



# Seguiment dels compromisos de les administracions en matèria d'inversió en infraestructures a Catalunya

SETEMBRE 2010

GTI4

Grup de Treball d'Infraestructures



Seguiment dels compromisos  
de les administracions en matèria d'inversió  
en infraestructures a Catalunya

SETEMBRE 2010

# Sumari

<b>PRESENTACIÓ</b> .....	3
<b>1. LICITACIONS</b> .....	5
<b>2. PRINCIPALS PROJECTES ADJUDICATS I EN EXECUCIÓ</b>	
2.1. Carreteres .....	7
2.2. Ferrocarrils .....	11
2.3. Ports de Barcelona i Tarragona .....	14
2.4. Aeroport de Barcelona .....	15
2.5. Aeroport de Reus .....	15
2.6. Aeroport de Girona .....	15

## Presentació

### INCERTESA PEL FUTUR DE L'OBRA PÚBLICA

El GTI-4 (Grup de Treball d'Infraestructures) presenta el seu sisè informe semestral de seguiment del grau d'acompliment dels compromisos de les administracions públiques en matèria d'inversió en infraestructures a Catalunya.

Aquest any l'informe arriba amb retard forçat per les circumstàncies, per tal de recollir l'abast dels successius anuncis del ministre de Foment sobre la retallada d'inversió en infraestructures a tot Espanya, que afecta de manera considerable a Catalunya.

S'entén que en el context econòmic actual hi ha la necessitat de retallar la despesa pública, encara que s'ha fet de manera excessiva sobre la inversió en infraestructures. Tanmateix, cal recordar **que hi ha uns recursos pendents d'assignar per a inversions en compliment de la disposició adicional tercera de l'Estatut que superen els 1.500 milions d'euros, als quals cal donar sortida en projectes concrets, sense cap mena d'excusa.**

A més, aquesta retallada tindrà efectes molt severs sobre el sector de la construcció –sector que pateix la crisi més intensament, que té pèrdues significatives d'ocupació, graus més grans d'inseguretat jurídica i que accentua els problemes financers per a les empreses.

**A falta de més concreció sobre la reprogramació d'obres en curs**, que en principi hauria d'afectar 23 actuacions però que no es coneixerà fins que es presenti el projecte de pressupostos generals de l'Estat de 2011, el que s'ha anunciat és que **es rescindiran quatre contractes que afecten infraestructures estratègiques** per a la competitivitat econòmica de Catalunya i del conjunt d'Espanya.

Més enllà d'aquestes actuacions immediates orientades a retallar la despesa pública, cal treballar en la línia del que recull l'*Informe de Transports* presentat aquest mes de setembre pel Col·legi d'Enginyers de Camins, Canals i Ports de Catalunya. **En un context de pressió estructural sobre la disponibilitat de recursos públics destinats al manteniment i dotació de l'estoc d'infraestructures, és urgent i necessari que les administracions apliquin models d'avaluació d'infraestruc-**

**tures que, a partir de criteris uniformes, permetin prioritzar les inversions sobre la base de l'anàlisi cost-benefici i dels criteris d'eficiència, eficàcia i transparència en la decisió i la gestió. Caldrà revisar, doncs, en funció d'aquests paràmetres de prioritització, disponibilitat de recursos i mecanismes de gestió i finançament en els quals col·labori la iniciativa privada, els objectius del Pacte Nacional d'Infraestructures, ajustant-los a la realitat del moment.**

### CREIXEN LA LICITACIÓ I EL FINANÇAMENT EXTRAPRESSUPOSTARI RESPECTE AL 2009

D'aquest informe es desprèn que **el volum de licitació al llarg del primer semestre de 2010 ha registrat un increment del 19% respecte al mateix període de l'any anterior –que no es pot oblidar que havia patit una forta davallada–**, i ha arribat a superar els 3.500 milions d'euros. No obstant això, i amb les anunciades retallades d'inversió en infraestructures a tot Espanya, aquesta situació no es mantindrà durant el segon semestre de l'any.

Crida l'atenció que **prop del 13% de l'import licitat en aquest semestre correspon a sistemes de finançament extrapressupostari**, tendència que va adquirint més importància a causa de les restriccions pressupostàries.

### ELS CONTRACTES RESCINDITS CONSTATEN LA NECESSITAT D'ACTUACIONS MÉS CONCRETES I DECIDIDES EN RELACIÓ AMB EL CORREDOR MEDITERRANI

L'anunci de la suspensió de les obres de l'enllaç entre l'A-2 i l'AP-7 a Castellbisbal i del desdoblament entre Medinyà i Orriols de l'A-2 afecten directament el desenvolupament del Corredor Mediterrani en el seu conjunt. D'altra banda, la interrupció de les obres a l'A-27 entre la variant de Valls i Montblanc, afecta la sortida des del Port de Tarragona cap a la península Ibèrica i indirectament al Corredor Mediterrani.

En qualsevol cas, es percep una falta de compromís amb el Corredor Mediterrani viari per part del Ministeri de Foment i una manca de criteris coherents en la selecció dels contractes d'obra rescindits.

## EL PEI, UN PLA QUE NO ARRENCA

Cal recordar el **compromís del Ministeri de Foment de destinar 17.000 milions d'euros al Pla Extraordinari d'Infraestructures (PEI)**, que consistirà en el desenvolupament d'obres mitjançant la col·laboració publicoprivada a tot Espanya.

El ministre de Foment, José Blanco, va avançar al Congrés dels Diputats la llista de les 8 actuacions incloses al PEI que es preveu licitar aquest mateix any, però **sense detallar ni imports ni terminis**. A més, cap d'aquestes obres se situa a Catalunya.

A la vista d'aquest escenari, es constata que es desaprofita l'oportunitat de començar a compensar enguany, ni que fos parcialment, els efectes negatius de les retallades d'inversió. En definitiva, **cinc mesos després de la seva presentació, el PEI continua sent un pla que ni arrenca, ni es concreta**.

