RECULL DE PREMSA
INFRAESTRUCTURES I MEDI AMBIENT
Data: 1-10-2007

Elaborat per CatPress serveis de comunicació

C/ Àngel Guimerà 49, 2n 1a - 08241 Manresa - Telf. 93 872 14 22 - www.catpress.cat - comunicacio@catpress.cat

«Només la llei de serveis socials permetrà completar el gir social que el govern va iniciar la legislatura passada»
Carme Capdevila, conselleria d'Acció Social i Ciutadania

Judici pel crim de la Patum

Nou joves seuen avui a la banqueta dels acusats per l'assassinat d'Isanta

Quatre motoristes morts

Totes les víctimes d'accidents del cap de setmana conduïen motos

Societat

TRÀNSIT

Les carreteres de l'Estat són el doble de perilloses que la resta

■ Només representen el 17% del quilometratge, però concentren un 30% d'accidents ■ A la N-II i la N-340 hi han mort 191 persones en tres anys, un 16% de la mortalitat total a les carreteres catalanes

Quim Torrent
BARCELONA

Les vies amb titularitat del ministeri de Foment són les més perilloses del Principat. Segons dades de l'Observatori de Seguretat Viària de Catalunya, durant el 2006 van concentrar un 30% de la sinistralitat total, tot i que només representen el 17% del quilometratge. Aquestes dades es contraposen a les vies que són propietat de la Generalitat, que tenen percentatges similars sobre el global de l'accidentalitat i el quilometratge.

En els últims tres anys de què es disposen dades les xifres són molt semblants i posen de relleu les deficiències de les carreteres que el ministeri de Foment gestiona a Catalunya. Un de cada tres accidents té lloc en aquest tipus de vies, que no concentren ni una cinquena part del quilometratge. I és que la baixa despesa de l'Estat en carreteres –com va denunciar l'AVUI el 10 de setembre– ha comportat situacions especialment greus, com el cas de la carretera N-II i la N-340.

Una relació causa-efecte

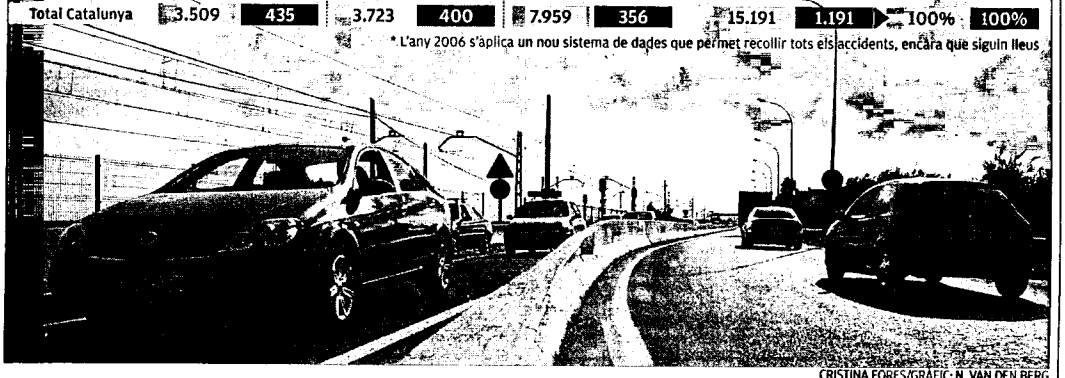
De fet sembla haver-hi una relació causal entre inversió i accidentalitat. En els últims cinc anys la Generalitat ha invertit el doble que Foment en carreteres, la qual cosa li ha permès rebaixar a la meitat l'accidentalitat de les seves carreteres respecte a les de Foment. Són un cas a part les carreteres amb titularitat de les diputacions, que amb un 37% del total del quilometratge amb prou feines pateixen un 14% dels accidents. Això s'explica en part perquè la majoria d'aquestes carreteres són poc transitades.

