

Blasco de Garay, 29-49
08224 TERRASSA
Tel. 93 733 98 33
Fax 93 789 11 65
info@cambraterrassa.es
www.cambraterrassa.es

Delegació
Vallespir, 19, 1a planta
08173 SANT CUGAT DEL VALLÈS
Tel. 902 33 98 33
delegacio@cambraterrassa.es

Castellbisbal
Gallifa
Matadepera
Olesa de Montserrat
Rellinars
Rubí
Sant Cugat del Vallès
Sant Llorenç Savall
Terrassa
Ullastrell
Vacarisses
Viladecavalls

Seguiment de la inversió en infraestructures de transport a la demarcació de la Cambra de Terrassa

Comissió d'Infraestructures,
Urbanisme i Mobilitat

Gener 2010



La Cambra
Cambra de Comerç
de Terrassa





La Cambra
Cambra de Comerç
de Terrassa



La Cambra
Cambra de Comerç
de Terrassa

Seguiment dels compromisos de les administracions en matèria d'inversió en infraestructures de transport a la demarcació de la Cambra de Terrassa

Aquest informe, que pretén ser de caràcter periòdic, té com a finalitat el seguiment dels compromisos de les administracions públiques en matèria d'inversió en infraestructures a la demarcació de la Cambra de Terrassa, enfocant la seva atenció en les infraestructures de transport viari i ferroviari que han estat motiu d'anàlisi i caracterització en el marc del projecte 3 de la Comissió d'Infraestructures, Urbanisme i Mobilitat.

L'informe s'estructura en quatre grans blocs d'anàlisi:

I. Introducció

II. Anàlisi global de les inversions pressupostades a Catalunya i a la demarcació de la Cambra en el període 2007-2010.

III. La caiguda de la licitació d'infraestructures a Catalunya.

IV. Seguiment pressupostari i temporal de les infraestructures a la demarcació.



La Cambra
Cambra de Comerç
de Terrassa

I. Introducció

Si, com demanen les cambres de comerç, l'Estat hagués invertit a Catalunya l'equivalent del seu PIB en el conjunt estatal, hauria calgut que invertís uns 8.000 milions d'euros més dels que ha invertit en els darrers 10 anys.

Per tal de corregir aquest dèficit d'inversions, l'Estatut preveu a la disposició addicional tercera que durant un període de set anys l'Estat invertirà a Catalunya l'equivalent a l'aportació catalana al PIB estatal, que pot suposar uns 4.800 milions d'euros anuals, la qual cosa significaria un increment prou significatiu sobre la inversió dels darrers anys."

Així mateix el Govern de la Generalitat aprovà el Pla Catalunya, que és una proposta d'inversions de l'Estat a Catalunya per a aquest període en compliment d'allò disposat en la DA 3^a de l'Estatut.

A més, el pla estableix que si el ritme d'execució dels projectes de l'Estat a Catalunya és inferior al de la resta d'Espanya (per manca de projectes per licitar, retard en les adjudicacions o qualsevol altre motiu), aquest fet es compensarà amb convenis de transferència de capital de l'Estat a la Generalitat, per a finançar les infraestructures d'aquesta.

El recentment signat Pacte Nacional per a les Infraestructures estima una inversió estatal mínima en infraestructures radicades a Catalunya de 55.000 a 60.000 milions d'euros i per part de la Generalitat entre 40.000 i 50.000 milions d'euros per al període de dotze anys en què es fixa l'horitzó temporal del Pacte Nacional per a les infraestructures (2008-2020)."

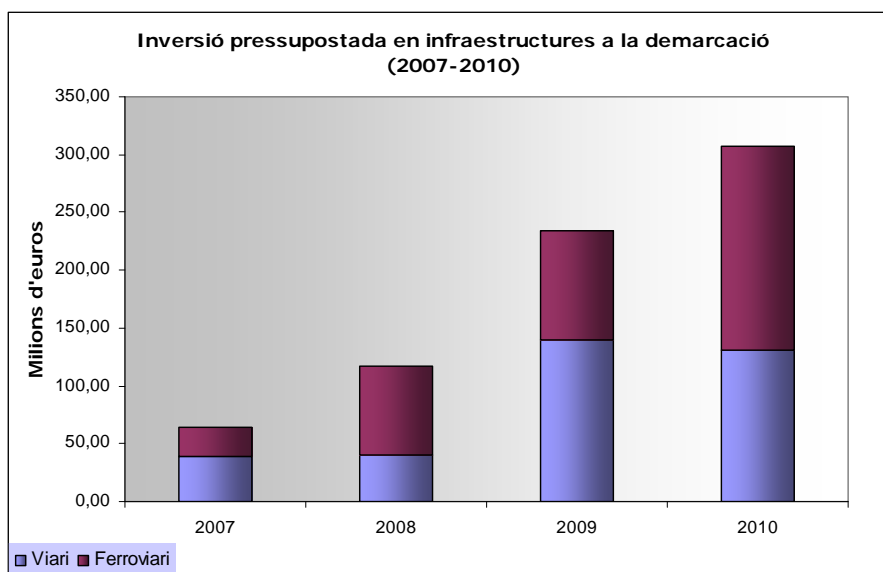
La trajectòria històrica recent apunta a que la inversió tant de la Generalitat com del Govern Central pateixen el mateix defecte de baix grau d'execució de les previsions pressupostàries, que se situa entre el 70 i el 80 % en el període 1992-2006.



II. Anàlisi global de les inversions pressupostades a Catalunya i a la demarcació de la Cambra en el període 2007-2010

De l'anàlisi de les dades dels pressupostos d'inversions reals que anualment publiquen tant Govern Central com Generalitat de Catalunya se n'extreuen les següents **conclusions**:

- Durant el període analitzat (2007-2010) les xifres d'inversió pressupostades en l'àmbit de les infraestructures de transport pel **conjunt de Catalunya** manifestaren una evolució positiva fins l'any 2009 però amb un canvi de tendència el 2010: un 1,9% menys pel que fa a l'Estat, i un 11,3% menys en el cas de la Generalitat, respecte l'any anterior.
- L'any 2010 **l'Estat** pressuposta una inversió a Catalunya de **4.447 milions d'euros**, xifra que compleix amb la disposició addicional 3^a de l'Estatut, amb tot **581 milions d'euros** no estan assignats a cap actuació concreta.
- A la demarcació de la Cambra, el signe ha estat positiu fins i tot pel que fa als pressupostos del 2010. Cal diferenciar, però, les inversions en l'àmbit viari i ferroviari:

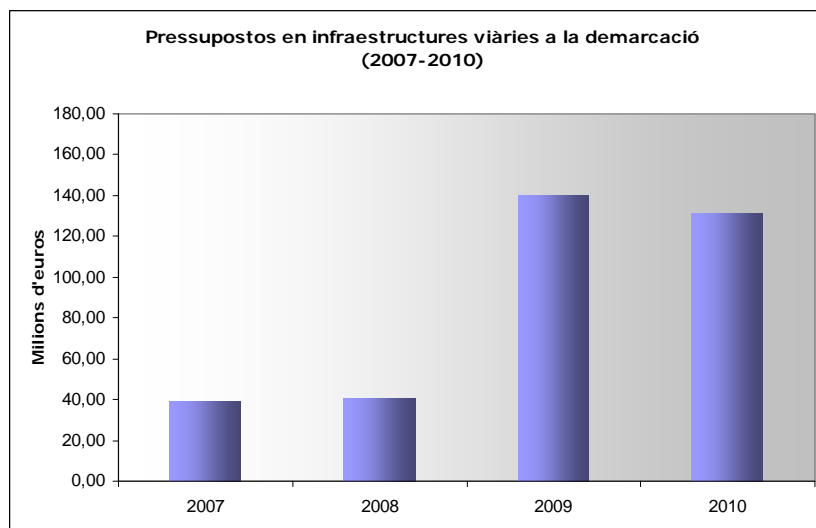


Font: Elaboració pròpia

- Pel que fa a **xarxa viària**, els pressupostos augmenten les seves partides anuals fins el 2009, especialment per la inversió realitzada en els tres trams del **quart cinturó** que s'estan executant (Abrera-Olesa, Olesa-Viladecavalls i Viladecavalls-Terrassa). El **2010** el pressupost en xarxa viària a la demarcació (**131 milions d'euros**) davalla lleugerament respecte el de l'any

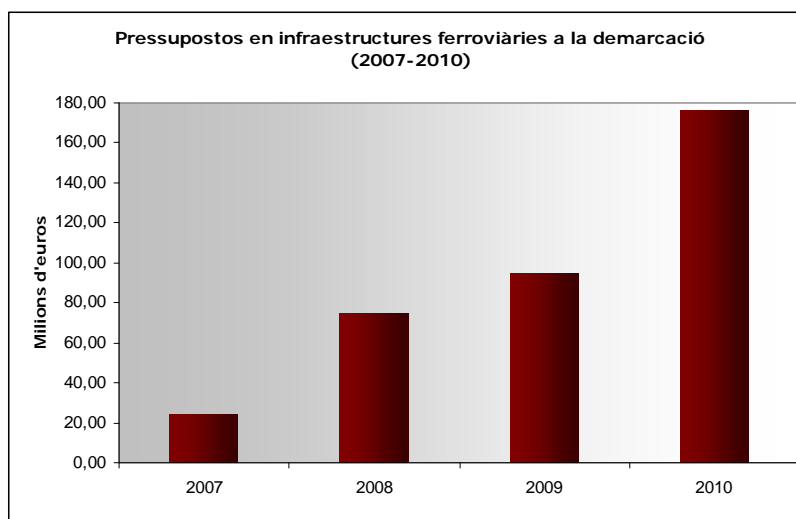


anterior (-6,7 %) en bona part conseqüència de la finalització del tram més avançat del quart cinturó, Viladecavalls – Terrassa.



Font: Elaboració pròpia

- Per contra, la **xarxa ferroviària** té una tendència de creixement constant justificada en bona mesura per la inversió que la Generalitat de Catalunya està abocant a les obres de perllongament dels **FGC a Terrassa**, obra que s'executarà fins el 2011.
- Pel **2010** la suma d'inversió pressupostada en ferroviàries puja a un total de **176 milions d'euros**, un **85,8% més** que l'any anterior. Convé esmentar que part d'aquest augment es fa gràcies a sistemes de finançament específics, com ara el mètode alemany (pagament a final d'obra).





- Aquest augment de les inversions anuals no pot amagar algunes consideracions que convé destacar:
 - Els **costos totals** dels projectes **es van encarint**, de manera general, pressupost darrera pressupost. Els motius poden ser de diferent naturalesa; encariment de l'obra en execució per **difficultats tècniques**, per **càlculs poc afinats** a la realitat del projecte, per **valoració molt a la baixa** en el moment de l'adjudicació que cal rectificar a l'alça amb posterioritat -*modificat d'obra* que permet al contractista sol·licitar a l'Estat un increment del pressupost d'adjudicació de fins a un 50 %- i altres motius.

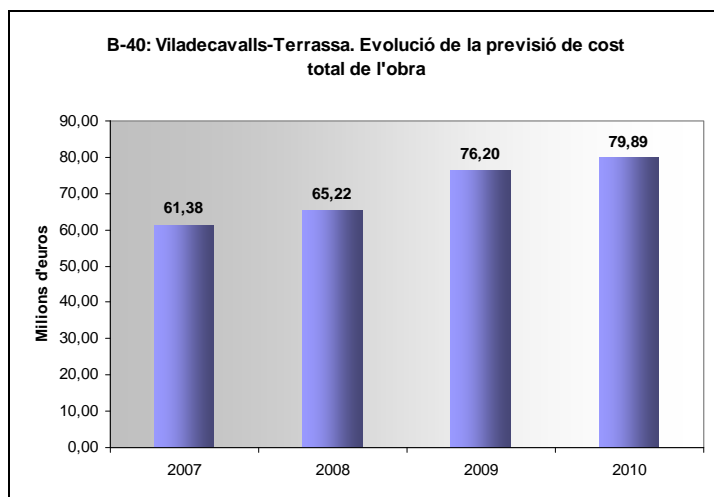
Variacions dels costos totals previstos de les infraestructures a càrrec de l'Estat a la demarcació de la Cambra de Terrassa:
(en milions d'€)

Viari

Cost total any I	344,58
Cost total darrer any pressupostat	380,4
Variació	35,82

Ferroviari

Cost total any I	155,2
Cost total darrer any pressupostat	183,8
Variació	28,6

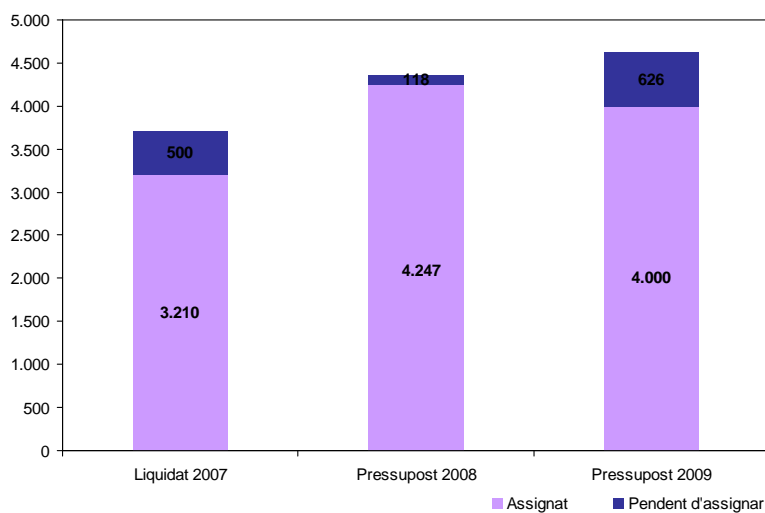


Font: Elaboració pròpia



La Cambra
Cambra de Comerç
de Terrassa

- Durant el període 2007-2009 s'han acumulat, a nivell català, **1.244 milions d'euros sense assignació** concreta a cap projecte.



