

Tàrrega, 2 de desembre de 2008

L'augment de població a les terres de Ponent en els propers 20 anys es percep poc probable des de Tàrrrega; la disparitat d'opinions sobre la necessitat d'augmentar el pes demogràfic del territori és molt acusada i dividida entre partidaris i detractors, i vindrà probablement determinada per la marxa de l'economia en els propers anys, un cop superat el present període de crisi. És probable i necessari que la productivitat de l'agricultura augmenti a curt termini per l'arribada d'aigua del canal Segarra-Garrigues, però calen complementar aquesta infraestructura amb inversions de millora sobre el sistema de rec del canal d'Urgell, i la modernització de les explotacions agrícoles existents. S'ha manifestat la necessitat de continuar apostant pel sector agroalimentari, buscant formes innovadores de comercialització i aprofundint en els processos de transformació, diversificant la producció i generant nous llocs de treball.

El principal focus de preocupació reflectit pels assistents al debat d'infraestructures són aquelles actuacions relacionades amb la xarxa viària, i especialment la necessitat de condicionar la xarxa local i comarcal per a millorar-ne la seguretat viària i el seu encaix territorial. El dèficit d'inversions en aquest capítol és un problema que s'arrossega des de fa dècades. Cal igualment executar el desdoblament de la C-14 cap a Tarragona i el seu port, sobretot si es considera que la logística a Tàrrrega podria créixer de forma molt important en els propers anys, però que ho hauria de fer en gran part vinculada al desenvolupament dels ports de Tarragona i Barcelona. La implantació d'instal·lacions logístiques d'aquest tipus en els propers anys, però, ha d'anar acompanyada de rigor en el procés de planificació, procurant la integració en el territori. La consolidació de l'aeroport d'Alguaire es valoren relativament poc probables però interessants i necessaris. Pel que fa a les infraestructures ferroviàries, no es preveu la construcció de l'eix transversal fins a molt llarg termini ja que hi ha altres infraestructures més urgents com la millora dels serveis de transport públic interns a la província i d'enllaç amb la ciutat de Lleida, sobretot de l'autobús. El desenvolupament de les energies renovables és positiu per a Ponent, sobretot de la fotovoltaica. L'arribada de la banda ampla és igualment necessària.

És important que govern central i generalitat dugui a terme processos d'anàlisi i prioritització d'infraestructures més transparents i d'acord amb criteris de rendibilitat socioeconòmica, superant debats conjunturals i reticències socials, i agilitant la seva tramitació.

EVOLUCIÓ DE LA POBLACIÓ

L'àmbit de Ponent es troba format per les sis comarques de les Garrigues, Segrià, la Noguera, el Pla d'Urgell, l'Urgell i la Segarra. La població total d'aquest àmbit és de 340.827hab (Idescat 2007), la qual cosa el converteix en el 5è àmbit català pel que fa al seu pes demogràfic per darrera de Barcelona, Girona, Tarragona i la Catalunya Central, i per davant de les Terres de l'Ebre i els Pirineus.

Lleida concentra vora el 40% de la població de l'àmbit, i només 3 poblacions més superen els 10mil habitants (Tàrrrega, Mollerussa i Balaguer).

El fenomen immigratori s'ha donat lleugerament més tard a Ponent que a la resta d'àmbits catalans, però ha estat molt intens des del 2001. D'ençà fins ara, la població de Ponent ha augmentat un 13%. Entre els nous residents, vora el 45% provenen de països de l'Àfrica, mentre el aproximadament el 30% restant són romanesos. A diferència d'altres àmbits catalans, a Ponent els nous residents amb origen d'un altre país de la UE-25 tan sols representen un 4'9% del total, és a dir unes 2100 persones.

comarques centrals	tarragona	girona	ponent	
1,7%	8,4%	6,3%	0,6%	variació 1995-2000
14,8%	26,9%	21,9%	13,3%	variació 2001-2007

Figura 1 - Incrementos demogràfics per àmbits de planejament. Font: Idescat 2007

	Any	Resta UE	Resta Europa	Àfrica	Amèrica del Nord i Central	Amèrica del Sud	Àsia i Oceania	% pob. estrangera
Terres de l'Ebre	2006	21,3	36,1	20,8	1,1	13,6	7,1	14,3
Camp de Tarragona	2006	16,7	16,5	35,2	3,5	23,7	4,3	13,3
Àmbit Metropolità	2006	14,0	7,4	21,0	6,3	38,7	12,6	12,4
Comarques de Girona	2006	20,5	13,2	38,8	4,6	17,8	5,1	16,9
Ponent	2006	4,9	29,6	44,8	2,4	15,2	3,1	13,3
Àpia	2006	24,0	21,0	14,1	3,7	36,1	1,2	12,1
Comarques Centrals	2006	6,8	10,9	56,2	2,7	19,5	3,8	9,6
Catalunya	2006	14,5	11,1	27,2	5,3	32,0	9,8	12,8

Figura 2 - Població estrangera i regió d'origen. Font: IDESCAT

Les previsions del programa de planejament de la Generalitat de Catalunya, utilitzades per a la redacció dels Plans Territorials, indicaven que d'acord amb un escenari tendencial, la massa demogràfica de Ponent augmentaria fins a 363.235hab l'any 2026. D'altra banda, l'escenari "voluntarista-polític" del programa de planejament, que buscava un major equilibri entre comarques mitjançant polítiques d'habitatges i de foment econòmic, incrementaria la població de Ponent l'any 2026 fins a 471.408 habitants, digui's un increment del 54% respecte 2001, un 38% la situació actual. D'acord amb aquesta segona previsió, Ponent augmentaria el seu pes relatiu dins de Catalunya fins a concentrar vora un 6% del total de la població (ara només en té el 4'6%).