Les de Foment, en canvi, tot i tenir un trànsit creixent no han rebut les inversions necessàries per dotar-les d'unes bones mesures de seguretat per prevenir accidents. Les xifres parlen per si soles a la N-II i la N-340, on en tres anys han mort 191 persones, un 16% de la mortalitat total a les carreteres del Principat. La seguretat en aquestes vies és molt dubtosa en cas d'accident, ja que es va arribar a aquest 16% de la mortalitat amb només un 9,1% del global d'accidents. ■

Les vies de Foment amb més sinistralitat

	2004		2005		2006*		Total		Percentatge	
	Accidents	Morts	Accidents	Morts	Accidents	Morts	Accidents	Morts	Accidents	Morts
N-340	160	43	245	44	302	24	707	111	4,6%	9,3%
N-II	152	26	132	22	356	32	691	80	4,5%	6,7%
Total Catalunya	3.509	435	3.723	400	7.959	356	15.191	1.191	100%	100%

* L'any 2006 s'aplica un nou sistema de dades que permet recollir tots els accidents, encara que siguin lleus



CRISTINA FORES/GRÀFIC: N. VAN DEN BERG

Tant o més perillós que la velocitat

Les claus
Q.T.

■ Si fins ara tots pensàvem que la baixa inversió de l'Estat a Catalunya només causava cues a les carreteres i col·lapses i avaries al ferrocarril, les noves dades de l'Observatori de Seguretat Viària posen de relleu que la baixa inversió també es pot relacionar amb el nombre de morts a les carreteres.

■ Aquestes dades potser no són suficients per afirmar categòricament que la baixa inversió de Foment és principal causa de la mortalitat en carreteres com la N-340 o la N-II, però el Servei Català de Trànsit faria bé d'encarregar una auditoria completa d'aquestes carreteres que en només tres anys han segat 191 vides.

■ Tot i que passa desapercebut en la majoria dels estudis sobre sinistralitat, el mal estat de les infraestructures és un dels factors que intervenen en les causes dels accidents. En el cas de les dues vies mencionades, l'oblit de Foment és injustificable, sobretot si es té en compte que des de fa anys surten als estudis d'EuroRap –que realitza el RACC en col·laboració amb altres clubs europeus– com les vies amb més punts negres.

■ En canvi, cal destacar la proporcionalitat que mantenen les carreteres de la Generalitat entre el percentatge de quilòmetres i d'accidentalitat. Invertir bé en carreteres acaba repercutint, doncs, en una disminució de víctimes.

La N-II és la carretera més perillosa, segons els estudis EuroRap ■ CAF

FERRAN REQUEJO

Caminos de aire

En la evolución de las colectividades humanas hay momentos decisivos. En la actualidad, los grandes aeropuertos no son ya una infraestructura más, sino una pieza imprescindible para la situación y proyección en el espacio y el tiempo de las ciudades y países que tienen una vocación global. Barcelona y Catalunya pertenecen a esta última categoría. ¿Tenemos lo que necesitamos? La respuesta es no. ¿Lo vamos a tener? La respuesta es hoy del todo incierta.

Hacia el 4000-3000 a.C., tras la revolución productiva que significaron la agricultura y la ganadería unos 4000 años antes, se produjo una aceleración económica, política y cultural revolucionaria que cambió para siempre la vida de las colectividades humanas. Además de una revolución tecnológica y productiva (productos agrícolas secundarios, riego, etcétera) uno de los factores clave de dicha revolución fue la aparición de las *ciudades*. El uso de animales para la tracción y el transporte trajo la aparición de *caminos* que conectaban núcleos distantes, antes no relacionados. Ello fue un factor decisivo para la creación de unos núcleos urbanos que trajeron consigo toda una serie de transformaciones que han llegado hasta nosotros (infraestructuras, nuevas tecnologías, metales, aumento de la productividad, y también jerarquización social, ejércitos, burocracias, guerras, etcétera). A partir de entonces ya nada sería igual en las colectividades humanas. El aumento de la complejidad política y social y el de la población fueron paralelos. A escala regional, fue una primera globalización. Se calcula que la población humana pasó de 6 millones a 50 millones entre el año 8000 y el 3000 a.C. Las primeras ciudades en el sur de Mesopotamia eran ya núcleos de este tipo. Uruk, por ejemplo, era un centro regional en el que vivían unas 50.000 personas en el año 3200 a.C. Estaba bien amurallada y bien conectada. Las ciudades dominaban; los caminos transportaban población y mercancías. Posteriormente vinieron las rutas marítimas y fluviales, los caminos de agua.

