

Catàleg d'infraestructures bàsiques pendents d'executar a Catalunya

CAT-100

Gener 2024

Índex

1.	Introducció	3
2.	Consideracions prèvies.....	3
3.	Els cinc grans projectes de país del Catàleg d'infraestructures bàsiques (CAT-100).....	4
3.1	Millora de la mobilitat per ferrocarril	4
3.2	Millora de la seguretat viària i de la interconnexió entre territoris.....	6
3.3	Millora de la connectivitat intercontinental.....	7
3.4	Millora en el transport ferroviari de mercaderies.	8
3.5	Auto-abastament hídric i lluita contra la sequera.....	9
3.6	Altres infraestructures prioritàries	10
4.	Llistat del Catàleg d'infraestructures bàsiques pendents d'executar (CAT-100)	10
4.1	Millora de la mobilitat ferroviària	10
4.2	Millora de la seguretat viària i de la interconnexió entre territoris.....	11
4.3	Millora de la connectivitat intercontinental.....	12
4.4	Millora del transport ferroviari de mercaderies	13
4.5	Auto-abastament hídric i lluita contra la sequera.....	13
4.6	Altres infraestructures prioritàries	14
5.	ANNEXOS: FITXES CAT-100	15

Introducció

Catalunya és una de les principals àrees de desenvolupament econòmic del sud d'Europa, amb un sector industrial i turístic molt potents. Pel fet d'estar situada estratègicament en l'Arc Mediterrani i a la megaregió Barcelona-Lyon (Alacant-València-Barcelona-Marseille-Lyon), anomenada també "**Eurosunbelt**", i en la confluència de **tres vectors socioeconòmics de creixement global** (vectors Sud d'Àsia-Mediterrani, Euroasiàtic i l'EULER [European Union Locomotive Economic Regions]¹), en el seu territori es produeix un gran volum intern de moviments de persones i mercaderies (Catalunya com a potent xarxa policèntrica de ciutats) i amb origen o destí a la Península Ibèrica i més enllà.

Altres determinants geogràfics condicionen les necessitats d'infraestructures de Catalunya.

Podem mencionar, per exemple: la situació fronterera, una gran longitud de costa, una orografia accidentada (fragmentació comarcal, concentració de població i activitats a la costa, escassetat de sòl), la climatologia mediterrània (incendis, aiguats, sequeres, turisme estival i de cap de setmana), desequilibri de recursos hídrics entre conques, limitació de recursos energètics, etc.²

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

La determinació de quin volum d'inversió en infraestructures necessita un país o regió ha estat, des de fa anys, subjecte a debat en l'àmbit polític i acadèmic.

Una primera aproximació té un caràcter comparatiu, i així per calcular la inversió necessària en infraestructures es realitzava un exercici de *benchmarking* sobre la inversió en anys passats realitzada per països amb unes determinades característiques, i, al final, es determinava quina quantitat de diners es necessitava per superar *l'infraestructure gap*, el dèficit d'infraestructures.

Aquest enfocament tenia dos problemes. El primer és que no assumia un nivell òptim d'inversió, simplement mostrava la tendència seguida en el passat. Si hi havia infra-inversió en el passat, hi haurà projeccions d'infra-inversió en el futur.

El segon problema que plantejava aquest mètode és que **les necessitats d'inversió en infraestructures són relatives i el nou paradigma tecnològic planteja dubtes sobre quines són les infraestructures més adequades i com les inversions afectaran la productivitat.** La resposta a la pregunta de quants diners es necessiten depèn de què es vol i què es pot permetre, tenint en compte què necessitem, què prioritzem i com podem invertir eficientment (quines fem, quan les fem i com les fem). En aquest sentit, i amb l'objectiu d'identificar les infraestructures prioritàries, es desenvolupa el Catàleg d'infraestructures bàsiques (CAT-100), on les infraestructures que hi formen part contribuiran a l'estalvi de temps, l'estalvi energètic, a la descarbonització i a altres beneficis mediambientals.

