



El dèficit d'inversió en infraestructures a Catalunya 2009-2020.

Gener 2022

Índex

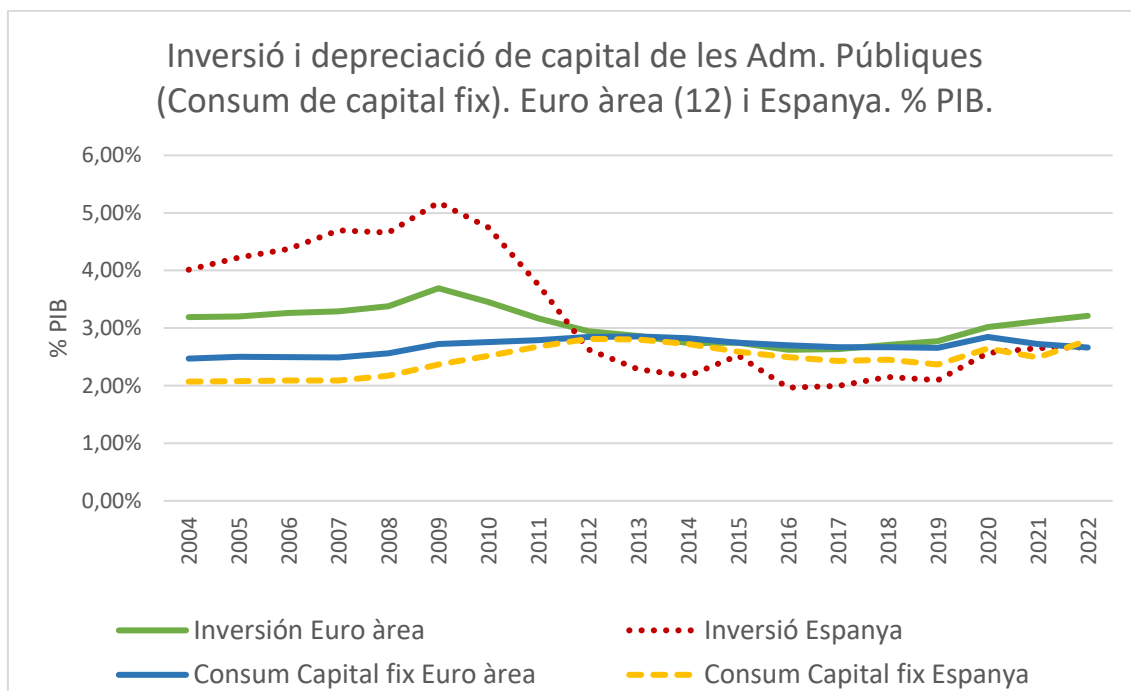
1. Introducció: la inversió pública i l'estoc de capital a Espanya.....	5
2. Les necessitats d'inversió a Catalunya: una visió general.....	6
3. El dèficit d'inversions de les Administracions Públiques a Catalunya.....	7
4. L'execució pressupostaria de les Administracions Públiques a Catalunya.....	9
4.1. L'Execució pressupostaria de l'Estat.....	9
4.2. L'execució pressupostaria de la Generalitat de Catalunya.....	12
5. Seguiment pressupostari de 8 obres.....	13
- Variant de Vallirana.....	15
- Connexió A-2 i AP-7 a Castellbisbal	19
- Desdoblament de la N-II per Girona.....	23
- A-27 Desdoblament N-240 Tarragona - Montblanc	27
- Autovia orbital B-40	31
- Connexió A-2 amb C-32 a Sant Boi del Llobregat	35
- Nou accés viari al Port de Barcelona	39
- Nou accés ferroviari al Port de Barcelona	43
6. Conclusions.....	47

El dèficit d'inversió en infraestructures a Catalunya.

1. Introducció: la inversió pública i l'estoc de capital a Espanya

La inversió pública¹ representa una part molt important del PIB de cada país. A Espanya, aquesta va constituir, l'any 2020, el 2,57%² del PIB (28.200 milions d'euros). La inversió pública del conjunt de la UE va ser del 3,3% del PIB i la de l'Euro àrea, el 3,1%. Pel que fa a Catalunya, encara no disposem d'aquesta dada tan rellevant.