Hoy sigue habiendo caminos de tierra y de agua, pero cada vez son más decisivos los *caminos de aire*. El tráfico aéreo de personas y mercancías traerá consigo la personalidad futura de las ciudades y países que albergan los núcleos aeroportuarios más importantes del planeta. Nos jugamos mucho con el aeropuerto. Repito, es mucho más que "otra infraestructura". Hay tres factores clave: el volumen de viajeros y de carga, el tipo de vuelos, y el modelo de gestión. En el primer factor las cosas parecen encarriladas. Barcelona es el aeropuerto que en los años 2005 y 2006 ha crecido más entre los aeropuertos del denominado Grupo 1 (que agrupa a aquellos que tienen un volumen superior a 25 millones de pasajeros al año, Airports Council International). Los déficits están en los otros dos factores. En primer lugar en los tipos de vuelo. Existe una deficiencia escandalosa en vuelos internacionales directos (fuera de Europa). Los vuelos los establecen las compañías, las cuales tienen sus propios intereses y estrategias para decidir abrir vuelos en un aeropuerto o en otro. Ello nos conduce al tercer factor, el modelo de gestión. Tenemos un modelo centralizado a partir de un ente, Aena, que ejerce en toda la red española de aeropuertos. Este es un modelo prácticamente inexistente en el mundo desarrollado. En la mayoría de países la gestión corresponde a las entidades regionales y a las ciudades, en ocasiones junto a empresas privadas.

Puede decirse con rotundidad que Aena piensa sus prioridades en "términos españoles", en un doble sentido: 1) establece cálculos para toda la red estatal de aeropuertos en conjunto (ganancias-pérdidas, etcétera) donde Barcelona es sólo un aeropuerto más, y 2) refleja una mentalidad centralista que prioriza el aeropuerto de Madrid en estos cálculos. Ello hace que Barcelona no pueda competir en igualdad de condiciones. Simplemente, no le dejan que pueda realizar una política independiente de incentivos a las compañías (oferta de servicios, tarifas, espacios, etcétera). Desde Barcelona y Catalunya resulta decisivo romper con estos parámetros que reflejan aún una cultura uniformista, hoy muy obsoleta. Competir no ha sido nunca un problema para Catalunya. Y Barcelona tiene recursos más que suficientes para ser atractiva. Pero ambas necesitan tener la libertad de hacerlo. La estructura actual encorseta a Catalunya y a su capital. Les impide respirar con libertad y procurar por su futuro. La modernización tiene que ver con infraestructuras, pero también con mentalidades. Aena es el pasado.

Los poderes públicos de Catalunya, especialmente el Gobierno de la Generalitat, deben liderar un cambio en un asunto que es decisivo para el desarrollo catalán. Es algo muy reclamado por la ciudadanía y la sociedad civil catalana. Lo ideal sería una gestión del aeropuerto sólo controlada por las instancias propias del país (Generalitat, Ayuntamiento, y en su caso, entidades privadas), tal como es habitual en Europa. En cualquier caso, el objetivo de mínimos (y transitorio) es que las entidades del país sean decisivas, es decir, mayoritarias, en el consorcio que se cree. Cualquier otra decisión representaría un fracaso de los políticos actuales de la Generalitat. El gobierno catalán no puede fracasar en este objetivo. Es casi lo más importante que debe conseguir. Es su principal "fets i no paraules". Nos jugamos demasiado de nuestro futuro como para no priorizar este objetivo. Barcelona y Catalunya deben poder situarse en el mundo y competir en igualdad de condiciones en el mercado global. Deben poder decidir sobre sus *caminos de aire* del siglo XXI.●

JAVIER AGUILAR

LO IDEAL SERÍA una gestión del aeropuerto sólo controlada por las instancias propias del país, como es habitual en Europa

F. REQUEJO, *director del Grup de Recerca de Teoria Política y catedrático de Ciencia Política en la Universitat Pompeu Fabra*
ferran.requejo@upf.edu

NOTA: Por un lamentable error técnico, este artículo salió publicado recortado el pasado 25 de septiembre. Reproducimos hoy el texto en su integridad.

Se busca terreno para otro aeropuerto

La Generalitat quiere 2,5 kilómetros cerca de Barcelona para vuelos privados

A. M. CH., **Barcelona**

Se busca terreno de 2,5 kilómetros de superficie para construir un aeropuerto de aviación privada. La Generalitat, que impulsa el proyecto, quiere este aeródromo en un radio máximo de 80 kilómetros desde Barcelona y, en lugar de decidir el lugar y ponerse a discutir con ayuntamientos y vecinos, ha preferido elegir la ubicación a la inversa: A partir de 2008 empezará a estudiar ofertas de distintos municipios dispuestos a acoger este nuevo aeropuerto de aviación corporativa (es decir, *jets* privados) a partir de 2012.