## L'AUTOVIA B-40 COMENÇA A CAMINAR

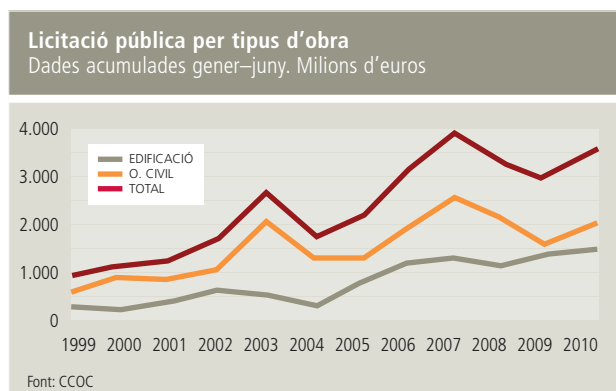
D'altra banda, com a fets més destacables del semestre cal mencionar l'**entrada en servei dels trams Abrera-Olesa i Viladecavalls-Terrassa de la B-40**, que va tenir lloc el passat 29 de juny de 2010. Com que el tram central, Olesa de Montserrat-Viladecavalls, encara està en obres, de moment la B-40 comença a donar servei als trànsits locals, tot i que en la seva configuració definitiva i, per tant, en el seu disseny i execució finals, ha de donar continuïtat al Corredor Mediterrani viari.

A més, el Ministeri de Foment va sotmetre a informació pública l'**estudi informatiu del tram Terrassa-Granollers de la B-40** el passat 30 de juliol, i amb això va donar compliment al darrer compromís expressat pel ministre de fer-ho aquest estiu.

Per acabar, cal destacar la **posada en servei el tercer carril de l'AP-7 entre Maçanet de la Selva i Fornells de la Selva** (el 9 de juliol en sentit sud i el 23 de juliol en sentit nord).

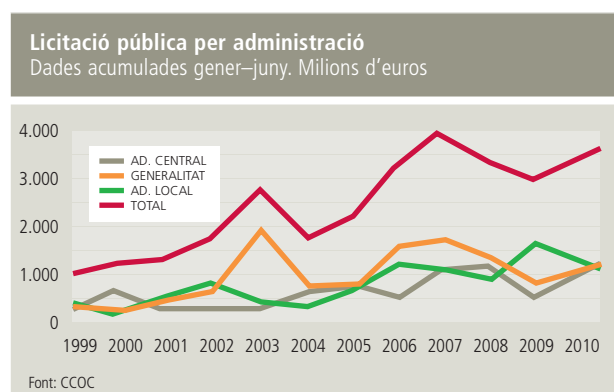
## 1. Licitacions

La licitació oficial d'obres de les administracions públiques a Catalunya, al llarg del primer semestre de 2010, va arribar a la xifra de 3.516,8 milions d'euros (M€), cosa que suposa un increment del 19,0% respecte al mateix període de l'any anterior, segons les dades facilitades per la Cambra Oficial de Contractistes d'Obres de Catalunya. A diferència dels primers semestres de 2008 i 2009, la licitació al primer semestre de 2010 augmenta lleugerament, però no arriba a la xifra de 2007. Encara que a primera vista les dades de licitació permeten una visió optimista de recuperació de la licitació, aquesta ha de matisar-se a tenor dels ajustaments portats a terme pel conjunt d'administracions, ja sigui per l'anunci de la reducció de licitacions futures; el retard en els nous projectes, tant si estan en marxa com si estan pendents d'iniciar-se; i en l'anul·lació de la contractació ja efectuada i que va ser anunciada pel Govern al juliol.



Segons el tipus d'obra, en el primer semestre de 2010 la licitació en obres d'edificació va arribar a la xifra de 1.499,3 M€, cosa que suposa un augment del 7,6% respecte al 2009. Per la seva banda, la licitació d'obres d'enginyeria civil va experimentar un increment superior, al voltant del 29% respecte a l'any anterior, i va arribar a la xifra de 2.017,5 M€.

També resulta aclaridora l'anàlisi de la licitació segons l'organisme, en la qual destaca la recuperació de la licitació d'obres de l'Administració central, cosa que fa que en aquest primer semestre del 2010 hagi augmentat un 122,4% respecte a l'any 2009, que li ha permès arribar a un import de 1.232,0 M€; d'aquesta manera, recupera els nivells dels anys 2007 o 2008 i coregeix la forta disminució que va patir l'any 2009.



Les licitacions de la Generalitat de Catalunya també van mostrar un comportament semblant, però en menor magnitud, amb un increment de la licitació del 52,3% els primers sis mesos del 2010 respecte a l'any anterior, ja que va assolir un volum de 1.205,2 M€.

Per contra, les corporacions locals (ajuntaments i diputacions) han reduït la seva licitació d'obres en el període de gener a juny de 2010 en un 33,0%, respecte al mateix període del 2009, i s'ha arribat a l'import de 1.079,6 M€. Aquest comportament trenca amb la tendència de fort creixement de l'any anterior. Òbviament, a aquesta reducció de la licitació per part de les corporacions locals no li són alienes les mesures de reducció del volum de recursos dels FEOLS per part del Govern central (i que vindrien a substituir el Fons Estatal d'Inversió Local (FEIL), que va ser dotat per a l'exercici de 2008 amb 8.000 M€ per al conjunt d'Espanya).

L'assignació per als ajuntaments de Catalunya va ser de 1.276,2 M€ el 2009 (FEIL) i de 795,1 M€ el 2010 (FEOLS). D'aquest import, 659,5 M€ s'han destinat a projectes d'inversió i 135,6 M€ a programes de política social.

Entre les obres licitades per l'Administració central cal destacar, per la seva singularitat, les obres relacionades amb la Sagrera i l'accés ferroviari a l'aeroport (obra que es reprogramarà), i en les licitades per la Generalitat, el contracte de concessió per connectar en xarxa els edificis de la Generalitat (vegeu el quadre adjunt).