V15 CAT ref(r) àmbits																
Àmbit	Població						Mercat de treball						Habitatge			
	Població 2001	Població 2026	Població increment	TD 2001	TD 2026	immigrants 01-26	Ocupats 2001	Ocupats 2026	Ocupats increment	TOE 2001	TOE 2026	POR-LTL 2001	Hab. Prin. 2001	Hab. Prin. 2026	Hab. Prin. increment	PR / TT 2001
Garrigues	19.432	21.597	2.165	0.66	0.53	5.605	8.116	10.689	2.553	0.69	0.75	1.892	6.802	7.446	644	64%
Noguera	35.225	41.163	5.938	0.62	0.53	9.931	15.471	20.337	4.866	0.71	0.75	3.441	12.104	13.622	1.518	66%
Pla d'Urgell	30.393	36.873	5.480	0.57	0.51	8.004	13.639	17.929	4.290	0.70	0.75	1.534	10.134	12.111	1.977	60%
Segarra	19.059	23.394	4.335	0.58	0.48	5.954*	9.079	11.935	2.856	0.75	0.75	-304	6.379	7.286	906	69%
Segrià	169.593	203.448	33.855	0.51	0.51	41.871	77.208	101.492	24.285	0.69	0.75	5.098	58.580	75.377	16.797	72%
Urgell	32.042	37.762	5.720	0.60	0.52	8.521	14.266	18.754	4.488	0.71	0.75	1.971	10.828	13.357	2.529	69%
TEPON	305.744	363.235	57.491			64.350	137.779	181.115	43.337			13.632	104.827	129.197	24.370	

Figura 3 - Previsions de població, mercat de treball i habitatge a l'àmbit de Ponent en escenari tendencial. Font: Programa de Planejament, Generalitat de Catalunya 2002.

V15 CAT ref(r) àmbits															
Àmbit	Població						Mercat de treball						Habitatge		
	Població 2001	Població 2026	Població increment	TD 2001	TD 2026	immigrants 01-26	Ocupats 2001	Ocupats 2026	Ocupats increment	TOE 2001	TOE 2026	POR-LTL 2001	Hab. Prin. 2001	Hab. Prin. 2026	Hab. Prin. increment

Garrigues	19.432	21.597	2.165	0,66	0,53	5.605	8.116	10.669	2.553	0,69	0,75	1.892	6.802	7.446	644	64%
Noguera	35.225	49.398	14.173	0,62	0,49	17.306	15.471	24.977	9.506	0,71	0,75	3.441	12.104	16.479	4.375	66%
Pla d'Urgell	30.393	44.506	14.113	0,57	0,47	15.702	13.639	22.767	9.128	0,70	0,75	1.534	10.134	15.049	4.915	80%
Segarra	19.059	31.664	12.605	0,58	0,43	13.433	9.079	16.661	7.581	0,75	0,75	-304	6.379	10.087	3.708	69%
Segrià	169.593	277.264	107.671	0,51	0,46	107.880	77.208	143.030	65.822	0,69	0,75	5.098	58.580	101.033	42.453	72%
Urgell	32.042	46.980	14.938	0,60	0,48	16.792	14.266	23.949	9.682	0,71	0,75	1.971	10.828	16.558	5.730	69%
TEPON	305.744	471.408	165.664			176.718	137.779	242.052	104.273			13.632	104.827	166.651	61.824	

Figura 4 - Previsions de població, mercat de treball i habitatge a l'àmbit de Ponent en escenari "voluntarista-polític". Font: Programa de Planejament, Generalitat de Catalunya 2002.

D'alta banda, els escenaris de l'Institut d'Estadística de Catalunya (Idescat, 2004), preveuen per a 2015 una població a Ponent que creixeria entre un 5% i un 25%, en funció de les hipòtesis migratòries que s'adoptin.

	2002	2015				Base 2002 = 100			
		baix	mitjà baix	mitjà alt	alt	baix	mitjà baix	mitjà alt	alt
Catalunya	6.528,8	6.826,7	7.343,3	7.723,7	8.177,0	105	112	118	125
Àmbit Metropolità	4.512,8	4.677,7	5.008,1	5.245,1	5.522,5	104	111	116	122
Barcelona	1.550,2	1.455,1	1.513,9	1.590,8	1.639,6	94	98	103	106
resta Barcelonès	595,0	572,5	589,3	618,3	623,5	96	99	104	105
resta Metropolità	2.367,6	2.650,0	2.904,9	3.036,1	3.259,3	112	123	128	138
Comarques Gironines	578,1	629,8	684,0	723,8	773,9	109	118	125	134
Camp de Tarragona	469,9	523,0	571,3	612,1	656,5	111	122	130	140
Terres de l'Ebre	160,7	162,8	176,2	187,3	199,3	101	110	117	124
Àmbit de Ponent	304,6	307,7	331,6	351,5	375,9	101	109	115	123
Comarques Centrals	438,4	461,4	503,2	530,8	570,0	105	115	121	130
Alt Pirineu i Aran	64,1	64,3	68,9	73,3	78,8	100	107	114	123

Figura 5 - Població catalana 2002-2015, per àmbits del Pla Territorial. Font: Idescat 2004

ECONOMIA

L'economia de les Comarques de Ponent té un fort pes de l'agricultura, la indústria agroalimentària derivada, i tot el seguit de serveis i activitats industrials complementàries al sector. La Cooperativa de Guissona o Borges d'entre altres són exemples d'empreses que facturen quantitats molt importants nascudes i amb seu a les terres de Ponent. També és la Universitat de Lleida l'única de Catalunya que ofereix la titulació d'Enginyeria Superior Agrícola.