En pleno *boom* de la aviación privada, este proyecto se sumará a la nueva terminal corporativa que se está construyendo en El Prat en el marco de su gran proceso de ampliación. El año pasado, el aeropuerto de El Prat registró un total de 2.500 movimientos de vuelos de avionetas y reactores privados, tanto de particulares como de empresas, lo cual supone un aumento del 18% sobre el año anterior.

El Prat también construye una terminal para 'jets' privados por el auge del sector

La nueva terminal privada de El Prat responde al impulso que vive la aviación privada en España, que ha dado lugar a recientes iniciativas empresariales en Cataluña, como la nueva compañía de *jets* privados Corporatejet XXI y Numbair, un proyecto del propietario de la administración de lotería leridana La Bruixa d'Or. De momento, ya operan en El Prat cinco compañías de vuelos privados: CN Air, Gestair, Universal Jet, Eurocontinental y Executive Airlines.

Pese a que El Prat está invirtiendo en una nueva terminal, la Generalitat considera que, a medio plazo, los aeropuertos convencionales no podrán atender toda la demanda de vuelos de particulares y empresas privadas.

El director general de Puertos, Aeropuertos y Costas, Oriol Balaguer, lo justificaba así este verano: "La aviación corporativa y empresarial puede transportar 8, 10 o 15 pasajeros, mientras que un avión comercial convencional puede transportar 200 personas, por lo que habrá un fuerte aumento en la evolución de la demanda del número de *slots* [derechos de vuelo de aterrizaje y despegue]".

De esta manera, "este nuevo aeropuerto obligará a pedir que una parte significativa de la aviación corporativa deje El Prat y se sitúe en otros aeropuertos", agregó. La nueva infraestructura se incluye en el plan de aeropuertos que prepara el Departamento de Política Territorial y Obras Públicas de la Generalitat.

EMTE

El grupo de servicios de ingeniería abre oficinas en París y Toulouse

■ La empresa de servicios de ingeniería Emte, propiedad de la familia Sumarroca, abrirá dos oficinas de representación en París y Toulouse. Según el grupo, el objetivo de esta apertura es "participar en el mercado francés de grandes instalaciones" como punto de partida en su proceso de internacionalización. Jean Pierre Montagne será el director de la oficina de París y Francisco Gascón de la de Toulouse. Entre otros proyectos, Emte se ha encargado de las instalaciones eléctricas del metro de Toulouse. En el pasado mes de junio, dos sociedades de inversión del Banco Sabadell y Caja Madrid compraron el 20% del capital del grupo, fundado en 1961.

OPERACIÓN URBANÍSTICA EN EL CENTRO DE BARCELONA

Y el Barça transformará Les Corts

Además de convertir el Camp Nou en un referente arquitectónico, el FC Barcelona quiere reordenar 18 hectáreas de terreno alrededor del estadio. Este proyecto se financiará con la recalificación de los terrenos del Miniestadi, que estará lista en 2009.

PILAR RIAÑO. Barcelona

Cuentan que cuando el equipo directivo de Joan Laporta ocupó los despachos del FC Barcelona, encontraron en un cajón un borrador del frustrado proyecto *Barça 2000* –impulsado por Josep Lluís Núñez– en una de cuyas páginas aparecía el nombre de Norman Foster. Sea o no cierto, el arquitecto británico se ha convertido ahora en la punta de lanza de una remodelación urbanística que cambiará la cara del distrito de Les Corts, donde se ubica desde hace cincuenta años el Camp Nou.

A diferencia de lo que proponía Núñez –que topó con la oposición vecinal–, la directiva actual del club no quiere rodear el estadio de actividades lúdicas o comerciales. La intención de la entidad es convertir la llamada *Illa del Barça* –ahora rodeado por una valla y comprendida entre las calles Arístides Maillol, Travessera de Les Corts, Maternitat y Joan XXIII– en un gran espacio abierto articulado en torno al Camp Nou y al Palau Blaugrana.

