviària amb ample de via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

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 Taragona 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 innombrables 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 ofertes) 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.

Els Pressupostos Generals de l'Estat del 2018 (prorrogat el 2019 i el 2020) 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 (prorrogats el 2019 i el 2020), ADIF va executar-ne el 41% (101M€); ADIF-AV el 68% (119 M€); RENFE el 103% (103 M€) i SEITTSA 64% (89 M€, una petita part dels quals corresponen a carreteres). L'any 2019, ADIF va realitzar inversions reals per valor de 130 M€, ADIF-AV 75 M€, RENFE 65 M€ i SEITTSA 54 M€.

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

En el període 2015-2018 (l'any 2019 no hi ha distribució geogràfica per al crèdit inicial del pressupost prorrogat) els principals organismes inversors de l'Administració General de l'Estat ha invertit a Catalunya 1.474 M€ dels 2.566 M€ pressupostats per a infraestructures ferroviàries, és a dir, només ha executat el 57% de les partides i ha deixat d'invertir 1.092 M€ pressupostats. Per entitats ADIF només ha executat el 42% del que estava pressupostat (-344 M€); Grupo RENFE, el 49% (-229 M€); ADIF ALTA VELOCIDAD, el 56% del pressupost (-424 M€); SOCIEDAD ESTATAL DE INFRAESTR. DE TRANSP TERRESTRE (SEITTSA)¹, el 83% (-96M€).

INVERSIÓ REAL FERROVIÀRIA. ADMINISTRACIÓ GENERAL DE L'ESTAT. CATALUNYA

	2015		2016		2017		2018		2019*	
	Inversió real M€	% Execució pressupost	Inversió real M€	% Execució pressupost	Inversió real M€	% Execució pressupost	Inversió real M€	% Execució pressupost	Inversió real M€	% Execució pressupost
ADIF	32	27%	47	55%	64	48%	106	41%	130	-
ADIF-AV	198	66%	102	40%	146	85%	101	41%	75	-
RENFE	6	5%	12	9%	101	109%	103	103%	65	-
SEITTSA	120	165%	78	43%	170	107%	89	64%	54	-

Font: Elaboració pròpia amb dades de la Intervención General de la Administración del Estado

Nota: SEITTSA incorpora una part d'inversió en carreteres.

*2019, pròrroga pressupostària.

En l'informe de seguiment del 2019 (amb dades del 2018) del Pla Director d'Infraestructures de transport públic col·lectiu de la regió metropolitana de Barcelona per al període 2011-2020, es detalla la inversió executada per a cada programa. Segons aquest, dels 4.873,3 M€ d'inversió prevista en el pla per al desplegament de la xarxa ferroviària estatal, només s'ha finalitzat el 0,23% (11,1 M€). La major part de la inversió està en fase de projecte (91%). Pel que fa als intercanviadors, no se n'ha finalitzat cap i està en fase de projecte la major part de la inversió prevista (97%).

¹ Una part petita de la inversió de SEITTSA està destinada a carreteres.

· Desplegament de la xarxa ferroviària estatals (XE)

Estat de l'actuació	Inversió (M€ IVA exclòs)	% (inversió)
Finalitzades	11,1	0,23%
Execució (adjudicades)	225,5	4,62%
Iniciades sense activitat	10,5	0,22%
Projecte	4.441,7	91,14%
Pendent de projecte	185,0	3,80%
Total	4.873,3 M€	

· Intercanviadors (IN)

Estat de l'actuació	Inversió (M€ IVA exclòs)	% (inversió)
Finalitzades	0,0	0,00%
Execució (adjudicades)	14,0	3,39%
Iniciades sense activitat	0	0,00%
Projecte	399,2	96,61%
Pendent de projecte	0,0	0,00%
Total	413,2 M€	

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.
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.

L'estació de la Sagrera és la major obra d'infraestructura que es desenvolupa a Barcelona i s'inicià el 2010. A febrer del 2020, s'havia executat el 35% de l'estructura de la futura estació (essent el pressupost adjudicat de 323,2 M€). En concret, s'havia acabat el 100% dels formigonats de la llosa i dels pilars, el 80% del forjat sobre el nivell de Rodalies, el 54% del formigonat dels murs i el 32% del de sota de les vies de Rodalies. Seguidament, caldrà finalitzar les lloses de vestíbul (el nivell intermedi de l'estació) i dels aparcaments, previstos per al quart trimestre del 2020 en el cronograma previ a la pandèmia, i de la llosa d'alta velocitat (el nivell superior), que s'espera tenir enllestida a la fi del 2021.

Pel que fa a l'arquitectura i les instal·lacions, el projecte bàsic està gairebé llest, i la previsió d'ADIF és licitar la redacció de l'executiu abans de finals del 2020. Així mateix, també estan en obres els accessos a l'estació.