Consideracions prèvies

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

¹ Ferrmed Declaration, novembre 2015.

² Robusté. F et altri (2005). Les Infraestructures de la mobilitat a Catalunya. Cercle d'Economia.

En la versió del document del 2016 es va optar per dividir-lo en dos. El primer document, **“Per un nou model de gestió d’infraestructures a Catalunya”**, va analitzar la importància de les infraestructures per l’economia catalana, les necessitats detectades i el seu finançament, així com els canvis necessaris en les polítiques d’infraestructures perquè aquestes siguin més eficients, alhora que es **proposava, entre altres mesures, la creació de l’Agència d’Infraestructures de Catalunya, per facilitar el canvi de model.**³

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

L’any 2020, com en els anys 2017-2019, es va mantenir aquesta estructura i s’han anat actualitzat els documents i ampliat el contingut de les fitxes explicatives, fins arribar a les 36 fitxes.

Enguany, es presenta el document CAT-100 amb una estructura renovada de manera que les infraestructures es troben agrupades en 5 grans projectes de país (veure següent apartat), **i s’han redactat 54 fitxes explicatives on es detallen cadascuna de les 100 infraestructures seleccionades.**

Els cinc grans projectes de país del Catàleg d’infraestructures bàsiques (CAT-100)

Catalunya afronta el repte de desenvolupar infraestructures essencials per garantir un futur sostenible, competitiu i resiliència. En aquest document s’han seleccionat 100 infraestructures prioritàries pendents d’execució, però són moltes més les que necessita el país. En aquest sentit, s’assumeix el repte de seleccionar les més prioritàries, sent conscients de les dificultats que es poden presentar per determinar quina ho és i quina no i quins són els criteris seleccionats per a que una infraestructura estigui dins del catàleg o no. Assumint que els criteris poden ser diversos, s’ha intentat seleccionar aquelles que es consideren que poden generar més consens, tractant també de generar un equilibri territorial, prioritzant aquelles d’acord amb seva rendibilitat econòmica, social i mediambiental, i s’han emmarcat en cinc grans projectes de país que es detallen a continuació.

Millora de la mobilitat per ferrocarril

Ja sigui per raons de feina, d’estudis, de lleure o per necessitat, la millora de la mobilitat per ferrocarril a Catalunya és un projecte clau pel desenvolupament sostenible i equilibrat del territori. Aquí es vol destacar la importància de dur a terme el **Pla de Rodalies**, les ampliacions de la xarxa de **Metro** i de **FGC**, així com l’ampliació i el desenvolupament del **tramvia** en diferents punts del territori.

Figura 1. Mapa de la xarxa Ferroviària a Catalunya.

³ <https://www.consellinfraestructures.cat/>



Font: elaboració pròpia (Gencat)

En primer lloc, el ferrocarril és un dels mitjans de transport més eficients i sostenibles, ja que redueix significativament les emissions de gasos d'efecte hivernacle en comparació amb el transport per carretera o avió. Impulsar aquesta infraestructura és essencial per complir amb els objectius climàtics i disminuir la contaminació en zones urbanes i metropolitanes.

En segon lloc, una xarxa ferroviària moderna i ampliada permet una millor connexió entre territoris, afavorint la cohesió social i l'accés equitatiu a les oportunitats econòmiques i culturals. Això resulta especialment rellevant en un territori divers com Catalunya, on les àrees metropolitanes i les zones rurals necessiten infraestructures que fomentin la mobilitat laboral, el turisme i l'accés als serveis públics.

El transport ferroviari també és una solució per descongestionar les vies de trànsit, especialment en els corredors més saturats com l'AP-7 o la C-58. Inversions en la connexió ferroviària entre ciutats mitjanes i l'ampliació de les línies de rodalies milloraran l'eficiència del sistema global de transport i els temps de viatge de l'usuari.