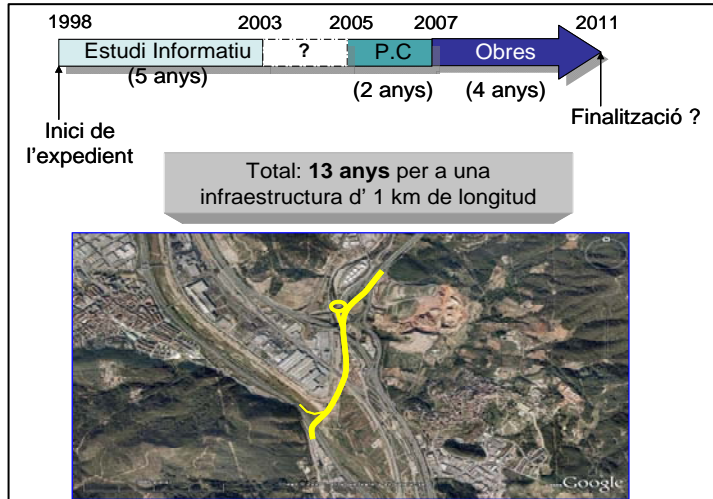
- Diversos **projectes estratègics es troben força endarrerits** en les seves fases inicials –avantprojecte / estudi informatiu i d'impacte ambiental -, cosa que ha justificat per part de l'Administració Central la manca pressupostària en projectes que no estaven a punt per ser executats. En aquest sentit i pel que fa a la demarcació, projectes que ja duen un llarg trajecte de planificació com ara el conjunt del Quart Cinturó, el Vial Interpolar Molins de Rei – Granollers, no es troben suficientment madurs per manca d'acords entre parts.
- Com que queden romanents d'inversió conseqüència de l'execució parcial dels pressupostos en alguns projectes, les partides plurianuals dels següents anys pressupostaris es veuen incrementades per intentar compensar el fet anterior. La qual cosa dona lloc a un cercle viciós d'incompliments temporals i d'inversió real respecte del pressupost l'any en curs.
- Pel que fa a l'aspecte temporal, la major part de les obres planificades tant a Catalunya com a la demarcació pateixen d'uns processos de desenvolupament (estudis previs, estudis informatius, projecte constructiu, execució) molt dilatats en el temps. Com a mostra destacable del fet, la connexió entre l'autovia A-2 i l'autopista AP-7 a l'alçada de Castellbisbal.



La Cambra
Cambra de Comerç
de Terrassa

L'expedient de l'obra s'obrí el 1998 i no s'espera poder circular-hi fins el 2011.

Evolució temporal del projecte de connexió entre l'autovia A-2 i l'autopista AP-7





III. La caiguda de la licitació d'infraestructures a Catalunya

La comissió bilateral Generalitat-Administració Central acordà el febrer del 2009 una inversió de l'Estat a Catalunya en infraestructures, a gastar íntegrament el 2009, de 4.800 M€. D'aquests, 4.650 M€ representen allò establert en la disposició addicional tercera de l'Estatut, i els 140 restants provenen d'una part dels que no es van gastar l'any anterior, que sumaren un total de 500 M€.

De l'informe de seguiment d'aquests compromisos d'inversió a nivell català elaborat pel GTI4 se n'extreuen les següents conclusions pel que fa al primer semestre del 2009:

- El primer semestre de 2009, la licitació a Catalunya ha disminuït significativament respecte del mateix període de l'any passat.
- Aquesta reducció és intensa pel que fa a la licitació per part de l'Administració Central i Autònoma, però queda relativament compensada per l'increment de licitació de l'Administració local, fruit de la posada en marxa del fons estatal d'inversió local (FEIL) que va assignar a Catalunya un import de 1.276,2 milions d'euros.
- Es palesa un retard generalitzat en l'execució dins el termini previst d'algunes obres de caràcter estructurant bàsic (**B-40**, Alta velocitat de BCN a la frontera francesa i altres) i un endarreriment en els processos previs: aprovació d'estudi informatiu, redacció del projecte constructiu, licitació i adjudicació d'obra.
- La falta d'homogeneïtat en l'estat d'execució dels diferents trams d'un mateix corredor, per exemple la B-40 o Quart Cinturó, resta eficiència al conjunt de la xarxa viària. D'aquí que es reclama una coordinació més gran en el desenvolupament de les actuacions previstes.

Pel conjunt de Catalunya, la licitació oficial d'obres de les administracions públiques, en el primer semestre de 2009, és de 2.966,5 milions d'€, amb una disminució del 7% respecte de l'any anterior. D'aquests 1.573,7 M€ corresponen a la licitació d'obres d'enginyeria civil, amb un 22,7 % de disminució.

Per entitats, **l'Administració Central és qui redueix més** les xifres relatives de les seves licitacions (583,8 M€, un 47,7 % menys), seguida de la Generalitat de Catalunya (769,4 M€, amb una reducció del 34,9%).

D'altra banda les Corporacions locals (ajuntaments i diputacions) han incrementat en un 81,2 % la seva inversió gràcies en part al FEIL.



IV. Seguiment pressupostari i temporal de les infraestructures a la demarcació

Aquest bloc d'anàlisi detalla el conjunt d'infraestructures de **transport viari i ferroviari** projectades a la demarcació de la Cambra de Terrassa i del qual s'està fent el seguiment en el marc del projecte 3 de la Comissió d'Infraestructures, Urbanisme i Mobilitat de la Cambra de Terrassa.

El conjunt s'agrupa en tres apartats segons l'estat d'execució de cada infraestructura, aquests són:

INFRAESTRUCTURES EN EXECUCIÓ

- **Infraestructures viàries:**
 - 1) AP-7 / A-2. NOVA CONNEXIÓ
 - 2) B-40 / AUTOVIA ORBITAL / QUART CINTURÓ: TRAM ABRERA-TERRASSA
 - **Infraestructures ferroviàries:**
 - 3) FGC. PERLLONGAMENT LÍNIA S1: TERRASSA RAMBLA-CAN ROCA
 - 4) FGC. NOVA ESTACIÓ LÍNIA S2: VOLPALLERES –SANT CUGAT DEL VALLÈS
 - 5) RENFE RODALIES: R4 , MILLORES I NOVES ESTACIONS
 - 6) RENFE: ADAPTACIÓ A AMPLE MIXT DEL TRAM CASTELLBISBAL - MOLLET
 - **Resum**
-

INFRAESTRUCTURES AMB ESTUDI INFORMATIU

- **Infraestructures viàries:**
 - 7) C-16/ C-58: PORTA SUD DE TERRASSA
 - 8) C-35. VIA INTERPOLAR: TRAM MOLINS DE REI-SANT CUGAT DEL VALLÈS
 - 9) C-58. AMPLIACIÓ A 3 CARRILS MÉS LATERALS: TRAM SANT QUIRZE-TERRASSA.
 - **Resum**
-