Des de 2004, l'evolució de la inversió pública ha estat ben diferent si comparem les xifres d'Espanya respecte a la resta de socis de l'Euro àrea. Mentre que Espanya presenta grans diferències entre el període anterior a la crisi de 2008 i la posterior, amb nivells d'inversions entre el 4% i el 5% per al període 2000-2009 i d'entre el 1,9% i el 2,6% per al període 2013-2020, a l'Euro àrea la inversió pública a estat de mitjana molt més estable, oscil·lant sempre entre el 2,5% i el 3,5%.



Font: CCOC amb dades d'AMECO (Base de dades macroeconòmica de la Comissió Europea). 2021-2022 previsions.

¹ La forma en què inversió pública es defineix i mesura varia segons el país. En general, es refereix a les inversions en infraestructures físiques (carreteres, edificis, etc.) i infraestructures no físiques (recerca i desenvolupament, etc.) amb un ús productiu més enllà d'un any.

² AMECO (dades a novembre de 2021)

La disminució de la **inversió pública a Espanya** en aquest període ha estat tan intensa que **no arriba a cobrir la depreciació de l'estoc de capital públic** i, per tant, aquesta circumstància està generant un dèficit d'inversió i manteniment alarmant, a diferència del que succeeix al conjunt de l'Euro àrea (12 països). S'estima que per a Espanya aquest estoc de capital va davallar en més de 32.400 M€, del 2012 al 2020. Segons les previsions de la Comissió Europea, aquesta pèrdua d'estoc continuarà en un futur immediat.

2. Les necessitats d'inversió a Catalunya: una visió general

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 socioeconòmic de creixement global** (vectors Sud d'Àsia-Mediterrani, Euroasiàtic i l'EULER [European Union Locomotive Economic Regions]³): 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, turisme estival i de cap de setmana), desequilibri de recursos hídrics entre conques, limitació de recursos energètics, etc.⁴

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 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.

Inicialment, 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'*infrastructure 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 infrainversió en el passat, hi haurà projeccions d'infrainversió 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**

³ Ferrmed Declaration, novembre 2015.

⁴ Robusté. F et altri (2005). *Les Infraestructures de la mobilitat a Catalunya*. Cercle d'Economia.

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 el compte què necessitem, què prioritzem i com podem invertir eficientment (quines fem, quan les fem i com).

3. El dèficit d'inversió de les Administracions Públiques a Catalunya

El 15 de juliol de 2019, Foment del Treball Nacional, mitjançant una roda de premsa, donava a conèixer que, a partir d'una aproximació teòrica, estimava que el dèficit d'inversió a Catalunya per al període 2009-2018 era aproximadament de 28.000 milions d'euros. Enguany, mitjançant la mateixa aproximació teòrica, es presenta en el següent quadre l'actualització, afegint el càlcul de 2 anys més, del dèficit d'inversió en infraestructures a Catalunya on **s'estima que el dèficit inversor en infraestructures a Catalunya els últims dotze anys (2009-2020) se situa en 35.000 milions d'euros.**