### Obres singulars licitades el 1r trimestre del 2010

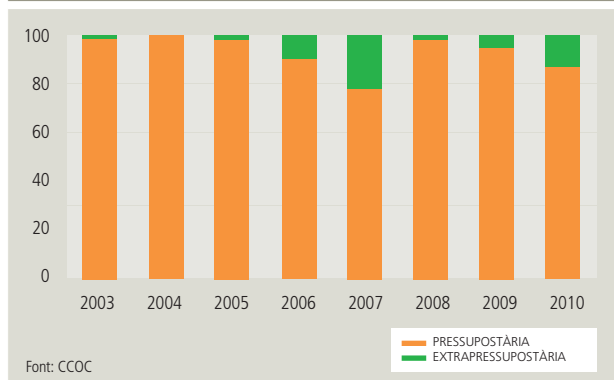
Òrgan de contractació	Obra	Obertura de propostes	Pressupost de licitació	%
<b>ADMINISTRACIÓ GENERAL DE L'ESTAT</b>				
SEITT	Nou accés ferroviari a l'Aeroport de Barcelona (T1 i T2)	16/03/10	257.372.741,24	25,4%
ADIF	Projecte de construcció de l'estructura de l'estació de la Sagrera, Barcelona	18/03/10	360.039.688,44	35,5%
ADIF	Projecte de construcció dels accessos a l'estació de la Sagrera, Barcelona	22/03/10	223.687.223,55	22,1%
	Suma 3 obres		841.099.653,23	83,0%
<b>Total licitació oficial Administració general de l'Estat, gener-març 2010</b>			<b>1.013.528.508,85</b>	<b>100,0%</b>
	Diferència		172.428.855,62	17,0%
<b>GENERALITAT DE CATALUNYA</b>				
CTTI	Construcció i explotació d'una xarxa de comunicacions elect. de gran banda ampla basada en fibra òptica que permeti connectar les seus de les administracions públiques	25/03/10	354.000.000,00	51,7%
<b>Total licitació oficial Generalitat, gener-març 2010</b>			<b>684.588.593,05</b>	<b>100,0%</b>
	Diferència		330.588.593,05	48,3%

Si s'analitzen les dades a través de la suavització de la seva tendència, mitjançant l'any mòbil, s'observa la disminució de la licitació del 35,7%.

Finalment, s'ha de destacar el pes més gran que assoleix en el primer semestre del 2010 el finançament extrapressupostari, equivalent al 12,9% i que va adquirint una importància més gran davant les fortes restriccions pressupostàries, així com la forta absorció de l'ajust pressupostari amb càrrega a les partides d'inversió pública.

### Licitació pública per tipus de finançament

Dades acumulades gener-juny. Distribució percentual



## 2. Principals projectes adjudicats i en execució

### 2.1. CARRETERES

#### Corredor del Mediterrani viari

El Corredor del Mediterrani és fonamental per a millorar la connexió des d'Algesires fins a la frontera francesa. Aquest eix està integrat per:

- Autovia del Mediterrani A-7 des d'Algesires fins a Abrera
- Autovia orbital B-40 des d'Abrera fins a Sils
- Desdoblament de la N-II a la província de Girona

#### Nova Autovia del Mediterrani (desdoblament N-340)

El desdoblament de la N-340 a la província de Tarragona es troba en diferents fases de desenvolupament. Aquesta actuació, fonamental per millorar la connexió des d'Algesires fins a la frontera francesa, es troba, segons el tram, en l'estat de desenvolupament següent:

- **Límit amb província de Castelló–Vandellòs:** malgrat que el novembre de 2007 es va finalitzar la informació pública de l'estudi informatiu d'aquest tram, encara no s'ha aprovat ni s'ha atorgat la declaració d'impacte ambiental. Als pressupostos del 2010 hi ha una petita partida per a obres menors. Aquesta és una actuació prioritària en el Conveni de Carreteres DPTOP–MIFO.
- El tram **Vandellòs–Mont-roig del Camp** que va entrar en servei l'agost de 2009, ho va fer únicament en sentit nord i tan sols un carril, ja que hi ha perill de despreniments de roques. En aquest sentit, s'han licitat les actuacions d'estabilització de talussos i obres complementàries del tram Vandellòs–l'Hospitalet de l'Infant i s'han adjudicat les obres d'estabilització i protecció de talussos de desmunt i obres de drenatge del tram l'Hospitalet de l'Infant–Mont-roig del Camp.
- El tram **Mont-roig del Camp–Vila-seca** està en servei des de març de 2008.
- El tram **Tarragona–Altafulla** (2n cinturó de Tarragona), va entrar en servei al final d'agost de 2009.

- L'estudi informatiu del **perllongament del segon cinturó de Tarragona** hauria d'haver estat finalitzat l'agost de 2009, però encara no hi ha constància d'aprovació d'aquest. Per al 2010, els pressupostos preveuen una petita partida destinada a obres menors.
- El tram **Altafulla–Vilafranca** va rebre l'aprovació definitiva de l'estudi informatiu al principi de desembre de 2009, però la seva tramitació no ha avançat més. Aquest tram constitueix també un eix prioritari en el Conveni de Carreteres DPTOP–MIFO.
- Continua la redacció de l'estudi informatiu del tram **Vilafranca–Abrera**, tot i que ja ha excedit el termini oficial. Aquest és un eix prioritari del Conveni de Carreteres DPTOP–MIFO, però només amb el compromís de licitar el 50% de la inversió abans del 31/12/2012.

#### Autovia orbital B-40

L'autovia orbital B-40 és una peça fonamental del Corredor del Mediterrani, ja que en garantirà la continuïtat amb característiques d'autovia.

En el tram Abrera–Terrassa, la situació per subtrams de les obres és la següent:

- **Abrera–Olesa de Montserrat:** el 29 de juny de 2010 va entrar en servei aquest tram.
- **Olesa de Montserrat–Viladecavalls:** les obres haurien de finalitzar l'octubre de 2010, però a causa de problemes tècnics, s'ha hagut de modificar el traçat i el projecte ara està a l'espera d'aprovació per part del Ministeri de Foment. Les projeccions pressupostàries previstes als pressupostos generals de l'Estat del 2010 preveuen inversió per a aquest tram fins al 2012.
- **Viladecavalls–Terrassa:** les obres van finalitzar el 30 de març de 2010, i s'han posat en servei el 29 de juny de 2010.