L'agricultura a Ponent té índex de rendibilitat superiors a les altres demarcacions catalanes, denominacions d'origen reconegudes (oli de les Garrigues) i un fort potencial de cara al futur. La base de l'agricultura a Ponent es troba constituïda per conreus de fruita fresca no cítrica i cereals d'una banda, i la ramaderia porcina i vacuna de l'altra. La fruita aporta més del 15% del PIB agrícola de totes les comarques de ponent a excepció de la Segarra, representant fins el 56% del PIB agrícola del Segrià i el 42% del Pla d'Urgell. Els cereals tenen un pes important en aquells territoris que són de secar, especialment a la Segarra (27%), però en menor mesura també a la Noguera i l'Urgell. La ramaderia és l'altre pilar agrícola de ponent, amb un pes important del porcí (a totes les comarques) però també el vaquí a les Garrigues (36,3% del PIB agrícola) i la Segarra (18'6%). Cal destacar igualment el cultiu d'oliveres i ametllers de les Garrigues, de reconeguda qualitat.

Comarca	Cereals	Hortalisses	Fruita fresca (no cítrics)	Fruita seca	Oli d'oliva i subprod.	Vaquí	Porcí	altres
Garrigues	1,3	1,1	15,2	11,2	9,2	30,3	13,4	12,3
Noguera	15,3	4,4	21,2	1,1	0,5	6,6	30,1	12,6
Pla d'Urgell	7,1	15,5	11,5	1	0	3,3	22,1	9,1
Segarra	27,1	0,1	0,1	2,8	0,7	18,6	42,4	8,2
Segrià	2,5	4,4	35,6	2,6	1,4	7,8	14,3	11,2
Urgell	11,7	2,9	23,7	6,1	1,2	6	10	10,4

Figura 6 - Desglossament del PIB agrícola per comarques. Font: anuari Caixa de Catalunya 2006

Pel que fa al sector industrial, el sector alimentari és el que domina en totes les comarques, especialment a la Segarra on representa el 46% del PIB industrial i al Pla d'Urgell on representa el 36%. Globalment, hi ha una desena d'empreses a Ponent que facturen més de 100M€ anualment, de les quals gairebé totes pertanyen al sector (producció de carns, embotit, oli, pinsos, adobs, maquinària...). Cal destacar la indústria de material elèctric i de construcció, i la del sector metal·lúrgic.

Comarca	ENERGIA AIGUA EXTRACTIVES	ALIMENTS BEGUES TABAC	TEXTIL CALCAT	FUSTA SURO	PAPER ARTS GRAFÍQUES	QUÍMICA	CAUTXU PLÀSTIC
Garrigues	3,2	22,7	15,9	3,5	0,8	7,4	8,3
Noguera	25,6	17,9	7,6	4,6	3,6	2,8	1,2
Pla d'Urgell	2,6	30	6,5	3,9	9	5,4	2,4
Segarra	0,3	46,1	4,1	0,6	0,5	2,4	2,3
Segrià	7	27,3	4,2	1,8	9,4	7,4	2
Urgell	1,7	19,7	7,1	2,4	11,3	8,1	5,6

Comarca	ALTRES MINERALS	METALURGIA	MAQUINÀRIA	ELECTRIC OPTIC	MATERIAL TRANSPORT	INDÚSTRIES DIVERSES
Garrigues	9,8	12,6	4,5	4,9	4,1	2,2
Noguera	10,8	9	4,1	6,5	0,7	5,5
Pla d'Urgell	12,6	8,2	7,2	2,4	1,4	2,4
Segarra	1	11	3,1	19,4	4,6	4,4
Segrià	5,2	8,7	9,8	11,7	1,9	3,6
Urgell	5,6	16,4	6,4	11,5	2,3	1,9

Figura 7 - Desglossament del PIB industrial per comarques. Font: anuari Caixa de Catalunya 2006

El clúster de la maquinària agrícola a Lleida. Fonamentalment, les empreses són fabricants de maquinària com ara màquines per a la recol·lecció de fruita o sistemes de reg, alhora que també són comercialitzadores de productes de multinacionals. Es tracta d'unes 30 empreses, segons la base de dades SABI, unes 85 segons el Departament d'Indústria de Catalunya i un centenar en la població real, comptant les empreses més petites que realment són tallers de reparació, concentrades a Lleida, que tradicionalment han abastat uns clients centrats en l'agricultura tradicional. Segons Hernández et al. (2005) el sector localitzat ocupa 615 persones i exporta un 15 % de la producció. El sector, i en concret el clúster, es troben al mig d'un procés general de canvi cap a una agricultura moderna amb un futur incert que depèn de la PAC (Política Agrícola Comuna de la Unió Europea) i amb un domini tecnològic governat principalment per productors italians, alhora que està molt interrelacionat amb els grans cultius que es donen a la zona. La Fira de Maquinària Agrícola de Lleida està gradualment perdent prestigi enfront d'altres fires de l'Estat espanyol (Llibre Blanc de les Empreses, IIVEE 2007).

EL PAÍS

La llegada de la alta velocidad Un imán para las inversiones y el turismo de congresos y negocios. El tren rápido no ha modificado aún el urbanismo de Lleida

LLUÍS VISA - Lleida - 17/02/2008

La llegada del AVE a Lleida, en octubre de 2003, significó una pequeña revolución para la ciudad desde el punto de vista urbanístico, comercial y de comunicaciones. Una de las ventajas de la alta velocidad es que ha mejorado la movilidad de muchas personas que por motivos de trabajo se desplazan habitualmente a Zaragoza y Madrid, pero no será la panacea anunciada hasta que el tren llegue a Barcelona, destino y mercado natural de muchos leidianos.