INFRAESTRUCTURES SENSE ESTUDI INFORMATIU

- **Infraestructures viàries:**
 - 10) B-40 / AUTOVIA ORBITAL / QUART CINTURÓ: TRAM TERRASSA-GRANOLLERS
 - 11) C-16: NOVES CONNEXIONS AMB CARRETERA BP-1503 A RUBÍ



La Cambra
Cambra de Comerç
de Terrassa

- 12) C-16, TÚNELS DE VALLVIDRERA: DESDOBLAMENT I REVISIÓ DE PEATGES
- 13) C-16 / B-40. CONNEXIÓ MARTORELL-VACARISSES
- 14) C-35. VIA INTERPOLAR: SANT CUGAT DEL VALLÈS-SANT CELONI
- 16) BV-1221. DESDOBLAMENT CARRETERA DE MATADEPERA
- 17) TÚNEL VIARI D'HORTA
- 18) RONDA EST DE TERRASSA

- **Infraestructures ferroviàries**

- 19) FGC: NOVA LÍNIA BARCELONA-TERRASSA PER TÚNEL D'HORTA
- 20) FGC: PERLLONGAMENT LÍNIA 7 PER TÚNEL DEL TIBIDABO
- 21) FGC: PERLLONGAMENT LÍNIA S1 A MATADEPERA I S2 A CASTELLAR
- 22) FGC-RENFE: INTERCANVIADOR HOSPITAL GENERAL-RUBÍ
- 23) FGC. LÍNIA S1: NOVA ESTACIÓ LA LLANA (RUBÍ)
- 24) RENFE: LÍNIA ORBITALL FERROVIÀRIA
- 25) RENFE: LÍNIA D'ALTA VELOCITAT –RAMAL VALLÈS I ESTACIÓ

- **Resum**



INFRAESTRUCTURES EN EXECUCIÓ

Infraestructures Viàries

AP-7 / A-2. NOVA CONNEXIÓ

Definició:

- Nou enllaç entre l'AP-7 i l'A-2 entre Castellbisbal i Pallejà, per sobre del riu Llobregat.

- L'enllaç ja estava projectat per a ser construït juntament amb l'autovia del Baix Llobregat (A2), inaugurada el 1998, però no es va executar.

- Té secció d'autovia en el tronc central. Es projecta també un enllaç amb la C-1413. Longitud: 1 km

- El projecte constructiu s'adjudicà el 2005 i fins el 2007 no s'utilitzà per a la licitació de l'obra.

- L'obra s'adjudicà el 2007 a Ferroviària Agroman per 46,37 M€.

- Es preveu la finalització durant el 2010, amb un any de retard sobre les estimacions primeres.

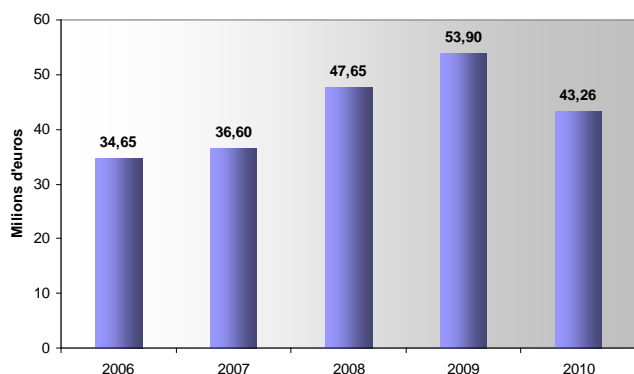
- L'administració competent és el Govern Central.

Pressupost:

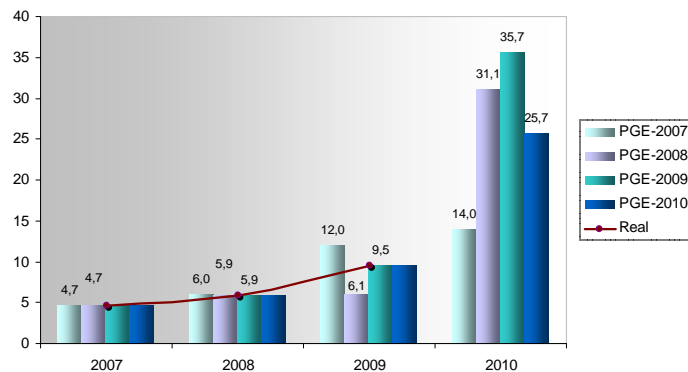
- El 2006 es preveia un cost total de 34,65 M€ (milions d'euros). Els pressupostos del 2010 en contemplaven 43,26 M€, fet que suposa una variació del pressupost previst del **25%**.

- Les partides plurianuals han variat en els diferents anys pressupostaris, augmentant el seu valor com a conseqüència de les revisions del cost de l'obra.

Evolució de la previsió de cost total de l'obra



Connexió A-2 i AP-7: Evolució partides plurianuals i inversió real





B-40 / AUTOVIA ORBITAL / QUART CINTURÓ

Definició:

- El 1968 es redacta el primer projecte. El Pla de Carreteres de 1985 (Generalitat de Catalunya) contemplava el seu desenvolupament: el 1996 s'hauria d'haver posat en funcionament. El 1991 començà la Campanya Contra el Quart Cinturó.

- Nova autovia dissenyada com una ronda regional o bypass entre Abrera i St. Celoni i que, segons el Govern Central, funcionarà com a part del corredor del mediterrani (A7+B40+A2), comptarà amb 6 carrils (3+3) i amb velocitat màxima de 80 km/h.

- L'administració competent és el Govern Central.

- El Pla d'Infraestructures de Transport de Catalunya (2007) preveia un cost pel tram Abrera-Terrassa de 227 M€, les xifres dels pressupostos del 2010 preveuen un cost de 301,84 M€, **un 33% superior**.

El projecte se subdivideix en diferents subtrams:

1. Abrera - Olesa de Montserrat:

- Longitud tram 2,2 km.
- L'obra s'adjudicà el 2007 a Dragados per 39,11 M€, i amb un període de 23 mesos d'execució.

- Les previsions inicials apuntaven el 2005 com a començament de l'obra i el 2009 com a finalització. Es començà a treballar el tram el 2007 i es preveu la finalització durant el 2010, amb un any de retard sobre les estimacions primeres.

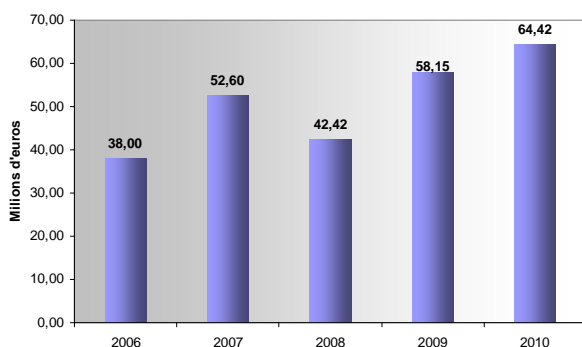
Pressupost:

-El 2006 es preveia un cost total de 38 M€. Als pressupostos del 2010 hi figuren 64,42 M€, un augment del pressupost previst del **70%**.