A la inversión necesaria para el Camp Nou (250 millones) se sumará la del Palau Blaugrana

Opiniones contrarias

Estos dos edificios se convertirán en referencias arquitectónicas de la ciudad. A juicio de Oriol Barrachina, director en Barcelona de Cushman & Wakefield, aunque el volumen de terrenos que se movilizará es muy inferior, la operación de Les Corts puede compararse con la de Diagonal Mar o la Villa Olímpica por su "valor simbólico". "En una ciudad con una limitación de crecimiento tan grande como Barcelona, no queda más remedio que reinventarse desde dentro", sostiene.

Andrew McGregor, director de inversiones en Catalunya de Jones Lang Lasalle, afirma en cambio que "la zona no ganará en precios o popularidad porque un elemento que ya existe tome un carácter más vanguardista". Otras consultoras inmobiliarias que operan en Barcelona no han querido opinar sobre este proyecto por la implicación de la Administración pública o porque están vinculadas a él profesionalmente.

La inversión prevista para el nuevo Camp Nou asciende a 250 millones de euros, según Joan Franquesa, directivo responsable del área de patrimonio del club. A esta cifra habrá que sumar el coste de la remodelación del Palau Blaugrana y de la ordenación de todo el área, con una superficie de 18 hectáreas propiedad del Barça.

Análisis del terreno

El club pretende financiar esta operación con la recalificación de los terrenos que ocupa el Miniestadi y los campos de entrenamiento de los alrededores. Esta zona de cinco hectáreas está siendo analizada por el Ayuntamiento, la Universitat de Barcelona (UB), la Universitat Politècnica de Catalunya (UPC), los vecinos de Les Corts y el propio club. Los terrenos, que cuentan con calificación de equipamiento deportivo, serán recalificados, pero aún está por decidir en qué medida se combinarán los diferentes usos (terciario, residencial, zona verde, etc.).

Norman Foster y Joan Laporta en la presentación del proyecto.

Una parte podría reservarse incluso a instalaciones universitarias de la UB y la UPC, que ocupan 138.000 metros cuadrados y 49.000 metros cuadrados en la parte baja de la Diagonal, respectivamente. El Campus de Ponent de Diagonal ocupa 344.000 metros cuadrados, que lindan con los terrenos del club. "Somos vecinos del Barça y por eso participamos en la negociación –sostiene Oriol Ripoll, director de proyectos territoriales de la UB–; los días de lleno en el Camp Nou, estamos tan afectados como los vecinos por las carencias de movilidad de la zona". Unos 3.000 coches aparcan en las instalaciones universitarias los días de máximo aforo.

Agenda

Los cálculos del club pasan por que a principios de 2008 se haga una propuesta inicial de modificación del Plan General para recalificar el área del Miniestadi, que deberá contar con la aprobación del pleno del Ayuntamiento y la Generalitat. La tramitación urbanística puede alargarse hasta un año. "De este modo, en 2009 los terrenos del Miniestadi tendrán el valor definitivo y decidiremos qué hacer con ellos", sostiene Franquesa. El club ha rechazado realizar una aproximación sobre el importe económico que se recaudará.

Norman Foster ya ha empezado a trabajar en el nuevo Camp Nou, pero la redacción del proyecto definitivo le llevará aproximadamente un año. Así, será también a principios de 2009 cuando el club conozca el coste definitivo de convertir el estadio en una obra de arte. "Hemos hecho coincidir en el tiempo los dos trámites: en 2009 sabremos el dinero de que disponemos para pagar el conjunto de la *Illa del Barça*", explica Franquesa. En ese momento se buscará un arquitecto para el Palau Blaugrana, aunque el club ya está en contacto con algunos despachos.