Figura 2. Mapa de la xarxa de Rodalies de Catalunya



Font: Gencat

Finalment, millorar la mobilitat ferroviària és una qüestió d'equitat social. Ofereix alternatives assequibles i accessibles a la població, especialment per aquells qui no disposen de vehicle privat. Això contribueix a un model de ciutat i país més inclusiu i sostenible, on la mobilitat és un dret i no un privilegi.

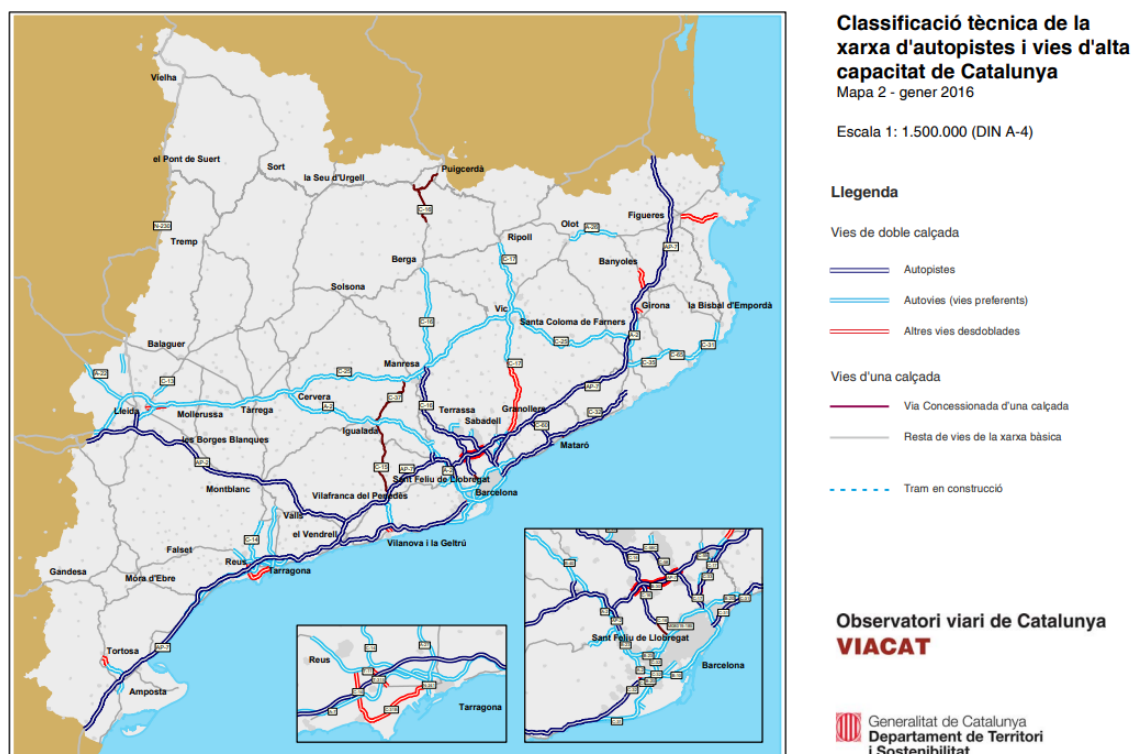
Així, apostar pel ferrocarril no només és una inversió en infraestructures, sinó una aposta pel futur ambiental, econòmic i social de Catalunya.

Millora de la seguretat viària i de la interconnexió entre territoris

La millora de la seguretat viària i la interconnexió entre territoris a Catalunya és una necessitat per garantir un transport més segur, eficient i accessible. Reduir l'accidentalitat en les carreteres és essencial, especialment en trams amb alta sinistralitat. Això no només salva vides sinó que minimitza els costos socials i econòmics derivats d'accidents, com ara atenció sanitària, reparacions i pèrdues de productivitat.