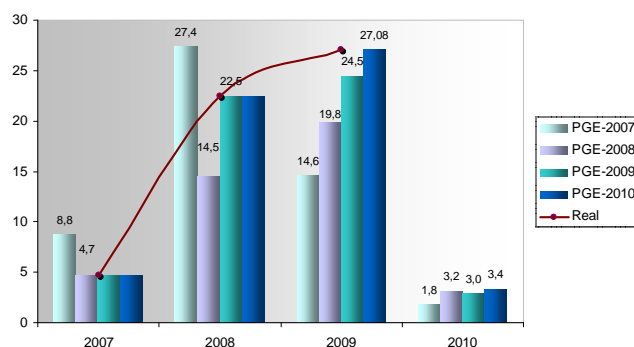
- Les partides plurianuals han variat en els diferents anys pressupostaris, augmentant el seu valor com a conseqüència de les revisions del cost de l'obra. La partida més gran s'executà durant el 2009.

B-40: Tram Abrear-Olesa

Evolució de la previsió de cost total de l'obra



Evolució partides plurianuals i inversió real





2. Olesa de Montserrat-Viladecavalls:

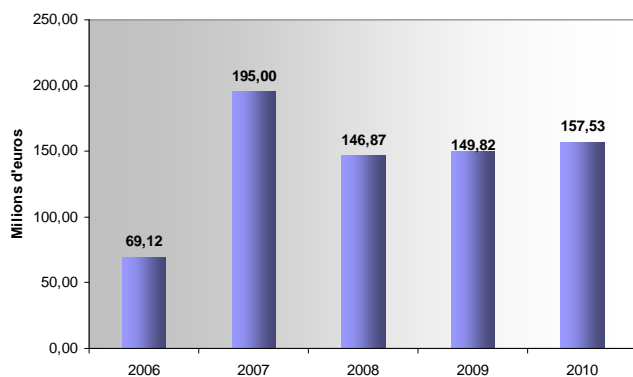
- Longitud del tram: 6,1 km
- L'obra s'adjudicà el 2007 a la UTE Acciona, COMSA i COPISA per 129,52 M€ (65 M€ per sota el valor de licitació).
- Les previsions inicials apuntaven el 2006 com a començament de l'obra i el 2009 com a finalització. Es començà a treballar el tram el 2007 i no es preveu la finalització fins el 2012, amb 3 anys de retard sobre les estimacions primeres.

Pressupost:

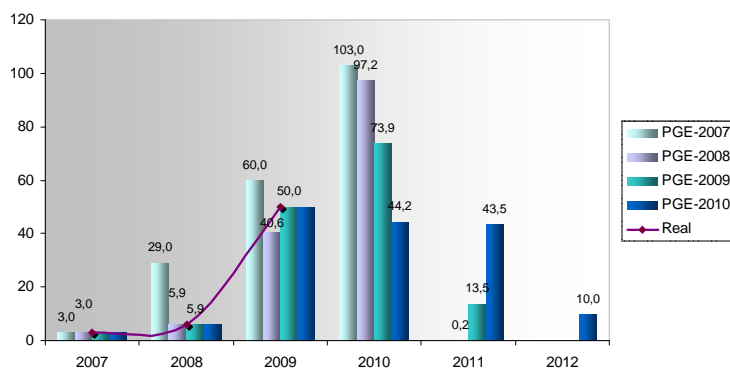
-El 2006 es preveia un cost total de 69,12 M€, però es revisa l'any 2007 a 195 M€ (import de licitació). Als pressupostos del 2010 hi figura un cost de 157,53 M€. El ball de xifres apunta a una constant variació del projecte i de les obres.

-Els retards han impedit l'enllaç del tram que està més avançat, Viladecavalls-Terrassa, amb la xarxa viària primària, C-16 i C-58, donant lloc a solucions provisionals que encareixen encara més l'obra.

Evolució de la previsió de cost total de l'obra



Evolució partides plurianuals i inversió real



Font: Elaboració pròpia



3. Viladecavalls - Terrassa:

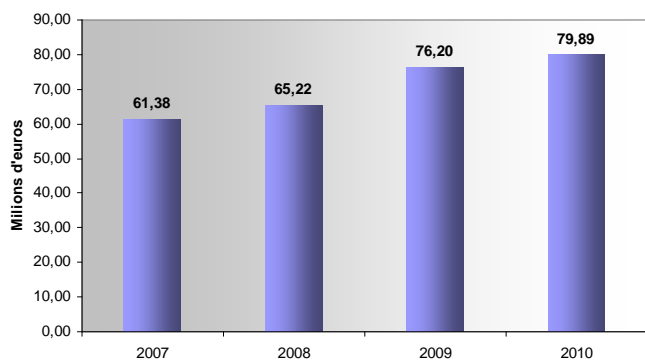
Definició:

- Longitud del tram: 4,8 km. Soterrat a Can Trias i en trinxera a Terrassa.
- L'obra s'adjudicà el 2006 a Copcisa per 43,8 M€, i amb un període de 21 mesos d'execució.
- Les previsions inicials apuntaven el 2007 com a començament de l'obra i el 2009 com a finalització. La finalització del tram serà durant el 2010, amb mig any de retard sobre les estimacions primeres a conseqüència dels endarreriments del tram anterior, Olesa-Viladecavalls.

Pressupost:

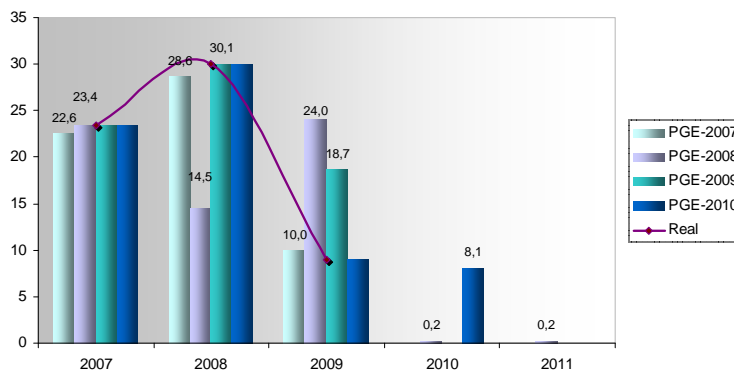
- El 2006 es preveia un cost total de 57 M€. Als pressupostos del 2010 s'hi calcula un cost de 79,89 M€, un augment del pressupost previst del **40%**.

B-40: Viladecavalls-Terrassa. Evolució de la previsió de cost total de l'obra



Font: Elaboració pròpia

Evolució partides plurianuals i inversió real





La Cambra
Cambra de Comerç
de Terrassa

- **Infraestructures Ferroviàries**

FGC. PERLLONGAMENT LÍNIA S1: TERRASSA RAMBLA-CAN ROCA
--

Definició:

- Perllongament de la línia de FGC, S1 Plaça Catalunya - Terrassa. Noves estacions a Terrassa: Vallparadís-UPC / Intercanviador Terrassa Nord / Can Roca.
- Ample UIC. Doble via. Passatgers. Velocitat convencional. Tram S1: Terrassa Rambla - Can Roca. Longitud. 4,5 km.