Tram Castelldefels-Cornellà-Zona Universitària -Glories que inclou el tercer túnel passant de Rodalies de Barcelona. Intercanviador de la Torrassa (L'Hospitalet de Llobregat) i millores de les instal·lacions i inserció urbana entre Sants i L'Hospitalet. La construcció de el nou intercanviador de la Torrassa està contemplada dins de el projecte d'integració del ferrocarril a l'Hospitalet de Llobregat. Per poder realitzar els projectes constructius cal primer l'aprovació prèvia de l'estudi informatiu competència del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

Nou traçat línia R2 Montcada i Reixac. L'objecte principal de l'actuació és la supressió de la barrera ferroviària de la línia R2 de rodalies de Barcelona al seu pas pel nucli urbà de Montcada i Reixac i principalment eliminar dos passos a nivell mitjançant el soterrament de la línia. El setembre de 2019 va ser aprovat el projecte bàsic, que es desenvoluparà mitjançant dos projectes de construcció: un en l'àmbit del soterrament de la R-2 al seu pas per Montcada i Reixac i un altre relatiu a la Variant de Vallbona i Bifurcació Aigües (Barcelona).

Nova estació de l'TAV a l'Aeroport de Girona. ADIF, a petició d'AENA, redactarà el "Projecte de construcció de la nova estació d'alta velocitat a l'aeroport de Girona-Costa Brava". Aquestes actuacions seran finançades per AENA, dins del "Pla Director de l'Aeroport de Barcelona-el Prat Fase 2017-2026 ", presentat el febrer de 2018 pel Ministeri de Foment. El març del 2019 es va signar el protocol de col·laboració entre ADIF i AENA per a la construcció de l'estació d'alta velocitat a les proximitats de l'aeroport de Girona-Costa Brava. Aquesta solució encara no disposa d'estudi Informatiu.

Nova estació de Sant Andreu Comtal. Aquesta actuació s'està desenvolupant en tres projectes: projecte de construcció de la nova estació de Sant Andreu Comtal, línia d'alta velocitat, tram la Sagrera-Nus de la Trinitat, que inclou l'arquitectura i instal·lacions de protecció civil i seguretat, actualment compta ja amb empresa adjudicatària per a les obres; projecte de muntatge de via i electrificació de la estació i passarel·la de vianants de les rambles Prim i Onze de setembre; projecte d'instal·lacions de seguretat i de comunicacions ferroviàries en fase provisional i definitiva de la línia ferroviària convencional Barcelona-Granollers al seu pas per la nova estació de Sant Andreu Comtal. El maig del 2020 s'ha adjudicat la represa de l'execució de les obres, que compten amb un pressupost de 6,3 M€ i un termini d'execució previst d'11 mesos.

El **Pla d'inversions en estacions** (43 actuacions) contempla 18 actuacions finalitzades, 5 en execució, 7 actuacions en fase de licitació o contractació, 12 actuacions en redacció de projecte i una actuació pendent.

Altres actuacions destacades:

- Finalitzades: Nou Control de Trànsit Centralitzat (CTC) a Barcelona (finalitzat).
- En execució: Implantació de sistema ERTMS entre l'Hospitalet de Llobregat i Mataró.
- En preparació: Implantació de sistema ERTMS en el tram L'Hospitalet de Llobregat-Sant Vicenç de Calders-Tarragona-Reus / Port Aventura (s'està preparant la documentació per a la licitació.); Implantació de sistema ERTMS a Manresa-Sant Andreu Arenal (R4) -Bellvitge-Sant Vicenç de Calders (pendent de formalització de contracte).

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 52,6 milions de passatgers l'any 2019, un 5% 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, Ferroviario Agromán i Sacyr per un import de 257.322.296,18 euros. Però les obres no es van arribar a iniciar perquè el Ministeri 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 assumeix la licitació de les assistències tècniques i els costos deguts a les expropiacions,

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

Les obres es van iniciar el juliol del 2015 amb un cost previst de 450 M€. La perforació del túnel de la primera fase va concloure el gener del 2020. Actualment, s'està preparant la documentació per a la licitació de les obres de la segona fase del projecte (superestructures, instal·lacions, arquitectura, connexió amb el ramal actual, etc) per un import de 67 M€ i un termini de 24 mesos. En paral·lel, s'està supervisant el projecte d'instal·lacions de seguretat i telecomunicacions.

Els Pressupostos Generals de l'Estat del 2018 (prorrogats el 2019 i 2020) 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

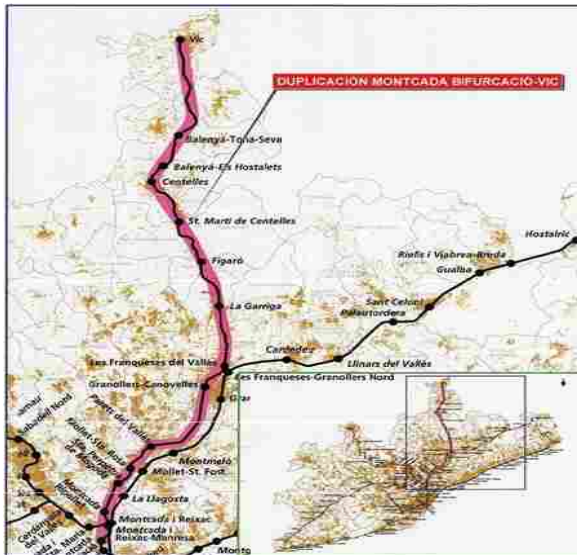
Desdoblament de la línia R-3 de Rodalies entre Montcada i Reixac i Ripoll

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 Ferrocarrils (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 desdo-

blament Montcada – Ripoll com actuació destinada a ampliar la capacitat de la línia que inclourà mesures d'integració urbana de la línia ferroviària al pas pels nuclis urbans.