El AVE arrancó a menos de 200 kilómetros por hora, una velocidad muy inferior a los 350 prometidos por el anterior Gobierno del PP. En sus inicios lo hizo a una velocidad punta de Talgo y hasta tres años después, los convoyes no pudieron alcanzar los 300 kilómetros por hora, lo cual le ha hecho ganar terreno al avión. Ha tenido para Lleida numerosos efectos positivos. Ha servido para atraer inversiones de empresas del resto de España, sobre todo del sector tecnológico, y para potenciar el turismo de congresos y negocios. La llegada del AVE actúa como un revulsivo urbanístico, aunque este aspecto es el que va más retrasado, ya que las principales actuaciones asociadas al Plan Especial de la Estación todavía no se han iniciado. De momento, lo más visible que ha dejado el AVE en la ciudad ha sido una estación renovada y una polémica marquesina de algo más de 400 metros que con el paso del tiempo ha logrado superar el linchamiento inicial de que fue objeto su diseño y estética...

INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORT AERI

El primer semestre de l'any 2007, la Generalitat de Catalunya va iniciar la licitació de la primera fase de les obres per a la construcció del futur aeroport de Lleida-Alguaire (camp de vol i la plataforma d'estacionament) per un import de 46M€. S'espera que la instal·lació pugui estar operativa l'any 2008, i les previsions indiquen que l'any 2020 podria assolir un trànsit de 400.000 viatgers anuals i 6.000 Tm anuals de mercaderies.

Aquest aeroport respon a l'objectiu de dotar el conjunt de les regions de Catalunya de les infraestructures de competitivitat necessàries per al desenvolupament econòmic del territori en el context de l'economia global. L'aeroport ha de permetre connectar les comarques de Lleida amb les principals destinacions del continent europeu.

Lleida – Alguaire no estarà gestionat per Aena, sinó que serà la Generalitat de Catalunya la que es responsabilitza de dur-ne a terme la promoció i de concedir-ne la explotació. El model de gestió de l'aeroport encara no ha transcendit, però probablement es constituirà una empresa públicoprivada amb participació de la pròpia Generalitat (51%), a més de la Diputació de Lleida, les Cambres de Comerç i altres agents socials i econòmics lligats al territori.

Pista de vol	2.500 metres (45m ample)	1a FASE
Àrea d'estacionament d'avions	30.600 m ² (4 airbus 321)	1a FASE
Zona aparcament usuaris	240 vehicles	1a FASE
Terminal provisional		2a FASE
Instal·lacions		2a FASE
Terminal definitiva	3.200 m ²	3a FASE
Torre de control		3a FASE

Figura 8 - Principals actuacions previstes a l'aeroport de Lleida - Alguaire

INFRAESTRUCTURES PORTUÀRIES

El Port més proper de l'àmbit de Ponent és el port de Tarragona, que ha presentat un fort dinamisme en els darrers anys (5è port de l'Estat, ara mou 36MTm anuals i va créixer el 2007 un 14%); està diversificant la seva activitat per abastar sectors més amplis que el tradicional dels productes químics i energètics.

La càrrega general ha experimentat el 2007 un augment del 18%, i ja acumula des de 2004 un creixement del 83%, una dinàmica de progressió única en la història del port. A l'apartat de fruites i verdures el Port ha assolit les 175.000 tones amb un creixement del 112,7%. El Port de Tarragona continua sent líder del sistema portuari espanyol en el tràfic de productes agroalimentaris amb 5.160.515 tones mogudes. La xifra representa un 19,2% d'augment respecte a l'anterior exercici.

Les vies de comunicació entre Ponent i Tarragona estan millorant de forma substancial. D'una banda, l'entrada en funcionament del ferrocarril d'alta velocitat permetrà un ús intensiu de l'antiga línia ferroviària per a trànsit de mercaderies –el port de Tarragona és capdavanter a l'Estat en tràfics ferroviaris de mercaderies-. D'altra banda, actuacions com la construcció de l'autovia A-27 entre Tarragona i Montblanc, ja licitada en la majoria dels seus trams, o el desdoblament previst de la C-14 entre Montblanc i Tàrraga milloraran sensiblement la mobilitat viària.

Les actuacions previstes en els propers 15 anys al port de Tarragona permetran ampliar la superfície de terra en 200ha. Es troba en estudi la futura ampliació de Port, que s'haurà de fer mar endins, i que proporcionarà 3000m de nova línia d'atracament amb calats de 30m que permetran l'accés de bucs de fins a 200.000Tm. Les obres podrien començar-se l'any 2009 o 2010 amb un cost de 150M€ i un termini d'execució d'entre 4 i 6 anys. A curt termini entraran en servei l'ampliació del moll de Cantàbria (7 noves hectàrees de terra) i el perllongament en 500m del dic d'abric que permetrà l'ampliació del Moll de Catalunya.

Es preveu també a curt termini una ZAL vinculada al port de 90ha al terme municipal de Vila-seca.

INFRAESTRUCTURES LOGÍSTIQUES

La CIM Lleida promoguda per CIMALSA va entrar en servei l'any 2003. Amb 42 ha d'extensió, és la plataforma logística més important de les terres de Ponent. La CIM Lleida es troba situada al terme municipal de Lleida, a la zona industrial de la ciutat, al costat dels polígons del Segre i del Camí dels Frares i al peu de la Ronda Sud de Lleida, que connecta l'accés a l'autopista AP-2 amb l'autovia A-2 de Madrid a Barcelona.

A la CIM Lleida, hi predominen les empreses petites i mitjanes, majoritàriament amb base a la mateixa zona. La CIM Lleida actua com a centre de distribució de les comarques de Lleida. A més de les parcel·les industrials destinades a la implantació de les empreses de transport i logística, i la zona d'equipaments privats, en els terrenys reservats per a equipaments públics hi ha el Mercat Central de majoristes de fruites i verdures de la ciutat de Lleida (42.297 m²), on hi ha ubicades 19 empreses dedicades a la compra i venda de fruites i verdures.