Dèficit d'inversió en infraestructures econòmiques i socials a Catalunya

Aproximació teòrica

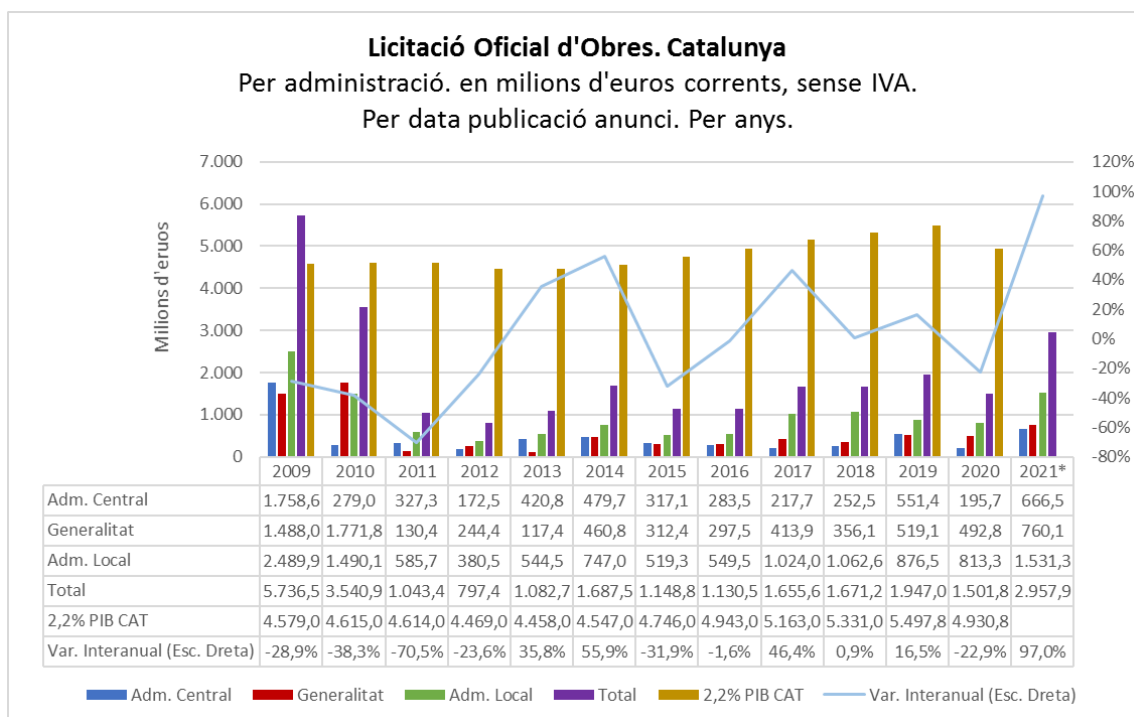
Any	Licitació Obres M€	PIB Catalunya M€	Licitació/PIB	Hipòtesis conservadora: licitació del 2,2% PIB	Diferència amb licitació real M€	Dèficit acumulat
2009	5.737	208.115	2,8%	4.579	1.158	1.158
2010	3.541	209.792	1,7%	4.615	-1.075	83
2011	1.043	209.716	0,5%	4.614	-3.570	-3.487
2012	797	203.157	0,4%	4.469	-3.672	-7.159
2013	1.083	202.638	0,5%	4.458	-3.375	-10.534
2014	1.688	206.668	0,8%	4.547	-2.859	-13.393
2015	1.149	215.726	0,5%	4.746	-3.597	-16.990
2016	1.131	224.687	0,5%	4.943	-3.813	-20.803
2017	1.656	234.680	0,7%	5.163	-3.507	-24.310
2018	1.671	242.313	0,7%	5.331	-3.660	-27.970
2019	1.947	249.900	0,8%	5.498	-3.551	-31.521
2020	1.502	224.125	0,7%	4.931	-3.429	-34.950

Font: CCOC amb dades pròpies i d'Idescat.

Nota: Aproximació teòrica. Inversió pública 1995-2021: Euro Àrea 3,1% del PIB; Espanya 3,4% del PIB (no hi ha dades oficials publicades sobre Catalunya). El 70% de la inversió pública es dedicaria a infraestructures econòmiques i socials (2,2% del PIB Euro Àrea). Idealment, d'acord amb bones pràctiques internacionals, les infraestructures s'haurien de planificar a mig-llarg termini, la qual cosa ara no es fa. Aquesta planificació hauria d'analitzar les necessitats reals, mitjançant dades objectives i anàlisis cost benefici, tenint en compte els costos d'oportunitat, que determinarien on hi ha dèficits d'infraestructures i com prioritzar-les, quin cost tindrien, com es finançarien i en quin termini s'executarien.

Per equiparar la inversió als indicadors europeus es recomana aconseguir una licitació d'obres del 2,2% del PIB català (aproximadament 5.000 milions d'euros), de manera **sostinguda i recurrent**, per al conjunt de totes les administracions i per a totes les infraestructures que al

llarg del temps siguin fonamentals per a Catalunya, com ara les que registren el *CAT-100* i el *CAT Equipaments*. El 2020, per exemple, la licitació de totes les administracions públiques a Catalunya va ser tan sols del 0'7% del PIB, una licitació que es troba sota mínims des de l'any 2011.