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

RENDIBILITAT ECONÒMICA I SOCIAL

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

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

ESTAT DE LES OBRES

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

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

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

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

- Montcada- Parets del Vallès: Com a primer pas en aquest tram es redactaria un nou estudi informatiu.
- Parets del Vallès-La Garriga: S'està redactant el projecte constructiu. S'ha construït 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

El maig del 2019 ADIF va aprovar l'adjudicació a l'empresa Alstom Transporte la redacció del projecte d'adequació de les instal·lacions de seguretat i comunicacions de les estacions de Parets, Granollers-Canovelles, les Franqueses i la Garriga. També preveu l'execució de les obres i el manteniment posterior.

El contracte és per un import de 10,29 milions d'euros i un termini d'execució estimat de 89 mesos que inclou la redacció del projecte, l'execució de les obres i els primers anys de manteniment de les renovades instal·lacions. El contracte també preveu la millora dels enclavaments ferroviaris de les estacions de Mollet-Santa Rosa i Figaró, al sud i al nord del tram desdoblant.

Aquest pas s'afegeix a altres actuacions que estan en marxa o estan planificades i que són prèvies a les obres de desdoblament de la via. Entre altres inversions, hi ha les obres de supressió de passos a nivell que ja s'estan executant als termes municipals de Granollers i la Garriga.

Així mateix, el novembre del 2019 ADIF licitava el contracte per al subministrament i transport de travesses per a la renovació i, en part, desdoblament de la línia R3 entre els trams de Montcada i les Franqueses i de Balenyà i Vic, per import de 2 milions d'euros.

Està en redacció el "Projecte de Construcció de la Perllongació de la Via 2 a la Capçalera Sud de l'Estació de Vic a la Línia de la Tor de Querol-Enveigt a Montcada Bifurcació (Barcelona)", que consisteix en aprofitar un tram de aproximadament un quilòmetre de la plataforma actual que permet la duplicació de la via general, perllongant cap al sud la Via 2 de l'Estació de Vic.

Fitxa XFP4/2015

Finalització de les línies de metro L9 i L10

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

PLANIFICACIÓ

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

RENDIBILITAT ECONÒMICA I SOCIAL

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

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

ESTAT DE LES OBRES

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

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



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

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

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

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

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

Collblanc – Aeroport (L9) amb intercanvis amb les línies L1, L2 i L5 de metro, FGC i Rodalies i el ramal fins a la Zona Franca (L10 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. Les primeres estacions de l'L10 Sud, Foneria i Foc, es van inaugurar el setembre del 2018 i va suposar l'arribada del metro als barris de la Marina. A més, van obrir tres parades més (Collblanc, Torrassa i Can Tries – Gornal), que comparteixen ramal amb l'L9 Sud que va a l'aeroport. Durant el 2019 es van obrir les estacions Provençana i Ciutat de la Justícia, a l'Hospitalet de Llobregat, i el febrer del 2020, la de la Zona Franca. Resten pendents les estacions Port Comercial i ZAL | Riu Vell i Motors.

Pel que fa al tram central de Sarrià, Mandri, el Putxet, Lesseps, Sanllehy i Maragal, no hi ha calendari previst per la represa de les obres a manca de pressupost, 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 2020, 26 milions d'euros a la línia 9.

Fitxa XFP5/2016

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

PLANIFICACIÓ

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

RENDIBILITAT ECONÒMICA I SOCIAL

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

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

ESTAT DE LES OBRES

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

L'estat de les actuacions del PDI (2011-2020) era, a desembre del 2018, 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

Ampliació i millora de la xarxa FGC

Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya (FGC) és una empresa pública de la Generalitat de Catalunya que gestiona diversos serveis de transport públic, principalment de ferrocarril suburbà a l'àrea metropolitana de Barcelona, a més d'una línia regional a l'àrea de Lleida i Pirineus. També gestiona línies d'autobusos, els funiculars de Gelida i Vallvidrera, el cremallera de la Vall de Núria i el funicular-aeri de Montserrat. Les principals línies són les següents: Barcelona-Vallès, Llobregat i Anoia, i Lleida - la Pobla de Segur.

L'actual línia Barcelona-Vallès està formada pels ferrocarrils que van construir Ferrocarril de Sarrià a Barcelona i Ferrocarrils de Catalunya: un, de Barcelona a Sarrià, inaugurat el 23 de juny de 1863; i l'altre, de Sarrià a Terrassa i Sabadell, inaugurat el 1921.