D'altra banda, la disponibilitat abundant de sòl a les Comarques de Ponent, juntament amb unes infraestructures de transport que permeten una bona accessibilitat des de l'àmbit metropolità de Barcelona (A-2), de Tarragona (A-27, Ap-2) i de Girona (C-25), des dels 2 grans ports comercials catalans, i des de la resta d'Espanya a través del corredor de l'Ebre, fan de l'àmbit un candidat en els plans de desenvolupament de futures necessitats de sòl logístic a Catalunya. En aquest sentit, el Govern de la Generalitat estudia implantacions logístiques, d'entre d'altres, a Lleida, a Tàrrrega, a la Segarra i a Montblanc.

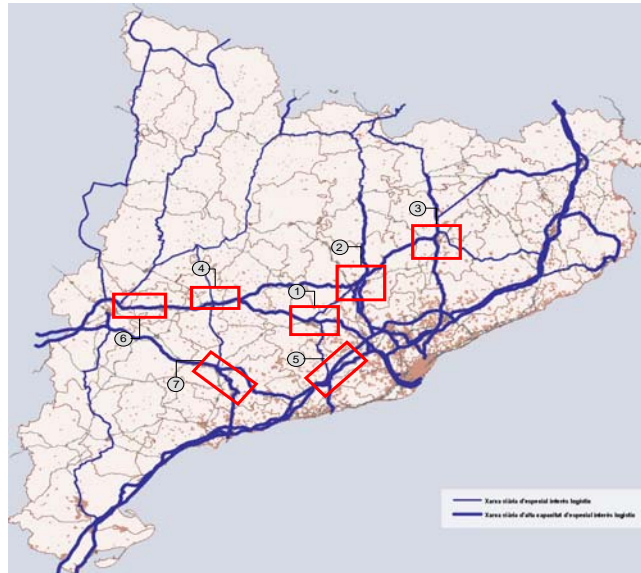


Figura 9 - Emplaçaments en estudi per a noves àrees d'activitat logística. Font: Generalitat de Catalunya

INFRASTRUCTURES VIÀRIES

Els principals projectes d'infraestructura viària previstos a Ponent pel Pla d'Infraestructures de Transport de Catalunya (PITC) són la construcció de la nova autovia A-22 de Lleida a Osca, el desdoblament de l'Eix Occidental entre Lleida i la Vall d'Aran, el desdoblament de l'eix transversal C-25, i l'autovia A-27 Montblanc – Tarragona, que tot i trobar-se a l'àmbit del Camp de Tarragona, dona accés a la costa sud catalana des de les Comarques de Ponent. Vegi's a continuació la descripció d'aquests projectes.

Autopistes i autovies

- **A-22, Lleida-Osca per Almacelles:** Nova autovia entre Lleida (enllaç a l'actual A-2) i l'Aragó (Osca). Aquesta nova via ha de substituir l'actual carretera N-240 com a via ràpida de gran capacitat entre Lleida i l'Aragó. L'actuació es troba en fase de licitació de les obres en el tram Lleida - La Cerdera i en fase de redacció de projecte a la resta de trams fins al límit amb la província d'Osca. A l'Aragó es troben en avançat estat de gestació la variant de Monzón i el tram Barbastre – Osca. L'actuació és competència del Ministeri de Foment i té un pressupost de 84,46M€ dins de l'àmbit català.

- **A-27. Tarragona - Lleida - Aragó.** Reconversió de l'actual N-240 entre Tarragona i Montblanc en autovia A-27, aprofitant algun tram del recorregut actual però amb nova traça en la majoria dels trams. Inclou el túnel sota el Coll de l'Illa, entre Valls i Montblanc. Aquesta autovia està licitada en la majoria dels trams entre Tarragona i Montblanc.

Entre Montblanc i Lleida, el Ministeri de Foment estudia desdoblar la N-240 creant una nova traça paral·lela a l'actual autopista de peatge Ap-2. Si bé el desdoblament de corredors d'autopista és una pràctica comuna del ministeri (A-7 a Tarragona, A-2 a Girona), cal dir que l'autopista Ap-7 a Lleida té intensitats de trànsit molt petites (inferiors a 10mil vehicles diaris en molts trams), la qual cosa complica la viabilitat del desdoblament d'aquest eix.

- **C-12; A-14. Eix occidental de Catalunya (Amposta – Lleida - Pont de Rei):** el PITC preveu el desdoblament íntegre de tot l'itinerari des Sant Carles de la Ràpita fins al túnel de Vielha, passant per Amposta – Tortosa – Lleida (a càrrec de la Generalitat de Catalunya) i Pont de Suert. Les vies afectades són la N-340, la C-12 i la N-230. Actualment es troben en execució els trams Amposta – Tortosa i Lleida – Val d'Aran.

El condicionament integral de la C-12 entre Amposta i Lleida és a càrrec de la Generalitat de Catalunya. S'ha licitat el primer tram de la nova autovia A-14 Lleida-Vall d'Aran entre Rosselló i Almenar (amb sortida a l'aeroport d'Alguaire) es troba ja en obres i és competència del Ministeri de Foment.