Font: Cambra de Contractistes d'Obres de Catalunya (CCOC).

* Per a 2021 encara no disposem de dades oficials del PIB per a Catalunya.

La manca d'una decidida aposta per la inversió, especialment a Catalunya, que se situa en l'actualitat molt per sota de la mitjana d'altres països del nostre entorn, **suposa una clara pèrdua d'oportunitats i de qualitat de vida dels ciutadans**, perquè la inversió pública actua, a més de l'efecte directe que produeix la pròpia inversió, actua com a catalitzador de la inversió privada, ambdues generadores de llocs de treball i riquesa.

Les infraestructures més estratègiques per a la competitivitat de l'economia catalana i, per tant, de l'espanyola, avancen a un ritme molt lent, i, en alguns casos, les obres estan aturades, com es veurà més endavant amb alguns exemples reals.

D'altra banda, cal **millorar l'eficiència en la planificació i construcció d'infraestructures i equipaments**, i per a això cal **planificar les infraestructures a mitjà i llarg termini (10-15 anys)**.

Prèviament a la seva planificació, cal **prioritzar les infraestructures mitjançant una metodologia adequada en funció de la seva demanda i sostenibilitat**, que s'avalui amb una exhaustiva anàlisi cost-benefici que ens indiqui el seu retorn econòmic, social i ambiental al llarg de tot el **cicle de vida**, analitzant quines fem, quan les fem i com les fem.

Tot això amb **plena col·laboració entre totes administracions públiques**, desvinculant planificació i prioritjació de les eleccions i de les legislatures.

4. L'execució pressupostaria de les Administracions Públiques a Catalunya

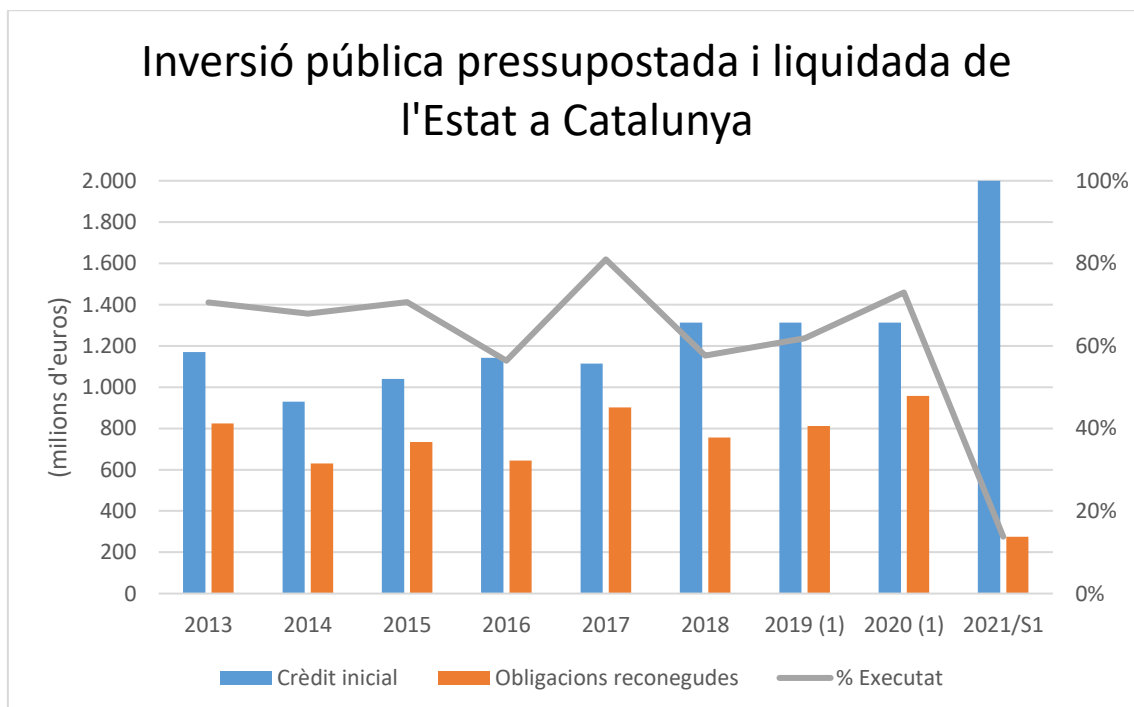
En aquest apartat, s'analitza el grau d'execució pressupostaria de les principals Administracions Públiques a Catalunya, com són l'Estat i la Generalitat de Catalunya.