La redacció de l'estudi informatiu del tram **Terrassa–Granollers** finalment ha conclòs, i el 30 de juliol de 2010 es va sotmetre a informació pública l'aprovació inicial. Una vegada rebudes les



corresponents al·legacions i emesa la declaració d'impacte ambiental, s'aprovarà definitivament i se'n podrà redactar el projecte constructiu.

Per acabar, el tram **Granollers–Maçanet de la Selva/Sils** no té terminis concrets de desenvolupament i només disposa d'una partida pressupostària per al 2010 molt petita.

### **Desdoblament de l'N-II a Girona (Tordera–frontera francesa)**

També el desdoblament de l'N-II és fonamental per garantir la continuïtat del Corredor del Mediterrani des de **Tordera fins a la frontera amb França**. En aquest sentit, i pel retard d'alguns dels trams, el Ple del Congrés dels Diputats celebrat el 27 d'abril de 2010 va instar el Govern a incloure el desdoblament de l'N-II a Girona en el Pla Extraordinari d'Infraestructures (PEI) impulsat pel Ministeri de Foment i la Generalitat de Catalunya. També es demana que al llarg del segon semestre de 2010 es licitin els trams Tordera–Maçanet de la Selva, Maçanet de la Selva–Sils i Sils–Caldes de Malavella i s'impulsin les actuacions de tramitació en la resta dels trams entre Girona i la frontera francesa que no són susceptibles de ser incloses en el PEI.

- El tram **Tordera–Maçanet** continua pendent de la licitació i adjudicació de les obres del projecte de traçat que va ser aprovat el maig de 2009. Als PGE de 2010 hi ha una previsió pressupostària molt petita, amb la qual cosa la seva execució es podrà allargar més enllà del 2013.
- Pel que fa al tram **Maçanet–Sils**, l'any 2009 es va dissoldre el contracte amb l'empresa adjudicatària de les obres, la qual cosa ha obligat a elaborar un nou projecte que es troba en fase de redacció.
- Les obres del tram **Sils–Caldes de Malavella** es troben aturades. Aquest tram es troba actualment en tramitació de resolució del contracte amb la UTE adjudicatària, ja que una de les empreses es va declarar en concurs de creditors.
- El tram **Caldes de Malavella–Fornells de la Selva** va entrar en servei el desembre de 2007.
- El contracte de les obres del tram **Medinyà–Orriols**, que es van adjudicar l'abril de 2009 amb un termini de 20 mesos, serà rescindit en el marc de les retallades anunciades pel Ministeri de Foment, sense que s'hagi fet pública cap nova previsió per al seu finançament en el futur.

- La redacció del projecte constructiu del tram **Orriols–frontera francesa** hauria d'haver finalitzat el 2009, però no hi ha constància que així sigui. A més, no hi ha dotació pressupostària per a les obres d'aquest tram als pressupostos generals de l'Estat per al 2010.

Cal recordar que aquests dos darrers trams es consideren prioritaris en el Conveni de Carreteres signat pel DPTOP i el Ministeri de Foment, per al període 2006-2012.

### **Desdoblament de l'Eix del Llobregat C-16 fins a Bagà**

L'Eix del Llobregat entre **Sallent i Berga** i **l'accés directe a Casserres** ja estan en servei.

L'abril de 2009 va finalitzar la informació pública de l'estudi informatiu del tram **Berga–Bagà**, després que la seva redacció s'allargués, ja que es van fer dues ampliacions de l'estudi informatiu inicial.

Entre **Berga i Guardiola de Berguedà** s'han estat executant les obres de rehabilitació dels túnels que van ser adjudicades el desembre de 2009 però no van començar fins a finals de maig de 2010. Segons el termini d'adjudicació, les obres haurien de finalitzar al final de setembre d'enguany.

El tram **Berga–Bagà** forma part del Conveni DPTOP i MIFO però als pressupostos de 2010 de la Generalitat no hi ha cap partida pressupostària per al desdoblament d'aquest tram.

### **Desdoblament de l'Eix Transversal C-25**

La concessió del desdoblament de l'Eix Transversal es va adjudicar el juny de 2007. En aquell moment es va començar a redactar el projecte constructiu que, segons els trams, tenia un termini de redacció d'entre 6 i 12 mesos. Al principi d'agost de 2010, dos anys després de la finalització de la redacció del projecte constructiu, la concessionària encarregada del desdoblament (Cedinsa) ha licitat l'execució de les obres del tram **Cervera–Gurb**, dividides en cinc subtrams i amb terminis d'execució d'entre 24 i 28 mesos. L'explicació per a aquest retard ha estat la necessitat d'ajustar els termes de la concessió i la dificultat de trobar finançament per executar les obres.

Ara per ara, tot indica que si les obres s'adjudiquen entre setembre i octubre d'aquest any, el desdoblament podria estar finalitzat entre el 2012 i 2013, fet que suposaria un retard de més de 3 anys respecte a la data inicialment prevista de finalització.

Així mateix, la previsió és que al llarg del mes de setembre de 2010 les obres de desdoblament de l'Eix Transversal entre **Vic i Vilobí d'Onyar** estiguin en plena execució. Fins ara tan sols s'han realitzat actuacions com tals d'arbres i desbrossament de les zones destinades als nous carrils i reposicions de serveis afectats (conduccions de gas, línies elèctriques, etc.). Ara per ara, es preveu que les obres finalitzin el 2012. Aquest tram és el més complicat orogràficament i és l'únic que està en obres.

## Eix Occidental de Catalunya

Al final de gener de 2010 es va adjudicar la redacció de l'estudi previ de l'Eix Occidental de Catalunya entre **Alcanar i Lleida** amb un termini de redacció de 12 mesos.