- **C-25, Desdoblament de l'Eix Transversal.** L'Eix Transversal s'ha consolidat com la via pels desplaçaments de llarga distància entre la Península Ibèrica i França, alternativa a l'itinerari clàssic Saragossa – Vendrell – Barcelona – Girona – França. A més de ser més curt, és gratuït. En alguns trams, el percentatge de camions a la via arriba fins al 40%. La carretera enregistra una mortalitat tres cops més alta que la mitjana a la xarxa catalana. Les obres de desdoblament s'han iniciat aquest any 2008 i es preveu puguin estar enllestides el 2011, amb un cost de 690M€.
- **C-14, Reus - Montblanc – Tàrraga - Andorra.** Preveu el desdoblament de l'actual C-14 entre Reus i Alcover (en servei), i entre Montblanc i Tàrraga, així com les variants de Solivella, Tàrraga, Agramunt, Artesa de Segre, Ponts, Coll de Nargó, Organyà, el congost de Tresponts i el Pla de Sant Tirs. A la Seu d'Urgell, l'actual N-145 es preveu sigui acondicionada fins al límit amb Andorra amb una nova secció de dos carrils per sentit de circulació (en execució).

Aquest eix travessarà Catalunya de Sud a Nord, millorant la comunicació entre la costa i els Pirineus. També millora de forma molt important l'accessibilitat de l'àrea de Tàrraga cap al port de Tarragona, la qual cosa afavoriria la implantació de noves àrees logístiques a Ponent.

- **Ronda sud de Lleida.** El Pla Territorial de Ponent preveu noves connexions est (Lleida-els Alamús) i oest (Lleida-Alcarràs) de la ronda sud de Lleida que han de completar l'anella viària doble al voltant de la ciutat, on conflueixen els trànsits de llarg recorregut tant en sentit nord-sud com est-oest i el trànsit

generat per l'àrea urbana de Lleida. Aquesta actuació es troba en fase de redacció del projecte constructiu.

- **C-13, Lleida-Pallars:** condicionament integral de l'eix Lleida-Pallars, per tal de millorar la connectivitat del Segrià i Balaguer amb els dos Pallars. De moment, està en redacció el projecte constructiu del tram Vilanova de la Barca-Térmens, si bé encara no ha estat aprovat definitivament. El projecte constructiu proposa una autovia de nova traça que discorreria per l'est dels nuclis esmentats fins a Balaguer, i un codicionament integral de la resta de la via incloent les variants de les poblacions travessades.
- **Eix Lleida-Andorra.** Condicionament del tram Balaguer-Artesa de Segre que inclou les variants de Cubells i d'Artesa de Segre.
- **Finalització de l'Eix Pirinenc (N-260);** té com a objectius dinamitzar l'àrea del Pirineu i potenciar la mobilitat entre les comarques de muntanya. Per complir aquests objectius és important finalitzar aquest eix, especialment el tram Xerallo-Pont de Suert. Es preveu el condicionament íntegre d'aquesta via.
- **Millora de la connexió viària de l'aeroport de Lleida.** Per potenciar la connectivitat de l'aeroport de Lleida cal especialment la connexió de les autovies A-22 (Lleida-Osca) i A-14 (Lleida-Vielha). El Pla Territorial de Ponent contempla una nova via que ha d'unir aquestes dues autovies amb l'aeroport.
- Altres actuacions recollides pel PITA inclouen els condicionaments de les següents vies, compreses les variants de les poblacions situades al llarg del seu recorregut:
 - C-12 B de les Camposines a Ascó
 - C-26 des del límit s'Aragó (Alfarràs) fins a Ripoll. El Pla Territorial de Ponent contempla l'acondicionament del tram Alfarràs-Balaguer i variants locals de traçat a les travesses urbanes d'Algerri, Castelló de Farfanya i Cubells.
 - C-53 en el tram Vilagrassa-Vallfogona de Balaguer.

INFRAESTRUCTURES FERROVIÀRIES

- **Línia d'alta velocitat Lleida – Tarragona – Barcelona:** la línia ferroviària fins a Barcelona va entrar en servei durant el mes de febrer de 2008. Els serveis a Madrid des del Camp ja van iniciar-se durant el desembre de 2006, fent necessari retirar el vol directe que existia entre Reus i la capital. El més de maig de 2008, el pont aeri ja havia perdut un 27% de viatgers, el 4'7% del tràfic total de l'aeroport del Prat, i la línia ja té una quota modal de 41%, amb un creixement del 3-4% mensual.

La mateixa infraestructura de l'AVE s'aprofita per a implantar serveis ferroviaris exprés entre les capitals catalanes (serveis AVANT). Actualment els serveis es realitzen entre Lleida, Tarragona i Barcelona, però en el futur també inclouran Girona i Tortosa, i Saragossa i Perpinyà. El trajecte Lleida – Barcelona es cobreix en 70min a un cost de 18€, amb descomptes molt importants per a viatgers freqüents si es compra un abonament mensual de 50 viatges. El trajecte Tarragona – Lleida es fa en 30min.

S'espera que les obres d'enllaç de l'AVE entre Barcelona i la frontera francesa estiguin enllestides el 2012 com a molt tard.

- **Eix Transversal ferroviari (ETF).** L'obra ferroviària prevista a mig termini més important pel seu cost i ordre de magnitud. Es tractaria d'una línia de nova planta, amb ample internacional (UIC) i preparada per a velocitats de fins a 250km/h per a passatgers, i 120km/h per a mercaderies. Tot el projecte, amb els seus ramals i accessos, suma 360 quilòmetres de nova línia de ferrocarril. El traçat de l'eix Transversal Ferroviari circumval·la les ciutats per on passa i preveu la realització d'una derivació per a penetrar-hi en via única. Des de Manresa i/o Igualada, es construirien ramals cap a Barcelona, el Port i l'Aeroport. Aquesta línia tindria parades de passatgers a l'aeroport de Lleida, a Lleida, Mollerussa, Tàrrrega, Cervera, Igualada, Manresa, Vic, Aeroport de Girona i Girona; i terminals de mercaderies a Lleida, Tàrrrega, Igualada, Manresa i Girona. El pressupost estimat per a aquesta obra ronda el 7000M€.
- **Línia de ferrocarril convencional Lleida – Manresa.** Aquesta línia té un traçat recte entre Lleida i Cervera, on els combois poden agafar velocitats de 100km. El temps de trajecte entre la capital del Segrià i Cervera és actualment de 50 minuts per a recórrer una distància de 60km. Entre Cervera i Manresa el temps de trajecte és de 90 minuts per una distància que a vol d'ocell és de tan sols 45km (l'orografia és més complexa, i l'estat de la línia precari). En aquest tram es fa parada a Sant Guim de Freixenet (1060hab), Sant Martí de Sesgueioles (385hab), Calaf (3435hab), Sant Pere de Sallavinera (177hab), Aguilar de Segarra (252hab) i Rajadell (470hab).