4.1. L'Execució pressupostaria de l'Estat

En els Pressupostos Generals de l'Estat (PGE) per a 2022, la **dotació pressupostada per a inversions a Catalunya es de 2.230,74 milions d'euros**, el 17,2% del total de les inversions que es poden regionalitzar. Aquesta xifra suposa un increment del 11,6% respecte als pressupostos de 2021 i situa a Catalunya com a segona comunitat amb més pes sobre el total d'inversions pressupostades, just per darrera d'Andalucía (17,4% de les inversions regionalitzables).

No obstant això, **les xifres encara es situen per sota del pes econòmic de Catalunya en el PIB de l'Estat (19%)**, indicador que es va contemplar a la Disposició Addicional Tercera de l'Estatut d'Autonomia i que tenia com objectiu revertir, en part, el dèficit d'infraestructures a Catalunya.

A més, com s'analitza a continuació, la inversió finalment executada resta lluny de la inicialment pressupostada. **Des de 2013 a 2020, l'execució pressupostaria de l'Estat a Catalunya ha estat del 67,1%, acumulant un dèficit aproximat de 3.070 milions d'euros entre inversió pressupostada i inversió finalment liquidada.**



Font: CCOC amb dades de la Intervenció General de la Administració del Estado.

Nota: Per a 2021 s'inclou només les xifres per al primer semestre.

Nota (*): En els exercicis 2019 i 2020 no es va aprovar pressupost i, per tant, s'agafen com a referència les xifres de l'últim pressupost aprovat.

EXECUCIÓ D'INVERSIONS REALS DE L'ADMINISTRACIÓ GENERAL DE L'ESTAT I EL SEU SECTOR PÚBLIC 2021
A 30 DE JUNY

Comunitat	Crédit o inversió inicial (*)	Obligacions reconegudes o Inversió real	% Execució	% Obligacions reconegudes o inversió real	% Regionalitzable
01 PAÍS VASCO	534.090.900,00	96.083.975,89	18,0%	2,75%	3,72%
02 CATALUÑA	2.068.077.490,00	275.617.597,51	13,3%	7,89%	10,66%
03 GALICIA	792.609.500,00	136.847.619,16	17,3%	3,92%	5,29%
04 ANDALUCÍA	2.039.270.460,00	327.289.065,75	16,0%	9,37%	12,66%
05 PRINCIPADO DE ASTURIAS	365.639.630,00	66.804.328,69	18,3%	1,91%	2,58%
06 CANTABRIA	237.377.150,00	48.647.703,97	20,5%	1,39%	1,88%
07 LA RIOJA	55.180.190,00	21.369.918,36	38,7%	0,61%	0,83%
08 REGIÓN DE MURCIA	610.112.630,00	145.628.326,35	23,9%	4,17%	5,63%
09 COMUNITAT VALENCIANA	1.106.937.560,00	179.014.228,33	16,2%	5,13%	6,92%
10 ARAGÓN	408.595.720,00	154.343.156,82	37,8%	4,42%	5,97%
11 CASTILLA-LA MANCHA	349.835.200,00	120.497.416,10	34,4%	3,45%	4,66%
12 CANARIAS	347.263.270,00	76.457.592,75	22,0%	2,19%	2,96%
13 COMUNIDAD FORAL DE NAVARRA	75.251.000,00	18.970.949,31	25,2%	0,54%	0,73%
14 EXTREMADURA	384.105.230,00	105.203.680,04	27,4%	3,01%	4,07%
15 ILLES BALEARS	196.150.650,00	73.984.297,17	37,7%	2,12%	2,86%
16 COMUNIDAD DE MADRID	1.133.853.770,00	466.531.235,11	41,1%	13,36%	18,05%
17 CASTILLA Y LEÓN	799.244.070,00	257.091.656,73	32,2%	7,36%	9,94%
18 CEUTA	19.670.020,00	5.888.832,33	29,9%	0,17%	0,23%
19 MELILLA	24.386.450,00	8.924.009,69	36,6%	0,26%	0,35%
90 VARIAS COMUNIDADES	599.707.480,00	0,00	0,0%	0,00%	
91 SERVICIOS CENTRALES	0,00	42.389.532,59	-	1,21%	
92 EXTRANJERO	841.635.060,00	76.650.616,50	9,1%	2,20%	
93 NO REGIONALIZABLE	6.050.867.270,00	787.586.900,18	13,0%	22,56%	
Total general	19.039.860.700,00	3.491.822.639,33	18,3%	100,0%	100,0%