L'actual línia Llobregat-Anoia està formada per la xarxa de l'antiga societat de Ferrocarrils Catalans (Companyia General dels Ferrocarrils Catalans S.A., CGFC) que s'havia constituït per unir les tres companyies creadores de bona part d'aquesta xarxa: Tranvía o Ferrocarril Económico de Manresa a Berga, Ferrocarril Central Catalán i Camino de Hierro del Nordeste de España. Aquesta antiga xarxa de CGFC era anomenada el Carrilet o línia Catalans.

La Línia Lleida - la Pobla de Segur és només una secció d'una gran línia internacional de 850 km que havia d'unir Baeza amb la comuna francesa de Sent Gironç, passant per Albacete, Utiel i Terol. La línia passà a ser propietat de FGC a partir del 31 de desembre de 2004 i va ser gestionada per l'empresa des de juliol de 2016.

Els principals projectes en desenvolupament són els següents:

FGC L8 Plaça Espanya – Gràcia. El projecte constructiu de l'obra civil ja ha estat adjudicat per Infraestructures.cat. L'objectiu és poder acabar el projecte durant el 2020, licitar l'obra el 2021 i iniciar-la cap a final del 2021 o principi del 2022.

Millora de la qualitat del servei d'FGC entre Martorell i Manresa i Igualada. Els estudis de les noves infraestructures i instal·lacions necessàries segueixen en curs per part d'FGC, en funció de les millores previstes en el servei de viatgers i de l'increment del nombre de circulacions de trens de mercaderies previstes en el projecte Phoenix d'ICL Iberia. FGC té la intenció, durant 2020, de fer una proposta d'actuacions de millora del servei ferroviari entre Martorell i Manresa i entre Martorell i Igualada, amb un doble objectiu. Per una banda, millorar l'oferta del servei de viatgers. Per l'altra, fer actuacions de millora de la integració urbana, en el període 2022-2025.

Aquestes dues actuacions s'emmarquen en la millora de la línia Llobregat – Anoia que també inclou un augment de la capacitat en el tram Martorell – Plaça Espanya.

Nova línia d'FGC Barcelona-Vallès pel túnel d'Horta. El túnel d'Horta és una obra de millora de la connectivitat que està pendent de les opcions que finalment es determinin en el nou PDI 2021-2030, actualment en curs d'elaboració per l'ATM. Per part d'FGC s'ha plantejat la necessitat de millorar la capacitat de l'actual línia del Vallès. La proposta es concreta en la duplicació de la seva capacitat per mitjà de la construcció d'un nou túnel que permeti reduir en 15 minuts els actuals temps de viatge entre Sabadell, Terrassa o Sant Cugat amb BCN i, alhora, augmentar l'oferta en més de 100 milions de viatges/any. Actuació aquesta independent d'una nova connexió per Horta.

Aquests tres projectes s'inclouen dins dels deu àmbits de treball de l'Agenda Estratègica 10/30 d'FGC¹, que va ser aprovada pel Consell d'Administració de FGC el novembre del 2019. A més, en aquesta Agenda s'inclouen molts altres projectes que FGC considera important portar a terme o iniciar en l'horitzó temporal del 2030.

D'entre tots aquests projectes, es poden destacar els següents:

L'establiment d'un **servei ferroviari entre Barcelona i l'aeroport** a partir de la construcció de la nova infraestructura per donar servei a les dues terminals amb un servei operat per FGC i integrat al servei de Rodalies.

L'ampliació de la capacitat de la línia Barcelona-Vallès mitjançant la construcció d'un nou túnel sota Collserola, que ha de permetre també reduir en uns 15 minuts els temps de recorregut de les connexions entre Barcelona i el Vallès Occidental, a més de diverses altres millores del servei. Aquest projecte no és incompatible amb una futura nova línia per túnel d'Horta.

La **construcció del nou tren-tram de Tarragona**, que ha de permetre recuperar i millorar la connexió ferroviària entre Tarragona, Salou i Cambrils i, en una segona fase, Vilaseca i Reus i del qual ja s'han iniciat els estudis informatiu, d'impacte ambiental i urbanístic.

La **creació de serveis ferroviaris d'alta velocitat entre Barcelona i Tolosa o Montpeller**, que haurà de permetre millorar la connectivitat amb les principals ciutats del sud de França.

El pressupost FGC del 2020 destinat a inversions reals ascendeix a 140 milions d'euros.

Fonts: FGC, wikipedia.

¹ <https://www.fgc.cat/agenda-estrategica-1030/agenda-estrategica-1030-dfgc/>

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.