En termes de connectivitat, és imprescindible un sistema viari que uneixi les diferents regions de Catalunya per equilibrar el desenvolupament territorial. Infraestructures com desdoblaments o millores de vies secundàries afavoreixen l'accés a serveis bàsics i mercats, millorant la qualitat de vida i estimulant el creixement econòmic en zones menys urbanitzades.

Figura 3. Mapa de la xarxa primària de carreteres de Catalunya



Font: Gencat

Nota: al mapa es pot apreciar clarament com hi manquen dos eixos verticals a l'oest del país, com són l'eix Tarragona – Andorra i l'eix Amposta – Vielha.

A més, l'optimització de les carreteres permet una circulació més fluida, reduint la congestió i, amb això, les emissions de gasos contaminants. Això és fonamental en corredors estratègics que suporten altes densitats de trànsit, com els accessos a grans ciutats o les connexions transfrontereres.

Aquestes millores també beneficien la logística i el transport de mercaderies, oferint rutes més ràpides i segures per a empreses i potenciant la competitivitat de l'economia catalana. En definitiva, invertir en seguretat viària i interconnexió és apostar per una mobilitat més segura, sostenible i equitativa, clau per al progrés de Catalunya.

Millora de la connectivitat intercontinental

La millora de la connectivitat intercontinental és un projecte clau per posicionar Catalunya com un referent internacional en mobilitat, comerç i logística. Una infraestructura aeroportuària robusta i ben connectada amb la resta del món facilita les relacions comercials, la captació d'inversions, l'atracció de talent i també reforça l'atractiu turístic de qualitat del territori.

En un món globalitzat, la capacitat de connectar ràpidament amb altres regions és determinant per a l'èxit econòmic. L'ampliació de les connexions intercontinentals permetrà l'arribada i sortida de mercaderies i passatgers de manera més eficient, reduint temps i costos de transport, factors clau per a les empreses exportadores i importadores. A més, una millor connectivitat pot atraure noves companyies multinacionals, que veuen en l'accés a mercats globals un factor decisiu per a la seva ubicació, així com també atraure a nous estudiants i investigadors per a les nostres universitats i centres de recerca.

La millora d'aquestes infraestructures també beneficia la sostenibilitat, ja que promou l'ús del transport ferroviari com a complement al transport aeri, reduint les emissions associades al trànsit rodat i contribuint a una mobilitat més neta. A nivell social, això implica un accés més fàcil a mercats

internacionals, facilitant la mobilitat de persones i millorant les oportunitats laborals tant a nivell local com internacional.

En definitiva, aquesta aposta per la connectivitat intercontinental no només assegura una economia més forta i resilient, sinó que també posa Catalunya al centre de les grans xarxes de mobilitat global, assegurant el seu futur com a pol d'innovació, negocis i sostenibilitat.

Millora en el transport ferroviari de mercaderies

El transport de mercaderies per ferrocarril a Catalunya representa aproximadament el 4,5% del total, encara molt lluny de la mitjana europea (18%). Països com Alemanya superen aquesta mitjana, amb un 25% de mercaderies transportades per tren. Les mercaderies transportades per ferrocarril han de poder augmentar en un 8,5% anual per poder assolir una quota modal superior al 10% l'any 2026 (actualment és del 4%).

La millora del transport ferroviari de mercaderies a Catalunya és fonamental per garantir la competitivitat econòmica i l'eficiència logística en un context globalitzat. Aquest tipus de transport redueix els costos logístics, especialment per al comerç internacional, gràcies a infraestructures com el Corredor Mediterrani i terminals intermodals clau. La connexió dels ports i terminals amb la xarxa europea d'ample internacional permet una circulació fluida i contínua de mercaderies, fent que Catalunya esdevingui un node logístic estratègic.

Figura 4. Situació actual del Corredor del Mediterrani



Font: elcorredormediterraneo.com

Des d'una perspectiva mediambiental, el transport ferroviari és una alternativa sostenible al transport per carretera, ja que redueix les emissions de CO₂, disminueix la congestió viària i minimitza l'impacte acústic. En l'àmbit social, fomenta la creació d'ocupació directa en la construcció i gestió

d'infraestructures, així com indirecta en sectors associats com la logística i la indústria.