Font: CCOC amb dades de la Invertención General de la Administración del Estado

(*) Crèdits consignats en l'Annex d'inversions reals i programació pluriennal (distribució orgànica).

EXECUCIÓ D'INVERSIONS REALS DE L'ADMINISTRACIÓ GENERAL DE L'ESTAT I EL SEU SECTOR PÚBLIC 2021 A 30 JUNY
INFRAESTRUCTURES DE TRANSPORT A CATALUNYA

Secció o Entitat	Crédit o inversió inicial (*)	Obligacions reconegudes o Inversió real	% Execució
MINISTERIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA	163.757.910,00	49.153.096,29	30,0%
ADIF-ALTA VELOCIDAD (1)	492.056.000,00	-2.353.344,08	-0,5%
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS	707.401.000,00	58.868.528,16	8,3%
CENTRO INTERMODAL DE LOGÍSTICA, S.A., S.M.E. (CILSA)	28.243.000,00	21.363.000,00	75,6%
ENAIRE (GRUPO)	118.882.000,00	43.797.280,23	36,8%
RENFE-OPERADORA (GRUPO)	262.069.000,00	39.455.541,07	15,1%
PUERTOS DEL ESTADO Y AUTORIDADES PORTUARIAS (CONSOLIDADO)	197.216.000,00	26.484.697,60	13,4%
SOCIEDAD ESTATAL DE INFRAESTRUCTURAS DEL TRANSPORTE TERRESTRE, S.M.E., S.A. (SEITSA) (2)	16.360.000,00	-10.367.000,00	-63,4%
Totals	1.985.984.910,00	226.401.799,27	11,4%

Font: CCOC amb dades de la Invertención General de la Administración del Estado

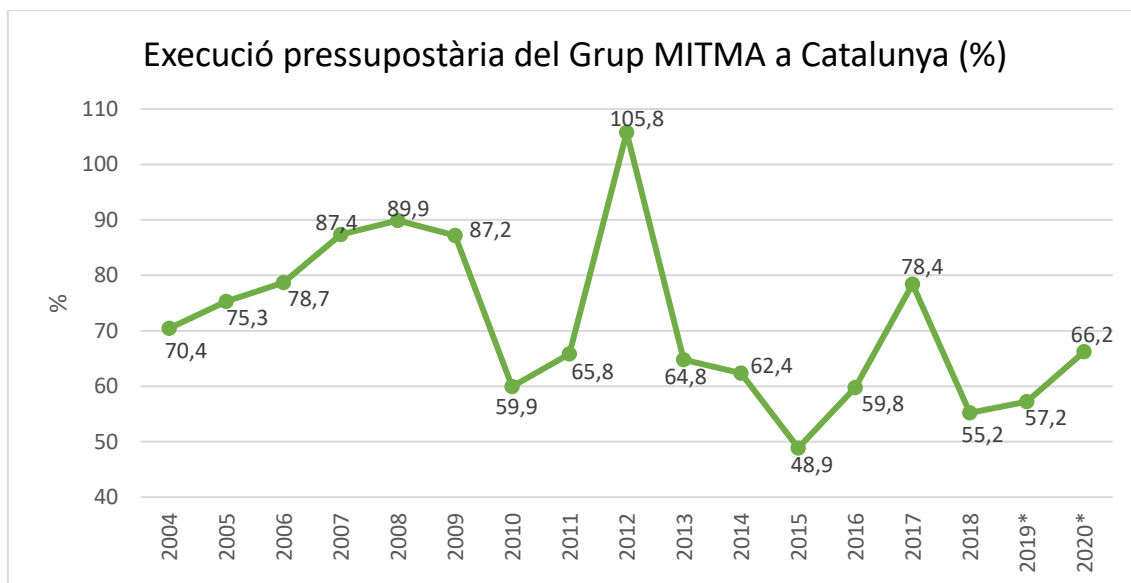
(*) Crèdits consignats en l'Annex d'inversions reals i programació pluriennal (distribució orgànica).