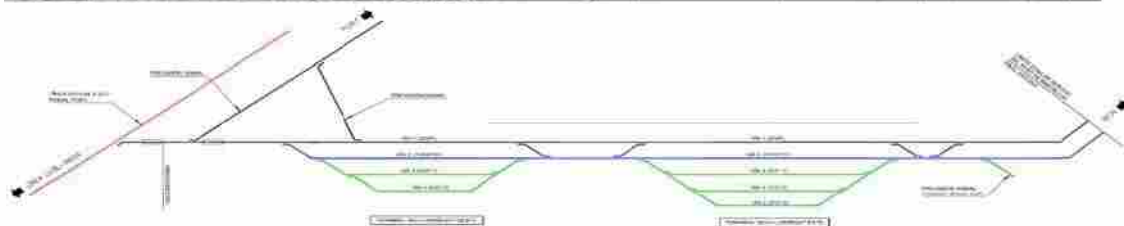
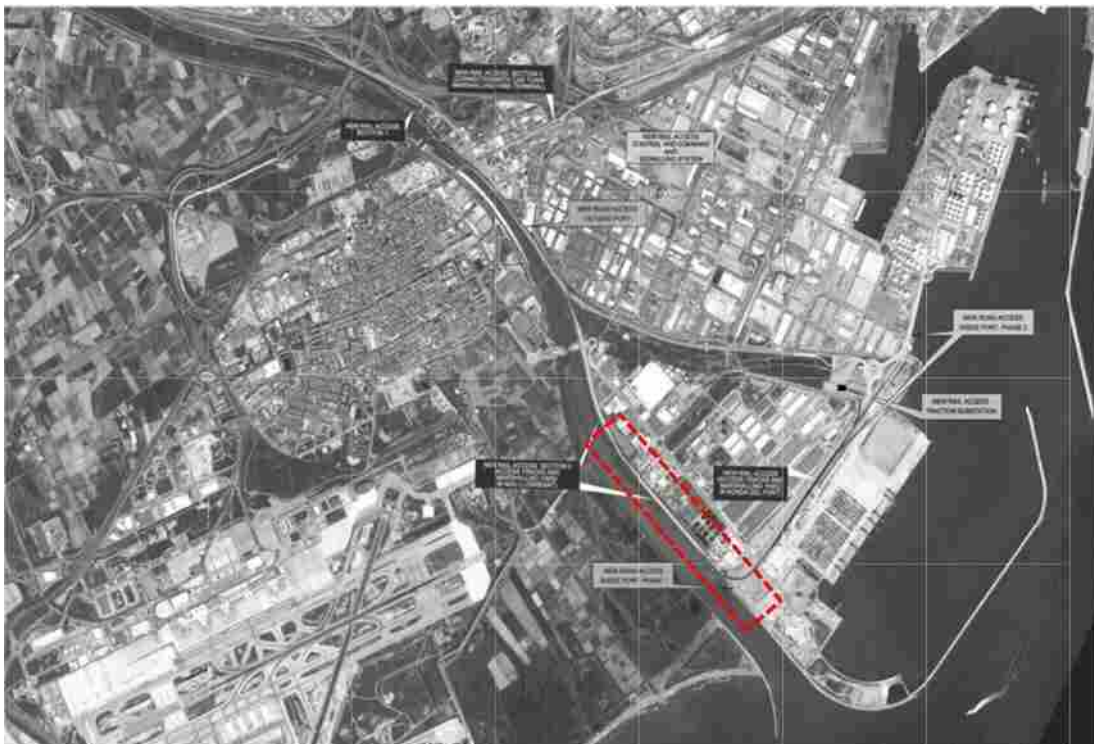
ESTAT DE LES OBRES

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. 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 públicoprivada per desenvolupar les noves terminals en regim concessional. A nivell tècnic s'estan iniciant les feines de pre-càrrega 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 ferroviari al moll Álvarez de la Campa

PLANIFICACIÓ

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

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

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



RENDIBILITAT ECONÒMICA I SOCIAL

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

ESTAT DE LES OBRES

Les obres 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), s'estima que finalitzin durant el primer semestre del 2020 i l'entrada en explotació de la Terminal, a l'estiu del 2020.



Fitxa P4/2019

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. A fi i efecte de definir i concretar interferències amb altres infraestructures a materialitzar en l'antiga llera es planteja la seva definició en projecte constructiu.



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:

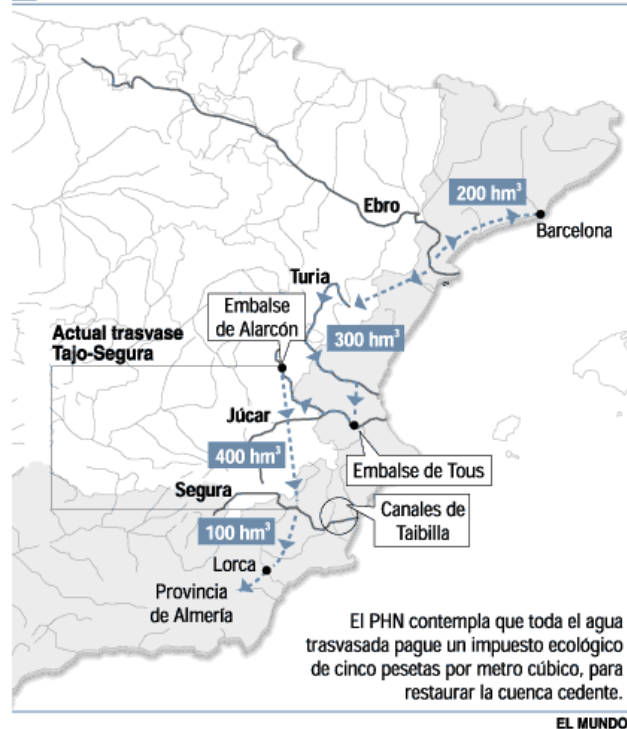
- Transportar aigua per vaixell.
- Mesures d'estalvi i actuacions per recuperar pous i aqüífers.
- Transvasament del riu Segre al Llobregat des de Prats i Sansor (la Cerdanya).
- La construcció de les dessalinitzadores.
- La interconnexió amb el Roine.
- La interconnexió entre el Consorci d'Aigües de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

➔ Possible trazado del trasvase del Ebro



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

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

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

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

El nou Pla 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.

D'acord amb el document "Millora de la garantia de l'abastament urbà d'aigua a les comarques litorals de Catalunya. Canvi climàtic" ¹del Consell Assessor d'Infraestructures de Catalunya (ponent Josep Dolz), "la interconnexió de les grans xarxes d'abastament urbà i de reg s'ha d'entendre com una aportació de garantia més que com un transvasament d'aigua. Es tracta de transvasar cabals significatius durant períodes de temps curts i poc freqüents (cas d'una important sequera, com va ser la de 2008). Aquesta aportació de garantia té un indubtable valor econòmic per al territori beneficiari, per la qual cosa es justifica que la conca cedent percebi una compensació. La cessió temporal de drets de l'ús d'aigua agrícola és un mecanisme economicolegal excel·lent per facilitar-ho."

Fonts: J. Alabern (2008). L'aigua com a base del desenvolupament del país: les 100 respostes.; Observatori de Projectes i Debats Territorials de Catalunya; Plataforma de Defensa de l'Ebre; Agència Catalana de l'Aigua; premsa.

¹ <https://www.consellinfraestructures.cat/wp-content/uploads/2020/02/CADIC.-Millora-de-la-garantia-de-labastament-urb%C3%A0-5-2020.pdf>