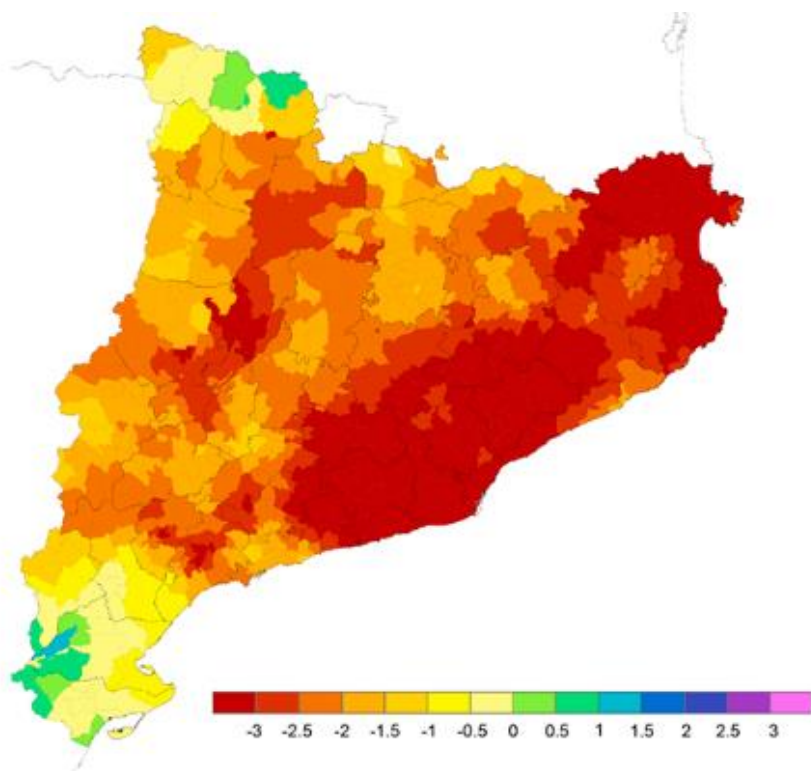
Les inversions en projectes com el tercer fil entre Castellbisbal i Tarragona, les terminals intermodals, i l'adaptació del túnel de Roda de Berà no només modernitzen la infraestructura existent, sinó que també milloren la capacitat i eficiència del sistema ferroviari. Aquests projectes permeten transportar mercaderies de manera més ràpida i segura, amb trens de fins a 750 metres, ampliant així les possibilitats del tràfic de mercaderies pesades i voluminoses.

En definitiva, apostar per la millora del transport ferroviari de mercaderies posiciona Catalunya com a líder logístic al sud d'Europa, afavorint un creixement econòmic sostenible, la descarbonització del transport i la creació d'una xarxa logística més resilient i eficient.

Auto-abastament hídic i lluita contra la sequera

L'auto-abastiment hídic i la lluita contra la sequera són claus per garantir la sostenibilitat del subministrament d'aigua a Catalunya, especialment en un context de canvi climàtic i creixent escassetat hídrica.

Figura 5. Mapa del dèficit de precipitacions dels darrers 3 anys (octubre 2023)



Font: Gencat

Després de la greu sequera de 2007-2008, que va amenaçar el subministrament d'aigua a gran part del país, es va posar de manifest la necessitat urgent d'infraestructures hídriques estratègiques a Catalunya. Malgrat l'impacte d'aquella crisi, moltes de les mesures projectades no es van executar, deixant el territori en una posició vulnerable davant la sequera recent, que ha estat una de les més severes dels últims anys. Aquesta situació ha evidenciat la necessitat de prioritzar inversions en infraestructures per garantir l'auto-abastiment i la gestió eficient dels recursos hídrics.