Actualment, el Ministeri de Foment està duent a terme el condicionament d'aquesta línia en el tram Calaf – Manresa, sense variar l'actual traçat, per ordre de 35'6M€. Les obres en el tram Cervera – Calaf varen ser adjudicades el 2005 per un import de 15M€.

A mig termini, es preveu el condicionament d'aquesta línia al pas per l'interior de les poblacions per a millorar-ne el seu encaix urbà i eliminar la barrera física que ara suposa. El pla de millora física de l'entorn de les vies i estacions, i la incorporació de nous combois més moderns, millorarà la imatge d'una línia pensada específicament per als desplaçaments comarcals.

- **Modernització Lleida-la Poble de Segur.** Actuació destinada a renovar la via i arranjar la infraestructura d'aquesta línia. En servei. El PITC contempla l'adequació d'aquest traçat per a Trens Tramvia. (pressupost estimat de 51M€ pel que fa a la línia Lleida-La Poble de Segur).

IMPACTES AMBIENTALS

Els principals problemes ambientals de Ponent són comuns als de la conca mediterrània: incendis forestals, erosió del sòl, i falta recurrent d'aigua, a banda dels problemes derivats de l'agricultura de regadiu (desplaçament d'alguns hàbitats naturals de fauna i flora) i de la ramaderia, especialment els porcins (contaminació de les aigües per nitrats).

ALTRES INFRAESTRUCTURES

Aigua

Els paisatges de les Terres de Lleida es caracteritzen per terrenys suaument ondulats de caràcter simiàrid, els quals han vist reduïda la seva extensió amb els successius projectes de regadiu duts a terme en la zona.

Dins d'aquests projectes de regadiu cal destacar el projecte de Torres de Segre, el canal Algerri-Balaguer, el Garrigues Baixes i el Segarra-Garrigues.

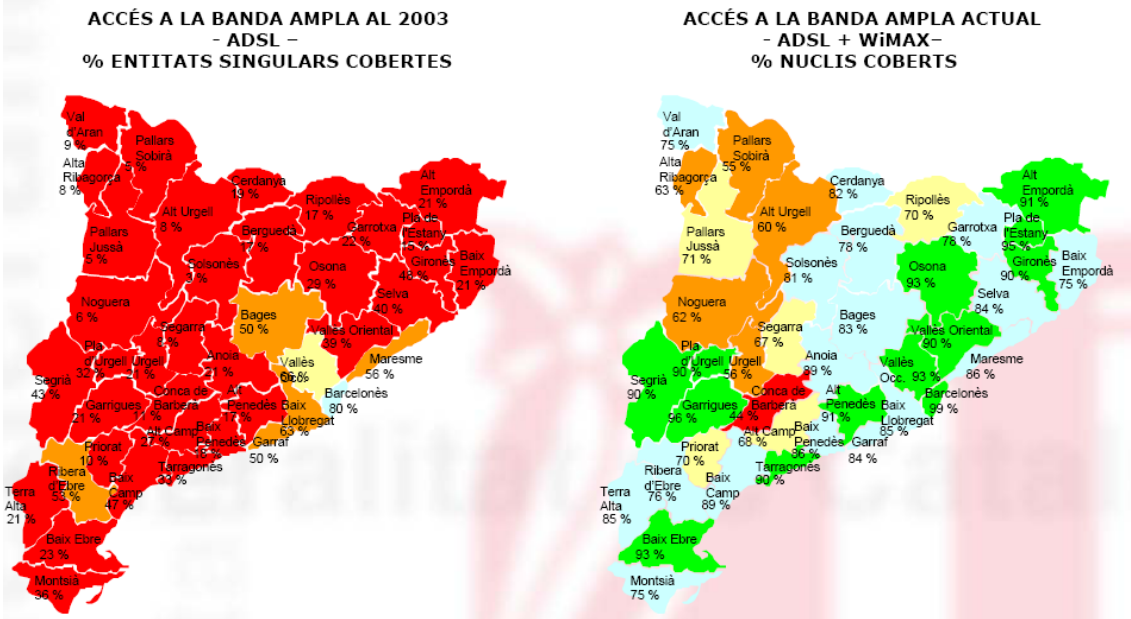
El canal Segarra-Garrigues pot arribar a beneficiar 70.000 ha de conreus, que juntament amb els 10.000 ha de regadiu de la resta de projectes, suposarà un gran canvi en l'estructura de la plana de Lleida.

Telecomunicacions

Actualment, si bé l'Internet arriba a la major part del territori català, el tipus de connexió i la qualitat de transferència de dades és desigual en els diferents àmbits territorials de Catalunya. El desplegament de la banda ampla a Catalunya s'ha realitzat fins ara mitjançant l'ús de diverses tecnologies. A les àrees més densament poblades, els operadors privats ofereixen diversos productes, des de l'ADSL fins a serveis en fibra òptica. Fora d'aquestes àrees o en polígons industrials, però, les inversions requerides per a la implantació de la fibra sovint no resulten atractives per la iniciativa privada, i per tant la banda ampla s'ofereix únicament mitjançant ADSL, tecnologia que presenta limitacions importants, sobretot a l'hora de realitzar enviaments de dades (upload), o simplement no s'ofereixen serveis de banda ampla (en petites poblacions, nuclis aïllats...).