- El desdoblament de l'N-340 entre **Alcanar i Amposta** és titularitat de l'Estat i està inclòs en l'estudi previ.
- El tram de titularitat de la Generalitat entre **Amposta i Lleida** i que correspon al desdoblament de la C-12 es troba, segons el tram, en l'estat de desenvolupament següent:
  - **Amposta-variant de Tortosa**, la redacció de l'estudi informatiu hauria d'haver finalitzat el març de 2009, però no es té constància de la seva finalització.
  - **Variant de Tortosa**, al principi de juny de 2010 va finalitzar la licitació del projecte constructiu.
  - Durant l'elaboració dels pressupostos del 2010 de la Generalitat, es va anunciar que es dedicaria una partida pressupostària per a l'estudi de traçat del desdoblament del tram **variant de Tortosa-Lleida**. No obstant això, als pressupostos definitius no hi ha cap partida pressupostària per a aquest tram.

Pel que fa al tram **Lleida-Sopeira** (A-14-desdoblament N-230), està inclòs en el Conveni de Carreteres DPTOP-MIFO i l'estat segons el subtram és el següent:

- Les obres del subtram **Lleida-Rosselló** que es van adjudicar al principi d'abril de 2009, amb un termini d'execució de 41 me-

sos, s'han vist afectades per la retallada d'inversions en infraestructures presentada pel ministre de Foment el 22 de juliol. La previsió és que passi a desenvolupar-se mitjançant el pla de col·laboració publicoprivada.

- El mateix ocorre amb el subtram **Rosselló-Almenar**. Les obres que van ser adjudicades el setembre de 2008, amb un termini de 45 mesos, també s'han aturat per la retallada i es desenvoluparan mitjançant el pla de col·laboració publicoprivada.

De tota manera, en la seva darrera compareixença davant la Comissió de Foment del Congrés dels Diputats, el ministre de Foment, José Blanco, va anunciar que finalment es podria evitar la rescissió d'un d'aquests dos contractes, sense especificar de quin.

- Des que el setembre de 2009 va finalitzar la informació pública del projecte de traçat del subtram **Almenar i el límit provincial amb Osca** no hi ha hagut cap evolució en la tramitació d'aquesta actuació.

Quant al tram **Sopeira-frontera francesa** (millora i variants N-230):

- L'estudi informatiu del subtram **Sopeira-boca sud del túnel de Vielha** encara no ha sortit a informació pública, tot i que hauria d'haver finalitzat al final de 2008. En els pressupostos de 2010 hi ha una petita partida pressupostària.
- Hi ha previsió per a l'abonament total de les obres del nou túnel de Vielha en els pressupostos de 2010, tot i que va entrar en servei el desembre de 2007.
- La redacció de l'estudi informatiu del subtram restant **boca nord túnel de Vielha-frontera francesa** hauria d'haver finalitzat al principi de 2009, no obstant això, encara no s'ha fet públic i resta la seva aprovació i posterior licitació i adjudicació del projecte constructiu. En els pressupostos de 2010 hi ha una dotació molt petita.

## Carrils addicionals a Girona i Tarragona de l'AP-7

El tram **Mediterrani-Vila-seca** va entrar en servei el març de 2009 complint amb els terminis d'adjudicació establerts.

Pel que fa al tram **Maçanet-La Jonquera**, els diversos trams es tan en diferent estat de desenvolupament:

- **Maçanet de la Selva–Fornells de la Selva**, el 9 de juliol de 2010 va entrar en servei el tercer carril d'aquest tram en sentit sud i el 23 de juliol ho va fer en sentit nord.
- L'abril de 2010 van començar les obres d'ampliació a quatre carrils del tram **Fornells de la Selva–Vilademuls** i que tenen un termini d'execució de 21 mesos.
- La **circumval·lació de Girona** es completarà amb 3 enllaços: el de **Sant Gregori** i el de **Vilademuls** (s'espera l'aprovació del projecte constructiu per part del Ministeri de Foment) i el de **Fornells** (en elaboració d'un nou projecte constructiu). S'espera que aquests enllaços estiguin enllestits a la vegada amb el tram Fornells–Vilademuls.
- Al principi de febrer de 2010 es van iniciar les obres d'ampliació del tram **Vilademuls–Figueres sud**, que es van adjudicar al principi de novembre de 2009 amb un termini d'execució de 24 mesos.
- Igualment, al principi de febrer de 2010 van iniciar les obres del tram **Figueres sud–la Jonquera**, que es van adjudicar al principi de novembre de 2009 amb un termini d'execució de 23 mesos.

### **Corredor Tarragona–península A-27 (desdoblament N-240 Tarragona–Montblanc–Lleida)**

La nova A-27 serà l'única via de gran capacitat que anirà des de Tarragona cap al nord-oest de la península. El seu estat de desenvolupament, per trams, és el següent:

- Continuen les obres del tram **Tarragona–el Morell**, que es van adjudicar el febrer de 2007 amb un termini d'execució de 40 mesos. S'espera que estiguin enllestides el desembre de 2010.
- Així mateix, continuen les obres del tram el **Morell–variant de Valls**, adjudicades el juny de 2007 amb un termini de 36 mesos. Encara que segons terminis contractuals haurien d'estar finalitzades aquest estiu de 2010, no ho faran fins, com a molt aviat, al final d'abril de 2011.
- Les obres de la **variant de Valls**, adjudicades el juny de 2007, continuen en execució. Encara que haurien d'haver finalitzat a mitjan 2009, no ho faran fins el febrer de 2011.

- Les obres del tram **Valls–Montblanc** es van adjudicar el juny de 2008 amb un termini d'execució de 45 mesos. Les obres van començar l'estiu de 2009. Però, a causa de la retallada d'inversió en infraestructures del Ministeri de Foment, aquest tram s'ha vist afectat i es rescindirà l'actual contracte per licitar-ne un de nou a càrrec dels pressupostos ordinaris.
- Continua en redacció l'estudi informatiu del tram **Montblanc–Lleida**, que va començar l'estiu de 2009.

Tot l'eix està inclòs en el Conveni de Carreteres DPTOP–MIFO. Per al tram Montblanc–Lleida, el compromís és de licitar obres pel 50% del pressupost del tram abans del 31/12/2012. El juny de 2009 la licitació representa el 55% del projecte, i supera el compromís esmentat .