En aquest sentit, és de vital importància garantir la disponibilitat d'aigua per a l'ús domèstic, agrícola i industrial, especialment en un context de canvi climàtic que incrementa la freqüència i intensitat de les sequeres. L'auto-abastiment és clau per assegurar la sostenibilitat dels recursos hídrics, protegir l'ecosistema i mantenir l'economia regional, reduint la dependència d'aigües externes i augmentant la resiliència davant les condicions climàtiques adverses.

A banda d'episodis de sequera, també haurem de preveure altres fenòmens meteorològics, com ara precipitacions més violentes en períodes curts de temps (DANA) que poden provocar inundacions al diferents indrets del territori. En aquest sentit, també és desitjable el desenvolupament de les infraestructures necessàries per front a aquests episodis de climatologia adversa.

Altres infraestructures prioritàries

A banda dels cinc grans projectes de país ja esmentats, també hem considerat altres infraestructures que tenen a veure amb les plataformes logístiques, els projectes urbanístics de complexes sanitaris i d'investigació i amb els Ports de Barcelona i Tarragona.

Llistat del Catàleg d'infraestructures bàsiques pendents d'executar (CAT-100)

A continuació, es mostra les infraestructures que formen part del llistat del CAT-100 distribuïdes segons els cinc grans projectes de país:

Millora de la mobilitat ferroviària

Nº CAT-100	Índex	Nom	Fitxa
		Rodalies	
	1	Pla de Rodalies	XFP1-2024
1	1.1	Reposició d'actius	XFP1-2024
	1.2	Estacions	
2	1.2.1	Plans d'Estacions de Renfe i Adif	XFP1-2024
3	1.2.2	Nova estació tècnica Terrassa Can Boada	XFP1-2024
4	1.2.3	Estació de Salou-Port Aventura	XFP1-2024
5	1.2.4	Estació de Bellissens (Reus)	XFP1-2024
	1.3	Augment de capacitat	
6	1.3.1	Integració de vies a l'Hospitalet i intercanviador de Torrasa	XFP1-2024
7	1.3.2	Integració urbana de Sant Feliu de Llobregat	XFP1-2024
8	1.3.3	Integració urbana de Montcada i Reixach	XFP1-2024
9	1.3.4	Nou ramal a l'Aeroport Barcelona-El Prat	XFP1-2024
10	1.3.5	Remodelació de l'estació de Montcada Bifurcació i de	XFP1-2024
	1.3.6	Castelldefels	
11	1.3.7	R3: Duplicació de via de la línia de Puigcerdà entre Montcada Bifurcació i Vic	XFP1-2024
12	1.3.8	Nou ramal entre línia de Puigcerdà i corredor del Vallès	XFP1-2024
13	1.3.9	Quadruplicació de via entre Castelldefels i El Prat	XFP1-2024
14	1.3.10	Nova estació tècnica a El Prat de Llobregat	XFP1-2024
15	1.3.11	Salt de moltó a Cerdanyola del Vallès	XFP1-2024
16	1.3.12	Tercera via entre La Sagrera i Mollet Sant Fost	XFP1-2024
17	1.3.13	Túnel del Turó de Montcada i nou traçat de la línia de Puigcerdà	XFP1-2024
18	1.3.14	Nova línia Barcelona-Cornellà de Llobregat-Castelldefels	XFP1-2024