Per donar resposta a les reticències del sector privat a desplegar la banda ampla arreu del territori, la Generalitat de Catalunya està duent a terme una sèrie d'actuacions de cara a proveir la infraestructura mancanta. D'una banda, la Generalitat de Catalunya, a través de la STSI i amb la col·laboració de Localret, està desenvolupant el programa de Banda Ampla Rural. L'objectiu és dur la banda ampla d'Internet a tots els nuclis catalans de més de 100 habitants. La tecnologia emprada és el WiMax, tècnica de radioenllaç que permet la transmissió de dades a través d'ones de ràdio. El projecte consisteix en la instal·lació d'antenes que facin arribar el senyal allà on ara no arriba, i on la inversió per fer arribar infraestructura terrestre resulta massa cara. La qualitat de transferència de dades és similar a l'ADSL.

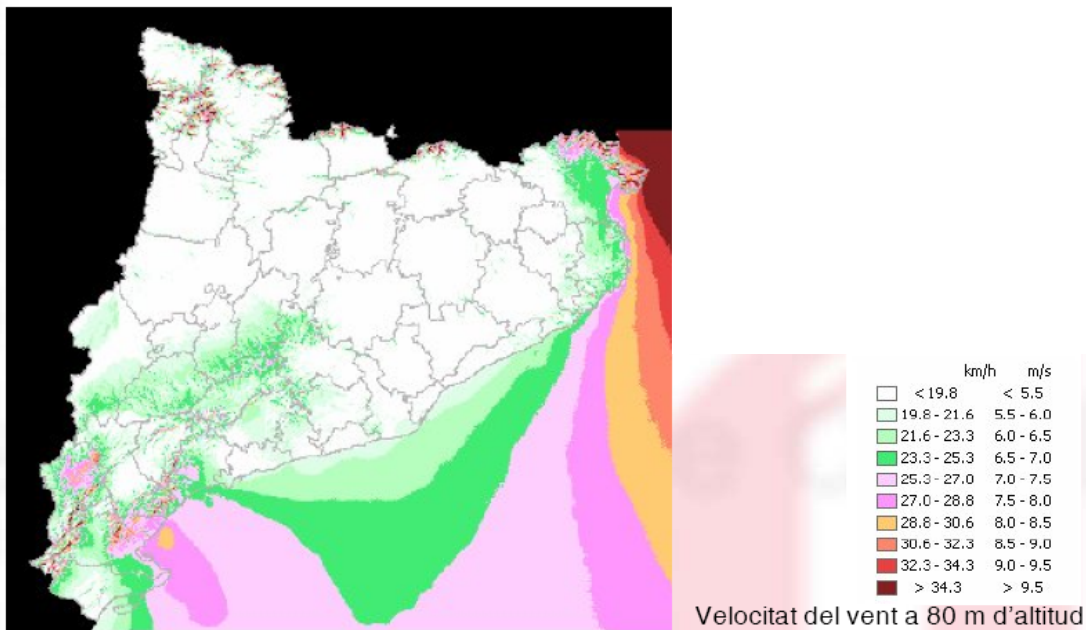
- NOVEMBRE 2007 -



Font: STSI. Generalitat de Catalunya.

Energia

El Pla de l'Energia preveu el progressiu tancament de les centrals nuclears catalanes quan arribin al final del període de vida útil. Per a compensar la pèrdua de capacitat productiva, s'estima caldrà construir un mínim de 10 nous cicles combinats. És probable que a mig termini, el preu del petroli augmenti per sobre del 100\$/barril, i que el gas natural multipliqui el seu preu per 3 o per 4. En energies renovables, es preveu multiplicar per dos i mig l'actual potència energètica de cara el 2015, fins a assolir una quota del 8% del total.



Mapa d'intensitats eòliques de Catalunya. Font: Pla d'Energia 2006-2015.

MATERIALS DE REFERÈNCIA

- "Pla d'Infraestructures de Transport de Catalunya 2006-2026 (PITC)"
- "Pla Territorial Parcial de les Comarques de Ponent", Generalitat de Catalunya, 2007.
- "Pla de transport de viatgers de Catalunya 2008-2012"
- "Pla d'aeroports, aeròdroms i heliports de Catalunya 2007-2012"
- F.Tapiador; "La eclosión de los aeropuertos regionales en España"
- "Les plataformes logístiques: nodes de desenvolupament", Institut Cerdà, 2006.
- "La plataforma logística Catalunya", Barcelona centre logístic, 2007
- "Pla d'Energia 2006-2015", Generalitat de Catalunya.
- "Les necessitats d'infraestructures de transport a Catalunya i el seu finançament 2001-2010", Mcrit, amb la contribució d'un Grup de Treball constituït per responsables i experts, 2002.
- F.Robusté; "Les infraestructures de la mobilitat a Catalunya", 2005.
- M.Turró, C.Vergara; "Necessitats d'infraestructures de transport a l'economia catalana"
- "Acord Estratègic per la internacionalització, la qualitat de l'ocupació i la competitivitat de l'economia catalana"
- "Infraestructures per a una Catalunya cohesionada i competitiva", Consell General de Cambres de Catalunya, 2007
- "Composición de la inversión y dotaciones de Capital en Cataluña", Fundación BBVA, 2007
- "Libre blanc de les empreses de l'EURAM", Institut Ignasi Villalonga, Ed.3i4 2006.