## 2.2. FERROCARRILS

### Corredor del Mediterrani ferroviari

El GTI-4 planteja el Corredor del Mediterrani com un eix ferroviari d'altres prestacions i continu, d'Algesires fins a la frontera francesa, que, a llarg termini, estigui constituït per una doble via exclusiva per al tràfic de mercaderies i una altra doble via per als passatgers, en ambdós casos d'ample europeu i amb servei d'altres prestacions, i sempre segregats de les infraestructures ferroviàries dels ferrocarrils metropolitans. En el cas de la plataforma dedicada a les mercaderies, cal garantir-ne la connexió amb els principals ports i plataformes logístiques intermodals situats al llarg del seu recorregut.

Aquesta actuació permetria solucionar el problema de continuïtat entre la xarxa d'ample ibèric i la d'ample europeu i faria possible una millora de la competitivitat econòmica, una millor cohesió social i territorial i un respecte més gran al medi ambient, ja que suposaria un transvasament del transport de mercaderies per carretera al ferrocarril.

Aquest corredor no ha estat inclòs fins ara com un projecte unitari al llistat de prioritats de la xarxa transeuropea de transports, sinó de manera desmembrada i incompleta, i sense cap referència específica al transport de mercaderies.

Per això, en el marc de la revisió en curs de la metodologia i criteris de la planificació vigent de la xarxa transeuropea de transports, cal incloure'l com a projecte prioritari. De moment, el Ministeri de Foment ha incorporat aquest objectiu entre les seves prioritats durant la presidència espanyola de la Unió Europea del primer semestre de 2010. Així, una vegada finalitzada aquesta presidència de torn, i en la compareixença del ministre Blanco a la Comissió de Transports del Parlament Europeu, aquest va destacar que s'han posat les bases per començar a definir els corredors i eixos que integraran la futura xarxa bàsica transeuropea de transports, on el Corredor Mediterrani s'ha d'incloure com a projecte prioritari.

#### Tram Castelló–Tarragona

A mitjan desembre de 2009 es va adjudicar la redacció de l'estudi informatiu del tram **Castelló–Tarragona** del Corredor Ferroviari del Mediterrani, amb un termini de redacció de dos anys. Aquest estudi analitzarà la viabilitat de duplicar amb ample internacional la via entre **Castelló** i **Vandellòs**, fet que permetrà separar el trànsit de viatgers del de mercaderies.

Entre **Vandellòs** i **Tarragona** s'estan realitzant les obres per a la construcció d'una nova plataforma amb paràmetres d'altres prestacions (doble via d'ample ibèric) i apta per a trànsit mixt de viatgers i mercaderies, que substituirà l'actual via única. En aquest sentit, al final del novembre de 2009 es van finalitzar les obres de la plataforma i el febrer de 2010 va finalitzar la licitació de les obres d'instal·lació de via i d'electrificació, però l'1 de setembre encara no s'havien adjudicat. En arribar a l'àrea de Tarragona, la línia general connectarà amb la línia d'alta velocitat Madrid–Barcelona–Frontera, abans d'arribar a l'estació del Camp de Tarragona.

Les obres de la **nova Estació Central de Tarragona** es van adjudicar al final de desembre de 2009 amb un termini d'execució de 29 mesos. Les obres d'aquesta estació van començar amb l'expropiació dels terrenys i moviments de terra, i segons els terminis contractuals haurien de finalitzar el 2012. Però, al principi d'agost de 2010 es va conèixer que el Ministeri de Foment no pagarà a l'empresa constructora l'import de les obres fins a l'any 2013. Amb aquesta decisió del Ministeri, la constructora va decidir aturar les obres el 31 d'agost.

D'altra banda, el febrer de 2010 es van licitar les obres de l'**estació de Cambrils**, però al principi d'agost de 2010 es va saber que s'atura el procés d'adjudicació, de manera que l'estació en cap cas entrarà en servei abans del 2013.

Veient les intencions del Ministeri respecte a les obres del Corredor del Mediterrani, es pot afirmar que les estacions del Corredor no estan dintre de les seves prioritats, malgrat que en les seves declaracions públiques es defineixi el Corredor del Mediterrani com una de les infraestructures prioritàries.

#### Tram Tarragona–Barcelona

Continua en redacció l'estudi informatiu per a la connexió ferroviària per al trànsit de mercaderies entre l'**àrea de Tarragona** i la **línia de Castellbisbal/el Papiol–Mollet–Sant Fost** encarregat pel Ministeri de Foment el 2007. Aquesta actuació permetria augmentar el trànsit de mercaderies, ja que actualment coexisteixen una plataforma de doble via d'ample internacional dedicada exclusivament a passatgers amb una plataforma de doble via d'ample ibèric dedicada al trànsit mixt de passatgers i mercaderies.

A partir del **nus de Castellbisbal**, que va entrar en servei l'estiu de 2008, la planificació vigent preveu que el trànsit de passatgers s'encamihi cap a la ciutat de Barcelona, mentre

que el trànsit de mercaderies circularà pel corredor del Vallès a través del ramal el Papiol–Mollet.

Amb tot l'anterior, el ramal que uneix el **nus de Castellbisbal amb el Port de Barcelona** és fonamental per al transport de mercaderies. Aquest ramal disposa d'una plataforma de doble via (d'ample ibèric) exclusiva per a mercaderies, que va entrar en servei l'any 2007.

La transformació a ample mixt d'aquest ramal amb la instal·lació d'un tercer carril en ambdues vies hauria d'haver finalitzat al final del mes de juny d'aquest any, segons terminis contractuals. Tot i que no consta que així hagi estat ni en aquest tram ni en els següents, el Ministeri de Foment manté la previsió que a final d'any serà possible encaminar amb continuïtat trens de mercaderies en ample europeu des del Port de Barcelona fins a la frontera francesa.

### Tram Barcelona–Girona

Continuant cap al nord del país, a partir del nus de Castellbisbal les mercaderies circularan pel ramal **el Papiol–Mollet**. Aquest ramal disposa de doble via d'ample ibèric en el subtram **el Papiol–Santa Perpètua** i de via única d'ample ibèric entre **Santa Perpètua i Mollet**, actualment es troba en execució la duplicació de la via en aquest darrer subtram.