19	1.3.15	R1: Duplicació del tram Arenys de Mar-Maçanet Massanes	XFP1-2024
20	2	Nova estació de la Sagrera	XFP2-2024
21	3	Remodelació i millora de l'estació de Sants	XFP3-2024
22	4	Aparcaments en origen a totes les estacions metropolitanes	XFP4-2024
23	5	Tercer túnel de Rodalies a Barcelona	XFP5-2024
FGC			
24	6.1	L8 Plaça Espanya - Gràcia	XFP6-2024
25	6.2	Encomana de gestió dels dos intercanviadors ADIF-FGC a Sant Cugat	XFP7-2024
26	6.3	Nou túnel per descongestionar línies S1 i S2 a Sant Cugat	XFP8-2024
Metro			
27	7.1	Ampliació de la L1 del metro (Badalona)	XFP9-2024
28	7.2	Ampliació de la L1 del metro (El Prat)	XFP9-2024
29	7.3	Ampliació de la L2 del metro (Zona Franca)	XFP9-2024
30	7.4	Ampliació de la L3 del metro (Sant Feliu de Llobregat)	XFP9-2024
31	7.5	Ampliació de la L3 del metro (Trinitat Vella)	XFP9-2024
32	7.6	Ampliació de la L4 del metro (La Sagrera)	XFP9-2024
33	7.7	Finalització de les línies L9 i L10	XFP10-2024
Tramvia			
34	8.1	Connexió Trambaix i Trambèsos per la Diagonal	XFP11-2022
35	8.2	T3 Pas de Laureà Miró i perllongament fins a Quatre Camins	XFP12-2024
36	8.3	T4 Sant Adrià - Port de Badalona	XFP13-2024
37	8.4	Nova línia UAB Cerdanyola - Montcada	XFP14-2024
38	8.5	Tren Tramvia Camp de Tarragona	XFP15-2024
39	8.6	Tram Costa Brava	XFP16-2024

Millora de la seguretat viària i de la interconnexió entre territoris

Nº CAT-100	Índex	Nom	Fitxa
40	1	Execució del pla de carreteres de millora de la seguretat viària (2+1)	XV1-2024
41	2	Desdoblament (2+2) de la C-55 de Castellbell i el Vilar fins a Manresa	XV2-2024
42	3	Encomana de gestió de la N-260	XV3-2024
43	4	Encomana de gestió de la Pacificació de la N-II al Maresme	XV4-2024

44	6	Encomana de gestió i execució del programa de 40 actuacions millorar AP-7 i AP2	XV6-2024
45	7	Execució integral de la B-40 des de Vilanova i la Geltrú fins a Mataró	XV7-2024
46	8	Desdoblament (2+2) de la C-13 de Lleida a Balaguer	XV8-2024
47	9	Desdoblament (2+2) de la C-53 de Tàrraga a Balaguer	XV9-2024
48	10	Desdoblament integral (2+2) de la C-12 des de la Ràpita fins a Lleida	XV10-2024
49	11	Desdoblament integral (2+2) des d'Almenar (A-14) fins al Túnel de Vielha	XV11-2024
50	12	Eix Tarragona – Andorra: C-14 (2+2), enllaç A-27–AP-7 i connexió A-27–A-2.	XV12-2024
51	14	Túnel de Toses i desdoblament (2+2) de la N-260 entre Ripoll i Alp	XV3-2024
52	15	Connexió A-2 amb la C-32 Tordera - Maçanet	XV14-2024
53	16	Acabament eix Vic-Olot. Variant d'Olot i Variant de les Preses	XV15-2017
54	17	C-16 Reconversió entre Berga i Bagà (2+2)	XV16-2018
55	18	Eix de Comiols Artesa de Segre-Tremp	XV17-2024
56	19	Desdoblament del corredor de la B-224 Martorell-Piera-Capellades	XV18-2024

Millora de la connectivitat intercontinental

Nº CAT-100	Índex	Nom	Fitxa
57	1	Ampliació de l'aeroport de Barcelona amb allargament de la pista 06L24R	CI1-2024
58	2	Construcció de la terminal satèl·lit i les connexions subterrànies amb les altres terminals	CI1-2024
59	3	Construcció de la ciutat aeroportuària	CI1-2024
60	4	Connexió d'Alta Velocitat de l'aeroport de Girona amb Barcelona	CI2-2024
61	5	Connexió d'Alta Velocitat de l'aeroport de Reus amb Barcelona	CI2-2024
62	6	Connexió d'Alta Velocitat de l'aeroport de Barcelona-El Prat	CI3-2024
63	7	Connexió viària Zona Franca - Aeroport de Barcelona-El Prat amb vial urbà al Prat del Llobregat	CI4-2024