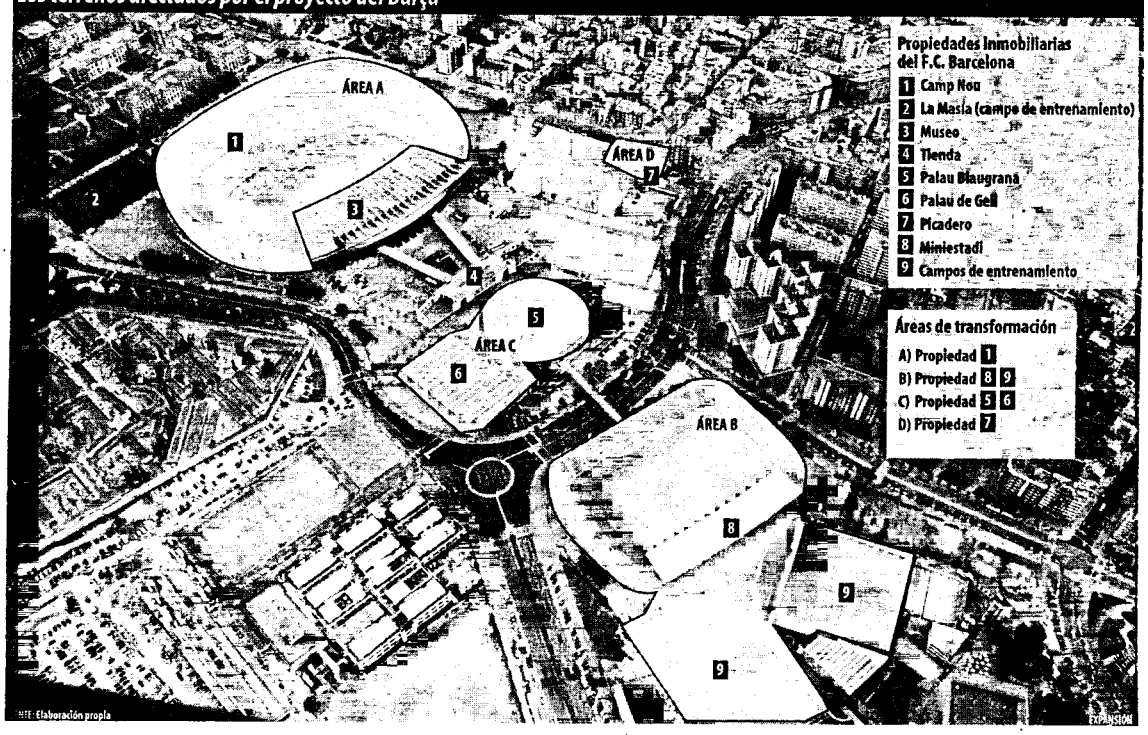
El Barça se plantea distintas opciones para los terrenos del Miniestadi: permuta, concesión, cesión de uso o, incluso, venta. Los consultores aseguran que en el área encajarían tanto promociones residenciales como terciarias. "Lo que tenemos claro es que no nos convertiremos en promotores de pisos", asegura Franquesa.

"No es el primer caso de recalificación de un campo de fútbol que tenemos en España", sostiene Ignacio López Alonso, de la unidad de proyectos arquitectónicos de la UPC, en referencia a las actuaciones del Real Madrid en su antigua Ciudad Deportiva y el RCD Espanyol en Sarrià. "El Arsenal también lo ha hecho con Highbury –dice López Alonso–; ha construido un estadio nuevo y ahora vende pisos donde estaba el antiguo".

El RCD Espanyol, el Real Madrid y el Arsenal han realizado operaciones similares con sus campos

Si los ingresos a través del Miniestadi no resultasen suficientes para hacer frente a toda la operación, el Barça recurriría a otras vías de financiación. El patrimonio inmobiliario del club asciende a 75 hectáreas, repartidas entre Les Corts, Sant Joan Despí (14 hectáreas), Can Rigalt, en L'Hospitalet (22.000 metros cuadrados) y Viladecans.

Los terrenos afectados por el proyecto del Barça



FUENTE: Elaboración propia

GRANBARCELONA

Projectes de BCN
El tinent d'alcalde García-Bragado explica avui a Tribuna Barcelona les futures infraestructures de la ciutat

INVERSIÓ EN ELS GRANS PROJECTES DE TRANSPORT PÚBLIC

Nou tuneladores acceleraran el 2008 les obres del metro i de l'AVE

Quatre perforadores es destinaran a Ferrocarrils, tres a la línia d'alta velocitat i dues a la L-9

L'impuls a les infraestructures de la Generalitat i Foment quadruplica les tres màquines en servei

RAMON COMORERA
BARCELONA

La construcció de túnels ferroviaris a la regió de Barcelona, i ara també a Girona, és a les portes de rebre una forta empenta. Un impuls que arriba, no obstant, fora de termini i després d'anys d'endarreriments i ajornaments. L'any que ve es preveu la incorporació als projectes en marxa de fins a nou tuneladores, aquestes enormes màquines que com cucs gegants es mengen el subsòl amb rapidesa i seguretat. Encara que també amb un cost elevat i, en ocasions, amb parades molt llargues si al subsòl hi apareixen sorpreses que haurien d'haver estat detectades pels estudis geològics.