Les obres d'instal·lació del tercer carril al llarg de tot el ramal **el Papiol–Mollet**, en les dues vies, segons terminis contractuals haurien d'haver finalitzat al llarg del primer semestre de 2010 però encara segueixen en curs.

A curt termini, entre el Papiol i Mollet el trànsit continuarà sent mixt (passatgers i mercaderies) en una plataforma de doble via d'ample mixt (ibèric i internacional), fet que podria acabar saturant la capacitat del ramal. Per aquest motiu, la planificació ferroviària vigent a Catalunya preveu a mitjà termini l'execució d'una nova plataforma de doble via d'ample internacional al ramal **el Papiol–Mollet**.

A partir del nus de **Mollet, fins a arribar a Girona**, coexisteixen una plataforma de doble via i ample ibèric dedicada al trànsit mixt de passatgers i mercaderies (en servei) i una plataforma de doble via d'ample internacional (en construcció).

Aquesta plataforma d'ample internacional constituirà la primera línia de trànsit mixt de viatgers d'alta velocitat i de mercaderies (entre el port de Barcelona i la connexió amb França),

cosa que suposa la possibilitat d'establir nous serveis amb destinació o procedència als centres intermodals de França i d'altres països europeus.

Així doncs, entre **Mollet i Girona** les dues plataformes suportaran trànsit mixt de passatgers i mercaderies.

A més, s'estan portant a terme actuacions provisionals en l'actual plataforma d'ample ibèric per permetre encaminar mercaderies entre Barcelona i la frontera en ample internacional al final de 2010 o al principi de 2011, amb independència de l'estat de desenvolupament de les obres de la plataforma d'ample internacional, especialment respecte als túnels urbans de Girona.

### Tram Girona–frontera francesa

Continuen les obres de nova plataforma de doble via d'ample internacional del tram **Girona–frontera francesa**, que complementarà la plataforma existent de doble via d'ample ibèric. Les dues plataformes suportaran trànsit mixt de passatgers i mercaderies.

Segons terminis contractuals, l'adaptació a ample UIC del subtram **Girona–Figueres** s'hauria d'haver acabat al final del mes de maig de 2010, no obstant això a final d'agost continuaven en execució.

La fase 1 de la construcció de la **variant de Figueres** ja està finalitzada. Aquestes obres també consideren la construcció de l'**estació de Vilafant**, que es preveu que estigui enllestida al final del 2010.

Les obres d'adaptació del tram Girona–Figueres d'ample convencional a ample internacional es realitza dintre d'un contracte programa subscrit per Adif i està cofinançat per les Ajudes RTE-T (Xarxes Transeuropees de Transport) en el període 2007–2013 amb un ajut de 6,1 milions d'euros en el qual també participa el Banc Europeu d'Inversions (BEI).

El tram entre **Figueres i la frontera francesa** forma part del tram internacional d'alta velocitat, té una longitud de 44,4 km i inclou un túnel de 8,3 km. Aquest tram ha estat dissenyat per a trànsit mixt de viatgers i mercaderies i la seva construcció i explotació s'ha realitzat en règim de concessió. Les obres van finalitzar el febrer de 2009.

## **Línia ferroviària d'alta velocitat Madrid–Barcelona–frontera francesa**

El tram **Madrid–Lleida** està en servei des del 2003 i el tram **Lleida–Camp de Tarragona** ho està des del 2006. Després d'una sèrie d'endarreriments, el tram **Camp de Tarragona–Barcelona (Sants)** va entrar en servei el febrer de 2008, però sense superar els 300 km/h.

Continuen les obres del **túnel Sants–Sagrera** (plataforma i via) que van ser adjudicades el gener de 2008 amb un termini d'execució de 40 mesos, amb una previsió d'entrada en servei a mitjan de 2011. El novembre de 2008 es van començar els treballs previs de desviament de serveis i canalitzacions. A final de març de 2010 la tuneladora Barcino va començar a treballar per tal de perforar el túnel de 4,8 quilometres que unirà el Clot amb Sants. Malgrat els diferents debats entorn del traçat de la línia a l'alçada de la Sagrada Família, la tuneladora continua treballant.

Es van adjudicar les obres de plataforma del tram **Sagrera–Nus de la Trinitat** el 20 de febrer de 2008, dividit en **sector Sagrera** i **sector Sant Andreu**, amb un termini d'execució de 19 i 28 mesos respectivament. L'agost de 2009 es van licitar les obres de muntatge de via del tram Sagrera–Nus de la Trinitat, però encara no s'han adjudicat. Actualment està en execució l'adaptació a la futura configuració de les vies d'ample convencional.

Les obres de l'**estació de la Sagrera**, juntament amb les obres d'accés, es van iniciar el 22 de juny de 2010, després d'haver estat adjudicades l'abril de 2010 amb un termini d'execució de 33 mesos. Aquestes obres s'han endarrerit per la falta de concreció en el seu finançament.

Estan en marxa les obres de senyalització i comunicacions de l'**estació soterrada de Sant Andreu Comtal**, que forma part del tram Sagrera–Nus de la Trinitat de l'AVE i que duraran fins a l'estiu de 2011.

Continuen les obres del tram **Nus de la Trinitat–Figueres**. Al final del gener de 2010 es van adjudicar les obres de muntatge de via en gairebé tot el tram, excepte els túnels urbans de Girona, en què encara continuen les obres d'execució de la plataforma. També s'estan portant a terme les obres de protecció acústica entre la Roca i Riudellots, que haurien de finalitzar el tercer trimestre de 2010.

El tram **Figueres–Perpinyà** es va finalitzar el febrer de 2009.

La data d'entrada en servei de tota la línia es manté per a l'any 2012.

## 2.3. PORTS DE BARCELONA I TARRAGONA

### Ampliació del Port de Tarragona

Les obres d'ampliació del Port de Tarragona continuen en execució.

L'**ampliació del moll Andalusia** continua en execució, va ser adjudicada al setembre de 2008 amb un termini d'execució de 24 mesos. Paral·lelament s'està augmentant el calat al moll i realitzant la connexió de les vies.