Pressupost:

- El Pla Director d'Infraestructures hi preveia una inversió de 300 M€, posteriorment modificada a 321 M.
- L'obra s'adjudicà el 2006 a la UTE Copisa, FCC i OHL per 172,6 M€.
- Es preveu la finalització a principis del 2011.
- L'administració competent és la Generalitat de Catalunya, a través de GISA.



La Cambra
Cambra de Comerç
de Terrassa

FGC. NOVA ESTACIÓ LÍNIA S2: VOLPALLERES –SANT CUGAT DEL VALLÈS

Definició:

- Nova estació d'FGC a la línia S2, Volpalleres a Sant Cugat del Vallès.

Pressupost:

- Es preveu un cost total de 35 M€, on s'inclouen les obres de l'intercanviador amb RENFE Rodalies.
- L'obra s'adjudicà el 2008 a COMSA per 21 M€.
- Es preveu un temps d'execució de 22 mesos i la seva finalització a finals del 2010. La bona evolució de les obres fan estimar l'avançament en uns 6 mesos.
- L'administració competent és la Generalitat de Catalunya, a través de TABASA.



La Cambra
Cambra de Comerç
de Terrassa

RENFE RODALIES: R4 , MILLORES I NOVES ESTACIONS

Definició:

- Millores en la catenària, l'electrificació, el traçat i les estacions en el tram de la R4 entre Terrassa i Manresa.
- Actualment s'està actuant en la millora de la catenària del tram.
- Dins el programa s'inclou l'estació de Terrassa Est, ja en funcionament, i la de Can Boada, inclosa en el Pla de Rodalies. El conjunt d'actuacions s'inclouen en un programa plurianual entre el 2006 i el 2012.
- Algunes entitats, entre elles les Cambres de Comerç de Manresa i Terrassa, porten sol·licitant des de fa uns anys millores en el traçat i en la gestió per reduir el temps de trajecte i permetre desplaçaments semidirectes amb Barcelona, sense perjudici de les freqüències de pas ni les necessitats de les poblacions més petites.

Pressupost:

- La millora de la catenària s'adjudicà el juny del 2008 per 15,5 M€ a Neopul i començà la seva execució el març de 2009, amb un període estimat de 16 mesos de treball.
- Les obres de la catenària haurien d'estar finalitzades l'estiu del 2010.
- L'administració competent és el Govern Central.



RENFE: ADAPTACIÓ A AMPLE MIXT DEL TRAM CASTELLBISBAL - MOLLET

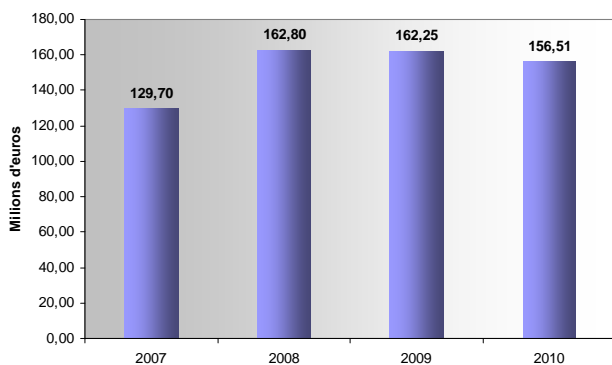
Definició:

- Instal·lació d'un tercer rail a les dues vies per fer compatible la circulació en ample mixt (UIC i ibèric) tant de trens per a passatgers com per a mercaderies. Aquest doble ample es necessari per que les mercaderies dels trànsits a /d'Europa (en ample UIC) puguin circular-hi sense necessitat de transvasament de càrrega o de trens especials adaptables a ambdós amplex. A més es desdobra la via única entre Cerdanyola i Mollet.
- La longitud del tram a adaptar és de 19 km.

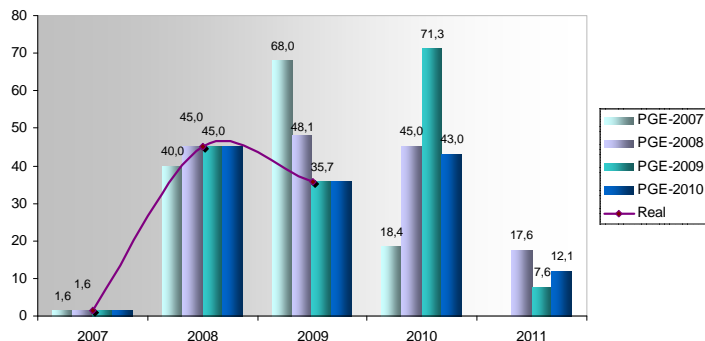
Pressupost:

- El PITC estimava 120 M€ per a costejar aquesta obra. En els pressupostos del 2006 del Govern Central s'hi preveien 132,7 M€, xifra que ha augmentat fins els 156,5 M€ en els pressupostos del 2010, amb una variació del **18 %**.
- S'adjudicà l'obra el novembre del 2007 a la UTE Vias y Construcciones, SA i Comsa, per 65 M€, el període d'execució és de 28 mesos a comptar des de juliol del 2008. Les obres haurien d'estar enllestides a finals de 2010, tot i que el Govern Central ha previst una partida anual pel 2011, assumint un retard en l'execució de les obres.
- Les partides plurianuals reflecteixen una revisió a la baixa dels costos efectius realitzats any rere any, perllongant en el temps la inversió prevista a fi de compensar la disminució de la inversió real respecte allò pressupostat.

Evolució de la previsió de cost total de l'obra



Evolució partides plurianuals i inversió real





La Cambra
Cambra de Comerç
de Terrassa

- **Resum del compliment pressupostari i temporal de les infraestructures en execució.**

La **variació dels costos** previstos en el període pressupostari 2006-2010:

Els pressupostos dels projectes competència del **Govern Central** estimaven pel 2006 un cost de les infraestructures actualment en execució a la demarcació de : **574 milions d'euros**.

Els pressupostos pel 2010 d'aquestes mateixes infraestructures computaven un cost total de: **819 milions d'euros**.

Aquesta revisió del període **2006-2010** implica un **augment** dels costos previstos de **245 milions d'euros** (un **42,7%** d'increment respecte les primeres previsions).

Pel que fa a les infraestructures en execució a la demarcació que depenen de la **Generalitat de Catalunya**, les xifres de previsió inicial d'inversió que es disposen sumen un total de **356 milions d'euros**. Es resta a l'espera de conèixer les revisions actuals d'aquesta inversió.

Els **retards** d'aquestes infraestructures suposen:

entre un i dos anys d'endarreriment mitjà respecte les previsions calculades en els primers anys pressupostaris de les infraestructures del Govern Central.

Si tenim en compte, però, la planificació total de les infraestructures – des del seu estudi de traçat fins a la seva execució, passant pels redactats dels estudis informatius i dels projectes constructius, licitacions i adjudicacions- els temps d'endarreriment augmenten considerablement.

Pel que fa al compliment de les previsions temporals d'execució, les infraestructures de la Generalitat acumulen menys retards que les del Govern Central, i en algun cas es compleixen o s'acceleren els terminis.