Millora del transport ferroviari de mercaderies

Nº CAT-100	Índex	Nom	Fitxa
	1	Corredor del Mediterrani	
64	1.1	Castellbisbal-Tarragona: tercer carril	XFM1-2024
65	1.2	Terminal de la Llagosta	XFM1-2024
66	1.3	Roda de Berà: adaptació de gàlib del túnel	XFM1-2024
67	1.4	Doble plataforma en ample internacional fins a la frontera	XFM1-2024
68	1.5	Condicionament de la Terminal de Vilamallà a les necessitats del tràfic europeu	XFM1-2024
69	1.5	Nous accessos viaris i ferroviaris al Port de Barcelona	XFM1-2024
70	1.6	Transformació ample ibèric en internacional o tercer fil (Tarragona-Castelló)	XFM1-2024
71	1.7	Salt de moltó del Nus de Vila-seca	XFM1-2024
72	3	Estació intermodal de Lleida	XFM2-2024
73	4	Estació intermodal de l'Aldea	XFM2-2024
74	5	Adaptació i apartadors per trens de 750m del corredor Barcelona-Zaragoza-Madrid (autopista ferroviària)	XFM3-2024
75	6	Línia transversal ferroviària	XFM4-2024

Auto-abastament hídric i lluita contra la sequera

Nº CAT-100	Índex	Nom	Fitxa
	1	Actuacions contra la sequera	AS1-2024
76	1.1	Ampliació ETAP Trinitat	AS1-2024
77	1.2	ETAP Estrella St. Feliu de Llobregat	AS1-2024
78	1.3	OI ETAP Sant Joan Despí	AS1-2024
79	1.4	Nova ETAP Montcada	AS1-2024
80	1.5	Millores ETAP Llobregat (Abrera)	AS1-2024
81	1.6	Millores ETAP Ter (Cardedeu)	AS1-2024
82	1.7	ITAM Tordera II (Blanes)	AS1-2024
83	1.8	Nova ETAP Bon Pastor	AS1-2024
84	1.9	Nova ITAM Foix (Cubelles)	AS1-2024
85	1.10	Nova ERA Besòs	AS1-2024
86	1.11	Nova ITAM Alt Empordà	AS1-2024
87	2	Connexió d'emergència CAT-ATL entre Tarragona i Olèrdola.	AS2-2024
88	3	Modernització del sistema de reg del canal d'Urgell	AS3-2024

Altres infraestructures prioritàries

Nº CAT-100	Índex	Nom	Fitxa
89	1	LOGIS Intermodal Penedès	AL1-2024
90	2	LOGIS Intermodal Empordà	AL1-2024
91	3	LOGIS Intermodal Montblanc	AL1-2024
92	4	CIM el Camp - sector est	AL2-2024
93	5	Biopol-Granvia de l'Hospitalet de Llobregat	AL3-2024
94	6	Nou campus de salut de l'Hospital Clínic de Barcelona – Universitat de Barcelona	AL4-2024
95	7	Port de Barcelona: Nous accessos a l'Ampliació Sud. Terminal d'expedició i recepció de Nou Llobregat	AL5-2023
96	8	Port de Barcelona: Terminal intermodal de l'antiga llera del Llobregat	AL6-2023
97	9	Port de Barcelona: Nous accessos a l'ampliació sud. Fase 2. Nus nord	AL7-2023
98	10	Port de Barcelona: execució moll Catalunya	AL8-2024
99	11	Port de Tarragona: Cal·lípolis Next Generation	AL9-2024
100	12	Port de Tarragona: ampliació de la Terminal Intermodal de La Boella	AL10-2024