S'està portant a terme la segona ampliació del **nou punt d'inspecció fronterera** (PIF).

Continua l'execució de les obres de la **terminal polivalent al moll de les Illes Balears**, que va ser adjudicada el juny de 2008 mitjançant concessió per a la construcció i explotació d'aquesta terminal, i això suposarà 60 mesos d'execució d'obres.

També hi ha en execució una sèrie d'actuacions de menys inversió com són el **vial territorial**, la **línia de ferrocarril ZAL** i els **accessos a Repsol**, l'**augment del calat al moll d'Aragó**, el **perllongament del moll de la Rioja**. La **urbanització del moll Costa** i el tram del **passeig de la Independència** va finalitzar el 10 de juliol de 2010.

Una gran aposta per al creixement del Port de Tarragona és la licitació, a mitjan agost, de les obres d'ampliació del moll de la Química, amb l'objectiu de potenciar el tràfic de productes químics al port ja que permetrà l'atrancament de vaixells més grans. El termini d'execució previst és de 36 mesos.

### Ampliació del Port de Barcelona

Ja han finalitzat les obres de la reparació del **desplaçament del moll Prat** i, pel que fa a la concessió de la **terminal de contenidors del moll Prat**, està a punt de lliurar-se'n el 60%, és a dir, la part no danyada. A partir d'ara s'han de realitzar les obres de superestructura (paviments, vies i xarxes), edificacions i equipaments d'aquesta. El préstec aprovat pel BEI l'octubre del 2009, destinat a l'ampliació del Port, inclou les connexions viàries i ferroviàries d'aquesta terminal.

L'abril de 2010 es van adjudicar les obres de **col·locació de geodrenatges i de la capa resistent i drenant (caixes 10-25) de la fase I del moll Prat** amb un termini d'execució de 10 mesos.

Continuen en execució les obres del **tercer tram del dic de recer Sud**, adjudicades per 44 mesos el novembre de 2006, així doncs, s'espera la finalització de les obres al llarg d'aquest any.

L'**ampliació del moll Sud** continua en execució. Segons termini contractual, les obres haurien de finalitzar al final del 2010. A finals de juliol es va licitar el projecte d'**ampliació de la terminal ferroviària del moll Sud**, el qual definirà les obres necessàries per a la posada en servei d'una via d'ample mixt.

També aquest any haurien de finalitzar les obres de la **fase 2B del moll Adossat**, que van ser adjudicades el desembre de 2008 amb un termini d'execució de 20 mesos.

Al principi de 2010 va finalitzar la redacció del projecte de **millora del dic est antic**. El maig de 2010 es va autoritzar la licitació de les obres de la fase 2 d'aquest projecte. A final de juny de 2010 va finalitzar la licitació de les obres de reforçament del passeig Gabriel Roca integrat a la fase I de la millora del dic Est.

La **nova terminal de short sea shipping** del port de Barcelona es va licitar inicialment el juny de 2009, però l'octubre es va declarar desert el concurs atès que no s'hi va presentar cap empresa. El febrer de 2010 el Consell d'Administració del Port de Barcelona va acordar un nou concurs públic per a la licitació de la construcció i gestió per un termini de 22,5 anys. El juny de 2010 es va procedir a l'obertura de les ofertes i s'espera que al setembre es doni a conèixer l'adjudicatari.

Continuen les obres de la **fonamentació profunda de vies ASC (àrea sud) de la terminal Prat**, que es van adjudicar l'abril de 2009 amb un termini d'execució de 8 mesos.

### Accés viari i ferroviari al Port de Barcelona

Segons els terminis d'adjudicació de la redacció del projecte constructiu dels **accessos terrestres (viari i ferroviari) al Port de Barcelona**, hauria d'haver d'estat enllestit el primer trimestre de 2010, tot i que no consta que hagi estat així. Una vegada finalitzada la seva redacció, es podria començar el procés de licitació i adjudicació de les obres. Si tot va correctament, es podria començar l'obra al final del 2010.

Aquesta actuació també és susceptible de ser inclosa al PEI que prepara el Ministeri de Foment.

## 2.4. AEROPORT DE BARCELONA

### Ampliació de l'Aeroport de Barcelona

Des que el juny de 2009 va entrar en servei la **nova terminal** de passatgers, tan sols resten per executar petites actuacions d'obra civil i instal·lacions.

Continuen les obres de construcció i instal·lacions de la fase 1 de la **plataforma est d'estacionament d'aeronaus**, així com les obres de la **torre de control de vigilància de plataforma**, que haurien d'estar enllestides aquest any 2010.

Al principi d'agost de 2010 es van adjudicar les obres d'**adequació de la pista transversal** de l'aeroport amb un termini d'execució de 12 mesos.

Continua també la redacció del projecte constructiu del **nou edifici satèl·lit**.

### Accés ferroviari a la nova terminal Sud (T1)

El 19 d'abril de 2010 es van adjudicar les obres del **nou accés ferroviari de rodalies** a la nova terminal T1 de l'aeroport del Prat amb un termini d'execució de 33 mesos i que suposarà el perllongament (amb túnel i via doble) de la línia de rodalies existent. Juntament amb l'anunci de retallada d'inversió en infraestructures del Ministeri de Foment, també ha transcendit que l'arribada de rodalies a l'aeroport es veurà endarrerida un any.

Pel que fa a l'alta velocitat, des que l'any 2009 es va anunciar que al principi del 2010 es trauria a concurs un estudi sobre la viabilitat de **connectar l'AVE amb l'aeroport** no hi ha hagut cap més novetat.

## 2.5. AEROPORT DE REUS

El gener de 2010 es va adjudicar l'**adequació del camp de vols** de l'Aeroport de Reus. Aquesta actuació té un termini previst de 18 mesos, per la qual cosa s'espera que estigui enllestit a mitjan 2011.

## 2.6. AEROPORT DE GIRONA

El febrer de 2010 van finalitzar les obres de l'**ampliació de la zona d'embarcament** de l'Aeroport de Girona. Aquestes obres s'havien iniciat el juliol de 2009.