La Cambra
Cambra de Comerç
de Terrassa

INFRAESTRUCTURES AMB ESTUDI INFORMATIU

- **Infraestructures viàries:**

C-16/ C-58: PORTA SUD DE TERRASSA

Definició:

- Construcció d'un nou accés que substituirà l'actual de Terrassa – centre i es configurarà com “la porta sud” de Terrassa. Estarà format per una rotonda per sota del tronc de l'autopista que tindrà 159 metres de diàmetre exterior i comptarà amb tres carrils de circulació. En aquesta rotonda confluiran els ramals que permetran les diferents connexions (nucli urbà de Terrassa, C-243 cap a Martorell, N-150 cap a Sabadell), tret dels moviments Barcelona – Terrassa i Terrassa – Barcelona, que es duran a terme directament mitjançant uns vials que es construïran en un nivell inferior.

- L'estudi informatiu s'aprovà el 2008 i actualment s'ha adjudicat la redacció del projecte constructiu. Es preveu que es pugui licitar l'obra a finals del 2010, tot i no comptar amb partida pressupostària per enguany.

- Les primeres previsions apuntaven el 2009 com l'any de començament de l'obra i el 2010 com el de finalització. Els retards acumulats fan que l'obra no pugui començar fins el 2011 i acabar-se el 2012/13.

- L'administració competent és la Generalitat de Catalunya.

Pressupost:

-El cost calculat per a aquesta obra és de 58,1 M€.

- No compta amb partida pressupostària pel 2010.



La Cambra
Cambra de Comerç
de Terrassa

C-35. VIA INTERPOLAR: TRAM MOLINS DE REI-SANT CUGAT DEL VALLÈS

Definició:

- Autovia de segon nivell projectada i recollida al Pla General Metropolità de 1976 que discorre paral·lela a l'autopista A7 des de Molins de Rei fins a Granollers, connectant diferents polígons industrials, comercials i esportius (Circuit de Catalunya).

Va ser definida com una infraestructura viària de 4 carrils amb mitgera, amb control d'accessos mitjançant rotondes elevades i amb un límit de velocitat de 80 km/h. La previsió és que hi circulin uns 100.000 vehicles diaris, en gran part camions.

-L'obra s'està plantejant en diferents trams. El més avançat és el de Molins de Rei-Sant Cugat del Vallès, desdoblant la carretera C-1413.

- Aquest tram disposa d'Estudi Informatiu aprovat el juliol del 2009, després de 2 anys d'adjudicació de la seva redacció, i resta a l'espera de la redacció del Projecte Constructiu.

- L'administració competent és la Generalitat de Catalunya.

Pressupost:

-El PITC apuntava una inversió de 140 M€ per tota la infraestructura i 27,3 M€ pel tram en qüestió. El Pacte Nacional per a les Infraestructures revisa la projecció de costos fins els 178 M€.

- Amb l'Estudi Informatiu del tram aprovat el 2009, s'havia revisat la previsió del cost fins els 47 M€, un **72% més car**.



La Cambra
Cambra de Comerç
de Terrassa

C-58. AMPLIACIÓ A 3 CARRILS MÉS LATERALS: TRAM SANT QUIRZE-TERRASSA.

Definició:

- Noves calçades laterals (2 carrils/calçada) i tercer carril troncal al llarg d'aquest tram; en el sentit Barcelona de 3,6 km i en el sentit Terrassa de 3,1 km. S'ampliarà la capacitat de la C-58 entre l'enllaç amb el Quart Cinturó i Sabadell.

- Aquest tram disposa d'Estudi Informatiu aprovat el març del 2007 i el setembre de 2009 s'entregà el Projecte Constructiu, pendent d'aprovació. Els processos de licitació i adjudicació es podrien resoldre, doncs, durant el 2010.

- L'administració competent és la Generalitat de Catalunya.

Pressupost:

- El PITC reflexa una inversió de l'ampliació de la C-58 pel tram Barberà del Vallès-Terrassa de 118 M€. Tanmateix, el Pacte Nacional per a les Infraestructures revisa aquest import i proposa una inversió de 208 M€.
- Els pressupostos del 2010 no reflecteixen cap partida pressupostària pel tram Sant Quirze-Terrassa.



La Cambra
Cambra de Comerç
de Terrassa

- **Resum del compliment pressupostari i temporal de les infraestructures amb Estudi Informatiu**

En general les obres identificades han augmentat la xifra de **previsió de costos** a mesura que s'anaven aprovant els nous plans d'infraestructures i s'acordava el Pacte Nacional. En general, un cop aprovat l'Estudi Informatiu i el Projecte Constructiu les xifres varien a l'alça.

Les darreres estimacions apunten un total de **223 M€** a invertir en les infraestructures d'aquest bloc.

Els **retards** en aquestes infraestructures es basen fonamentalment en la **manca d'acords a l'hora de prioritzar** les obres més necessàries, a l'alentiment dels processos administratius que duen a l'aprovació dels estudis informatius (en alguns casos conseqüència de variables polítiques) i a la **postergació pressupostària** d'algunes infraestructures ja madures.



La Cambra
Cambra de Comerç
de Terrassa

INFRASTRUCTURES SENSE ESTUDI INFORMATIU

En aquest bloc es concentren la major part de les actuacions projectades i de les que la Cambra en fa seguiment.

Un total de 15 infraestructures sobre les 25 analitzades estan pendents d'Estudi Informatiu, i algunes d'elles ni tan sols estan contemplades en cap dels plans territorials tot i que l'entitat considera oportú el seu desenvolupament.

Algunes d'elles porten anys de reivindicació, com ara el pas de l'Alta Velocitat pel corredor vallesà amb estació inclosa, la concreció del traçat del Quart Cinturó més enllà de Terrassa, el Túnel ferroviari i viari d'Horta, etc.

- **Infraestructures viàries:**

Les infraestructures més madures, dins el retard general de la majoria d'elles, són:

B-40 / AUTOVIA ORBITAL / QUART CINTURÓ: TRAM TERRASSA-GRANOLLERS

El Ministerio de Fomento anunciava darrerament la propera sortida (segon trimestre del 2010) a informació pública de l'Estudi Informatiu dels subtrams pendents. En principi el subtram Terrassa-Sabadell serà el primer en executar-se.

Els retards acumulats es comptabilitzen en anys i la important pèrdua econòmica pel fet de no comptar amb aquesta infraestructura ha estat motiu d'estudi de la Cambra de Barcelona.

L'Administració competent és el Govern Central.

C-16, TÚNELS DE VALLVIDRERA: DESDOBLAMENT

S'està redactant l'Estudi de Traçat (Estudi Informatiu) per desdoblar el Túnel de Vallvidrera i connectar la C-16 amb el carrer Numància de Barcelona.

L'Administració competent és la Generalitat de Catalunya mitjançant TABASA.