Fitxa A2/2015

Canal Segarra-Garrigues

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

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

PLANIFICACIÓ

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

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

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

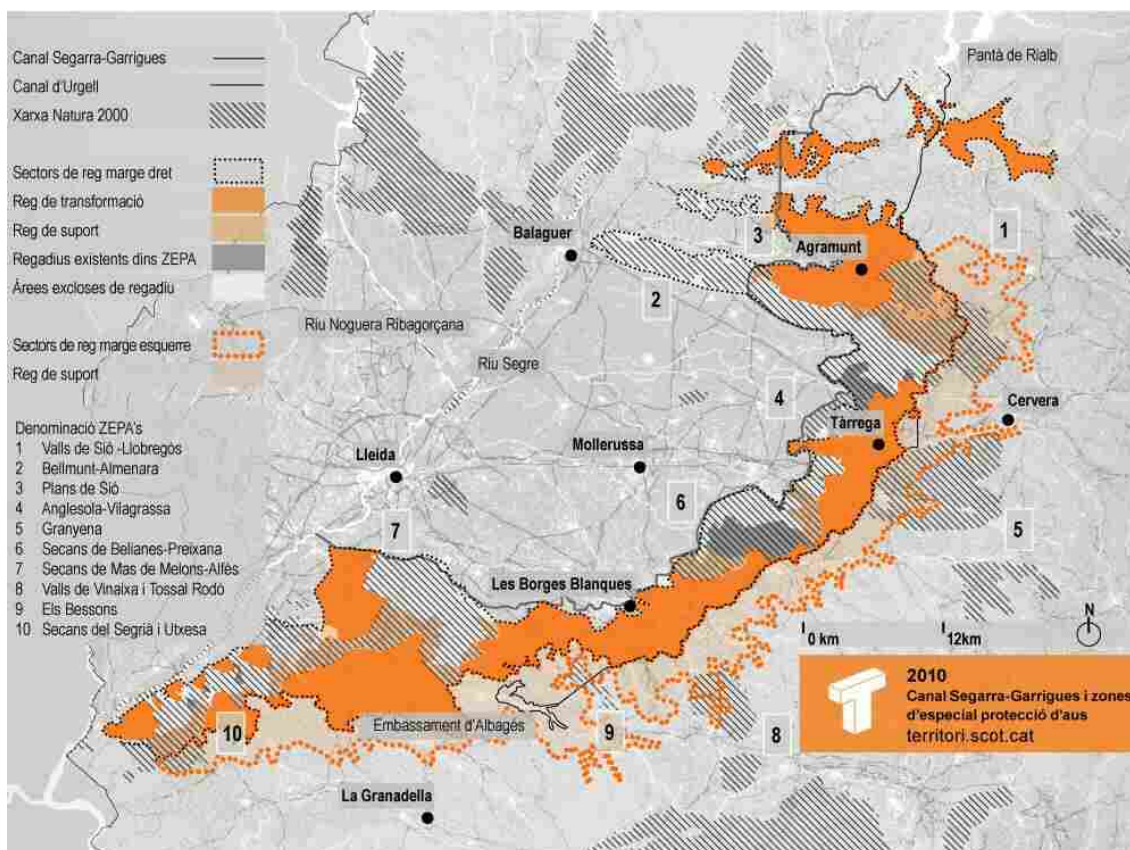
RENDIBILITAT ECONÒMICA I SOCIAL

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

ESTAT DE LES OBRES

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

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



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

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

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

Posteriorment es va redactar el pla de gestió dels espais protegits i revisar la Declaració d'Impacte Ambiental (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, que van iniciar-se el juliol i està previst que durin un any. Llavors es realitzaran les proves de càrrega que es faran de forma gradual durant diverses temporades.

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 publicoprivat 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 endarrereix 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 2022.



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 Vilamalla a les necessitats del tràfic Europeu-LOGIS Intermodal Empordà

El LOGIS Intermodal Empordà és una actuació promoguda per la Generalitat de Catalunya mitjançant CIMALSA, que ja està parcialment en explotació (21 Ha urbanitzades i amb implantació progressiva d'empreses). Degut a la creixent demanda de sòl logístic de grans dimensions en aquesta zona i als acords establerts amb diferents operadors logístics, CIMALSA ha licitat durant el primer semestre de 2020 les obres d'urbanització de les més de 50 Ha restants del sector, que té en total 73 Ha. Les obres d'urbanització finalitzaran durant el 2021. S'està treballant conjuntament entre CIMALSA i INCASÒL en les gestions urbanístiques i administratives necessàries per poder ampliar el sector cap l'oest.

Aquest centre logístic intermodal inclou un desenvolupament ferroviari, a partir de la terminal existent i vinculada al LOGIS, que és la Terminal de Vilamalla, 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 ADIF implementi l'ample UIC dins de la terminal de Vilamalla per capacitar-la per als trànsits continentals, el perllongament de l'actual via d'apartat de l'estació Vilamalla 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 Vilamalla (Alt Empordà). Es preveu finalitzar la redacció del projecte constructiu al setembre de 2020 un cop ADIF doni el vistiplau a la solució que desenvolupa i se signi el corresponent conveni amb ADIF per poder executar les obres, que haurien d'iniciar-se en el 2021.

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

LOGIS Intermodal Montblanc

Aquest projecte intermodal, el tercer de CIMALSA vinculat al corredor mediterrani amb disseny intermodal, té una superfície total de 89 Ha, de les qual 81 Ha corresponen al sector logístic i 8 Ha a la futura terminal ferroviària. El nou equipament estarà situat al costat de l'accés a l'autopista AP-2, i tindrà accessos directes a N-240 (Tarragona-Lleida) i a la carretera C-14 (Reus-Montblanc- Tàrrrega). A nivell ferroviari es connectarà amb la línia d'ample ibèric Barcelona-Zaragoza-Madrid.

Actualment està en tràmit una Modificació del Pla Parcial del sector per adequar el traçat de la vialitat a les línies d'Alta Tensió que s'han de desviar i per generar parcel·les logístiques de grans dimensions, molt demandades actualment en tot el territori català. L'aprovació de la Modificació de planejament està previst que es realitzi al llarg del segon trimestre del 2020 i posteriorment CIMALSA procedirà a licitar la redacció del Projecte Constructiu d'urbanització de la totalitat del sector per tramitar-lo davant l'Ajuntament de Montblanc. Un cop aprovat el projecte d'urbanització, es podran iniciar les obres d'urbanització a principis de 2022 aproximadament.

La primera fase de la urbanització consta de 44 Ha i generarà uns 310.000 m² de parcel·la logística neta. Inclou la dotació al sector dels accessos i de totes les escomeses de serveis, així com part de la vialitat interior i xarxes interiors de serveis.

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 des 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 ha estat exclòs de l'àmbit del Pla Director Urbanístic de la zona industrial Baix Llobregat Nord, i resta pendent de poder garantir la seva connectivitat completa amb la continuïtat del IV Cinturó.

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.

És una actuació conjunta entre INCASÒL i CIMALSA que actualment es troba en fase de negociació amb l'Ajuntament de Tarragona per poder iniciar la tramitació del Pla Parcial, que ja està redactat.

Parcs Logístics Aeroportuaris

CIMALSA està treballant també en diferents propostes per dinamitzar l'activitat logística al voltant dels aeroport 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. Aquest document estarà enllestit el 2020.