Dues de les nou màquines impulsaran la fins ara lentíssima execució de la L-9 del metro. Tres més iniciaran els principals túnels pendents de l'AVE, dues a Barcelona i una a Girona. I quatre més faran per pareles les prolongacions dels Ferrocarrils de la Generalitat (FGC) a Terrassa i Sabadell. Amb les decisions preses durant els últims dies per la Conselleria d'Obres Públiques i el Ministeri de Foment, les tres úniques màquines d'aquest tipus en servei des del 2003 a la L-9 es multiplicaran per quatre.

Passar de 3 a 12 tuneladores suposarà una concentració sense precedents a Catalunya de maquinària pesant i tecnològicament avançada d'excavació de vies subterrànies i un clar indicador de l'accelerada que, per fi, comencen a donar a aquestes infraestructures tant la Generalitat com l'Estat.

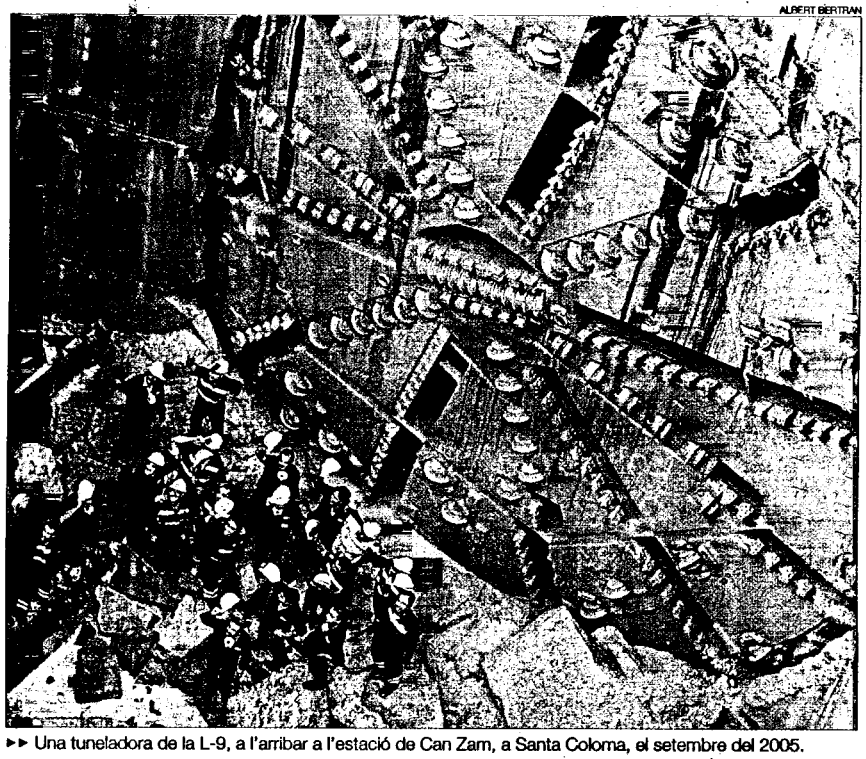
Obres Públiques ha encarregat sis d'aquestes moles mecàniques de 100 metres de longitud i 1.100 tones de pes. Dues són per reforçar els treballs a la tan llarga com conflictiva L-9. Una tindrà 12 metres de diàmetre i perforarà la galeria des de la bifurcació de Gornal, a l'Hospitalet, fins al pou de Mandri (Sarrià). L'altra mesurarà 9,5 metres i treballarà entre Mas Blau (El Prat) i la T-Sud de l'aeroport. Les altres quatre màquines seran de 6,5 metres de diàmetre i es destinaran a les obres de creació dels metros de les cocapitals del Vallès Occidental mitjançant la prolongació de les línies dels FGC.