Les infraestructures més immadures són:



La Cambra
Cambra de Comerç
de Terrassa

C-16 / B-40. CONNEXIÓ MARTORELL-VACARISSES
C-35. VIA INTERPOLAR: SANT CUGAT DEL VALLÈS-SANT CELONI
RONDA EST DE TERRASSA

La resta de projectes viaris estan fora de planificació:

BV-1221. DESDOBLAMENT CARRETERA DE MATADEPERA
TÚNEL VIARI D'HORTA
C-16: NOVES CONNEXIONS AMB CARRETERA BP-1503 A RUBÍ

- **Infraestructures ferroviàries:**

Les infraestructures més madures són:

RENFE: LÍNIA ORBITALL FERROVIÀRIA
FGC. LÍNIA S1: NOVA ESTACIÓ LA LLANA (RUBÍ)

Les infraestructures més immadures són:

FGC: NOVA LÍNIA BARCELONA-TERRASSA PER TÚNEL D'HORTA
FGC-RENFE: INTERCANVIADOR HOSPITAL GENERAL-RUBÍ
RENFE: LÍNIA D'ALTA VELOCITAT –RAMAL VALLÈS I ESTACIÓ
FGC: PERLLONGAMENT LÍNIA S1 A MATADEPERA I S2 A CASTELLAR
FGC: PERLLONGAMENT LÍNIA 7 PER TÚNEL DEL TIBIDABO
TRAMVALLÈS



- **Resum del compliment pressupostari i temporal de les infraestructures sense Estudi Informatiu**

La **inversió del conjunt d'aquestes infraestructures**, sense comptabilitzar aquelles no contemplades en cap pla estatal o català - Túnel viari d'Horta, nous enllaços de la C-16 a Rubí, desdoblament Ctra. Matadepera, suma un total de:

2.611 milions d'euros, import que representa el **64%** de les inversions previstes sobre el conjunt d'infraestructures de transport analitzades en aquest document.

El **76%** d'aquesta inversió és responsabilitat de **l'Administració Central** i el 24% de la Generalitat de Catalunya.

El **58%** correspon a inversió en infraestructures **viàries**.

Es pot concloure que:

-Aproximadament **tres de cada cinc** infraestructures bàsiques planificades amb influència directa sobre el territori de la demarcació es troba en un estat força immadur de desenvolupament, fet que implica un **64% de la inversió total** en transport viari i ferroviari planificat en aquest àmbit.

-Convé realçar la gran importància estratègica i l'impacte econòmic per al territori vallesà en general i pel teixit empresarial de la demarcació en particular d'aquests elements de mobilitat pendents d'executar.

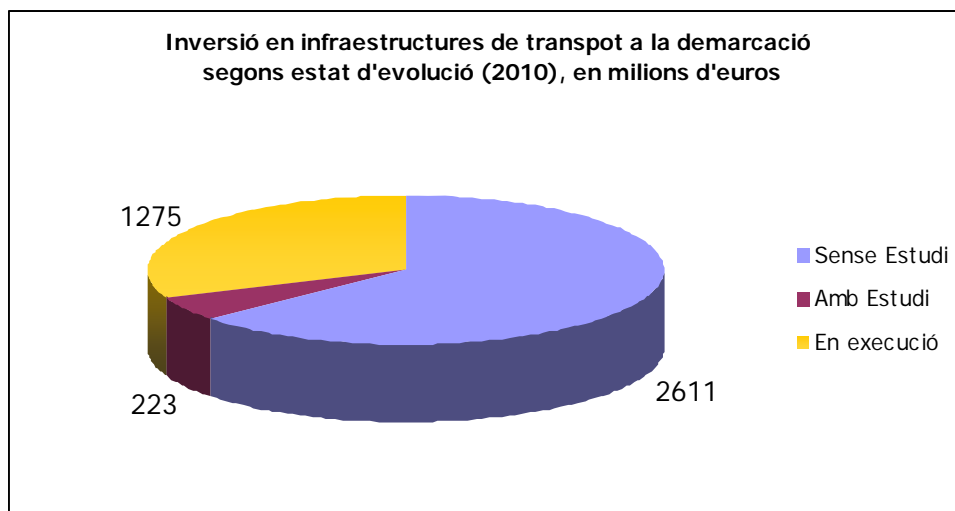
-Els costos de la mobilitat de persones i mercaderies dificultada per la manca d'alguns eixos ferroviaris i viaris i la saturació d'altres comporta un fre al potencial de creixement i autososteniment d'aquest àmbit territorial que aporta una part molt important de la riquesa que es crea a Catalunya.

-Cal defensar i debatre, més enllà dels aspectes referits als interessos polítics o de lobby social o econòmic, una **priorització** de les infraestructures que el territori metropolità requereix tenint en compte els actuals i potencials pesos específics de cada àmbit dins el conjunt.

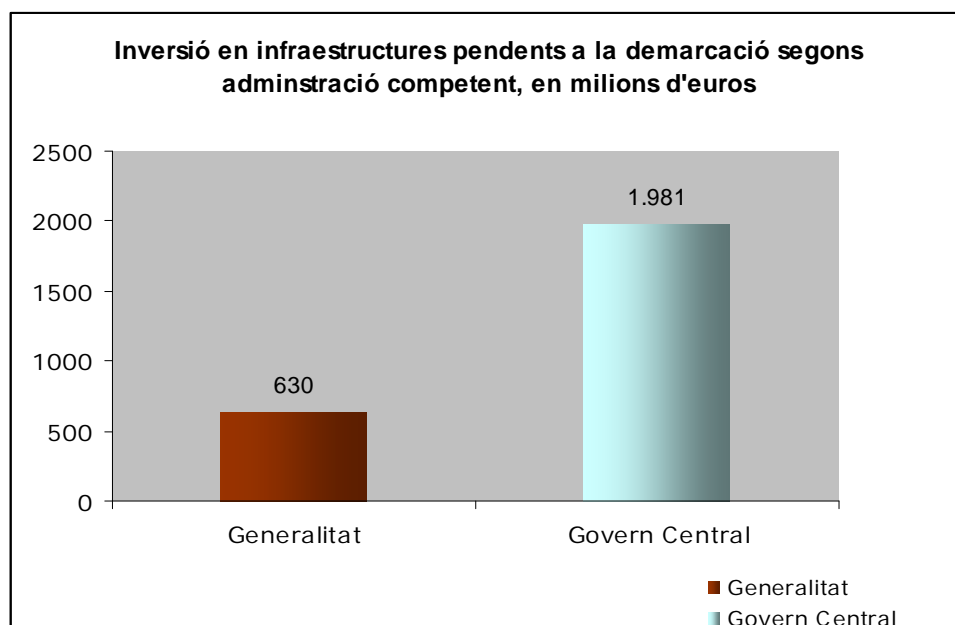
-Aquesta priorització ha de contemplar la **correcta planificació i gestió** tant dels **costos** de les infraestructures com el **temps** de desenvolupament de les mateixes, amb màxima atenció a una **afinada coordinació entre administracions competents i dels gestors públics i privats**.



- **Gràfics resum:**



Font: Elaboració pròpia



Font: Elaboració pròpia



La Cambra
Cambra de Comerç
de Terrassa