Fonts: CIMALSA, ACN

Fitxa XT1/2020

DESENVOLUPAMENT DE LA XARXA 5G

PLANIFICACIÓ

El pla Next Generation de la UE, dotat amb 750.000 milions d'euros que es posaran a disposició dels Estats comunitaris, s'ha fixat com a objectiu canviar el panorama de l'economia europea per encarrilar-la cap a un futur "sostenible i digital".

La inversió de la Comissió Europea se centrarà en desenvolupar el Pacte Verd Europeu i impulsar una digitalització massiva a través de les oportunitats que genera la xarxa 5G.

La Generalitat de Catalunya va aprovar el 2019 Estratègia 5G de Catalunya. La implantació de la tecnologia 5G a Catalunya és una prioritat del Govern de la Generalitat de Catalunya, que vol donar suport al desplegament de la tecnologia 5G i fer de Catalunya un pol d'atracció i demostració tecnològica de 5G.

RENDIBILITAT ECONÒMICA I SOCIAL

Catalunya disposa de capacitats que la configuren com un pol d'atracció per al desplegament tecnològic, de serveis i de nous models de negoci associats a la tecnologia 5G.

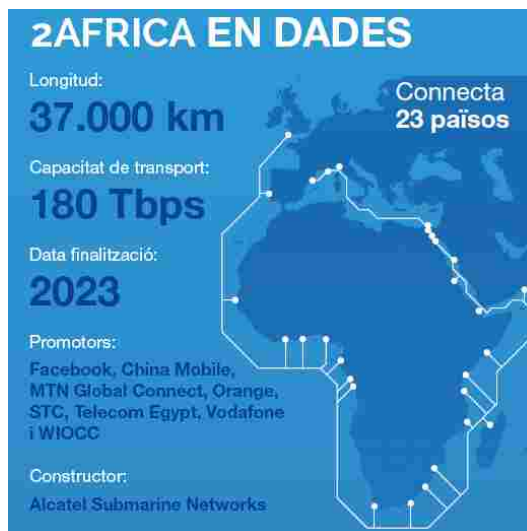
La tecnologia 5G, per les seves característiques, implica una revolució en les comunicacions. Entre altres aspectes, destaca la seva gran amplada de banda, la capacitat de suportar una altíssima densitat de dispositius per cel·la, la reducció de la latència, la flexibilitat en el desplegament i l'operació de xarxes, així com una millor eficiència energètica. Tots aquests avantatges habilitaran la creació de nous serveis, actualment impossibles d'oferir amb la tecnologia 4G. La tecnologia 5G no és només una mera evolució tecnològica, sinó que es tracta d'un canvi de paradigma en la indústria i un canvi en les telecomunicacions, el seu ús i els seus operadors. La tecnologia 5G obrirà oportunitats als actuals i als nous agents de mercat.

La Comissió Europea estima en 2,3 milions de nous llocs de treball l'impacte d'aquesta tecnologia fins al 2025. Una tecnologia que, combinada amb altres com la visió per computador, la realitat virtual, les dades massius o la intel·ligència artificial, suposarà un canvi de paradigma també en àmbits com la salut, l'educació, l'oci o l'entorn rural.

ESTAT DEL PROJECTE

La Comissió Europea feia públic el 16 de juny que els tres corredors 5G que seran finançats amb fons europeus seran el corredor bàltic, el del Benelux i el Pirineu català. Aquest projecte preveu tenir l'eix viari i transfronterer de l'AP-7 i l'A-9, així com el ferroviari, connectats amb 5G, és a dir, que l'autopista permeti que els vehicles sense conductor puguin començar a circular en fase de prova. Unes proves que permetin preparar l'arribada de el vehicle de el futur. 5GMed posarà a prova els casos d'ús de la mobilitat connectada i automatitzada (CAM), inclosa la carretera i el ferrocarril, a partir de la mateixa infraestructura de xarxa 5G al llarg del passadís transfronterer Figueres-Perpinyà. Per a aquest propòsit, reunirà grups d'interès clau, inclosos els operadors multinacionals, operadors de carreteres i ferrocarrils, així com pimes innovadores i centres de recerca.

Al maig del 2020 la Generalitat informava que Catalunya serà un dels ports d'arribada i de connexió intercontinental de la ruta de 2Africa, un dels projectes de cable submarí de fibra òptica més llargs, complets i importants del món, que interconnectarà Europa, Àsia, l'Orient Mitjà i Àfrica mitjançant un cable submarí de 37.000 km de longitud. El projecte 2Africa està promogut per Facebook i grans operadores de telecomunicacions internacionals com China Mobile International, MTN GlobalConnect, Orange, STC, Telecom Egypt, Vodafone i WIOCC. La inclusió de Catalunya com un dels punts de desembarcament i connexió marítim-terrestre amb Europa d'aquesta infraestructura posiciona el país com el principal hub digital del sud d'Europa i pol d'atracció d'inversió internacional. Es preveu que la instal·lació del cable finalitzi el 2023.



Fonts: Smart Catalonia, Comissió Europea, El Nacional, La Vanguardia, Generalitat de Catalunya.