SOTA L'EIXAMPLE / Del ministeri en depenen les tres tuneladores que al llarg del 2008 iniciaran els últims i conflictius trams pendents de l'AVE. El primer serà el túnel Sants-Sagrera de 5,6 quilòmetres a càrrec d'una màquina de 12 metres que foradarà l'Eixample per Provença, Diagonal i Mallorca. El segon correspon al tram que va del nus de la Trinitat a Montcada. Seran 4,7 quilòmetres que s'excavaran amb una màquina d'11,3 metres. Finalment hi ha la galeria de l'alta velocitat que travessarà el centre de Girona, de 2,8 quilòmetres. La seva construcció amb una tuneladora d'11,7 metres es va adjudicar divendres.

La inversió en tots els casos és alta. Les obres de Girona costaran 278 milions, 32 més que la qüestionada galeria que es farà al costat de la Sagrada Família, licitada per 246. Allargar els FGC a Terrassa i Sabadell val uns 300 euros en cadà cas, mentre que el cost de la mastodòntica L-9 ja se situa en més de 4.000. La factura específica de les noves tuneladores de la L-9 és de 31 milions la petita i 50 la gran.

Amb la proliferació de màquines es crearà un parc que permetrà la seva compravenda entre constructores. Es retallaran d'aquesta manera els terminis d'execució de futurs projectes pel fet de suprimir els mesos d'espera que ara suposa encarregar i construir cada tuneladora a l'estranger, segons explica Jordi Jubany, cap d'Obres Subterrànies de la conselleria. ■

ALBERT BERTRAN



▸▸ Una tuneladora de la L-9, a l'arribar a l'estació de Can Zam, a Santa Coloma, el setembre del 2005.

Les principals vies subterrànies tenen un retard mitjà de 5 anys

▸▸ La tuneladora és, segons expliquen els enginyers, la manera més ràpida d'excavar, amb un avanç mitjà de 10 metres diaris. La L-9 a Sant Andreu ha demostrat, no obstant, que amb informació deficient sobre edificis o el sòl les parades s'eternitzen. Hauran de córrer molt les noves màquines per recuperar el temps perdut. La previsió de CiU, amb un projecte ple de llacunes segons ha denunciat el tripartit, era obrir els ramals de la L-9 de Badalona i Santa Coloma el 2005. En realitat serà el 2009 i el 2010. L'AVE del PP havia d'arribar a Barcelona i França el 2004 i el 2007, però ho farà a finals del 2007 i el 2012.

CONCENTRACIÓ DE TUNELADORES

2007 EN FUNCIONAMENT

L-9	2 a SANT ANDREU (BARCELONA) 1 al PRAT

2008 PREVISIÓ

L-9	1 a l'AEROPORT (EL PRAT) 1 a L'HOSPITALET
	2 a TERRASSA 2 a SABADELL
AVE	1 a SANTS-SAGRERA (BARCELONA) 1 al NUS DE LA TRINITAT-MONTCADA (BARCELONA) 1 a GIRONA (GIRONA)

el futur 100 QUILÒMETRES MÉS DE LÍNIES

NORD I SUD
➲ Amb la gran expansió projectada per al metro de Barcelona, les tuneladores tenen al davant un treball ingent. En 10 anys, la xarxa ha de tenir 100 quilòmetres més de línies. L'obra principal és la L-9, amb 46,6 quilòmetres i 51 estacions. La L-1 creixerà pel nord des de Fondo fins a Badalona Centre. També s'allargarà pel sud des d'Hospital de Bellvitge fins a Sant Boi, passant per l'intercanviador del Prat.

TRAVESSAR MONTJUÏC
➲ Una altra extensió important amb perforació sota la muntanya de Montjuïc serà la de la L-2, que arribarà a la Zona Franca i seguirà després fins a l'aeroport, encara que a partir de Parc Logístic compartirà el túnel amb la L-9.

BAIX LLOBREGAT
➲ El futur enllaç ferroviari sota terra entre Cornellà i Castelldefels, la L-10, serà en realitat la continuació de la C-3 de Rodalies però amb característiques de metro per al Baix Llobregat. Aquest projecte és el segon en importància després de la L-9 amb 18,3 quilòmetres i 12 estacions (cinc d'elles intercanviadors).

L-3 I FERROCARRILS
➲ La L-3, al marge del tram en obres entre Canyelles i Trinitat Nova, s'estendrà de Zona Universitària a Sant Feliu. Seran 5,8 quilòmetres i sis estacions. Ferrocarrils de la Generalitat també preveu prolongar el ramal de Reina Elisenda fins a Finestrelles/Sant Joan de Déu on enllaçarà amb la L-3.