(1) Import negatiu a causa de l'anul·lació d'una provisió per execució de Sentència judicial.

(2) Import negatiu a causa d'una sentència d'execució d'aval amb un contractista (compensació obres període 2014-2016).

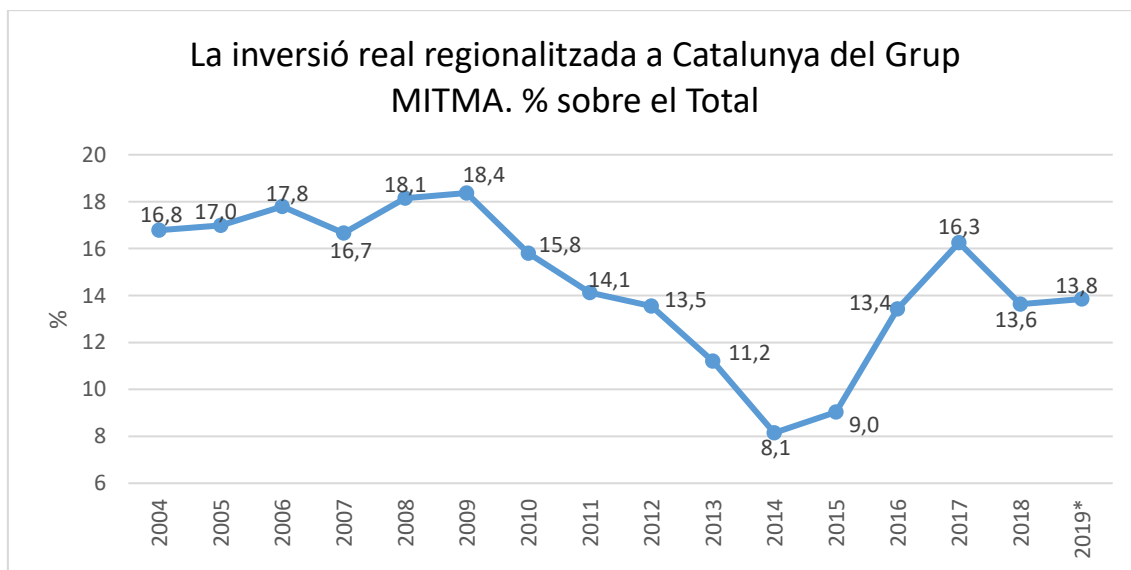
Per al 2021, el pressupost d'inversions reals per a Catalunya per part l'Estat era de 1.999,3 milions d'euros en obligacions inicials. Amb dades oficials de la Intervenció General de l'Estat, l'execució pressupostaria va ser del 13,3% al finalitzar el primer semestre, una xifra que, previsiblement, fa impossible que l'Estat compleixi amb Catalunya el 100% d'execució pressupostaria per a 2021.

D'altra banda, si s'analitzen només les inversions realitzades del Grup MITMA (abans Grup Foment) a Catalunya, es a dir, del **Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana i de les seves entitats adscrites**, l'execució pressupostaria 2013-2020 cau al 61,6% i la inversió regionalitzable es situa en el 12,2% de mitjana per al període esmentat.



Font: CCOC amb dades dels Anuaris estadístics Ministeri de Transports, Mobilitat i Agenda Urbana (anteriorment Ministeri de Foment).

(*) En els exercicis 2019 i 2020 no es va aprovar pressupost i, per tant, s'agafen com a referència les xifres de l'últim pressupost aprovat (2018). Les dades d'execució per a 2020 son estimades i provisionals.

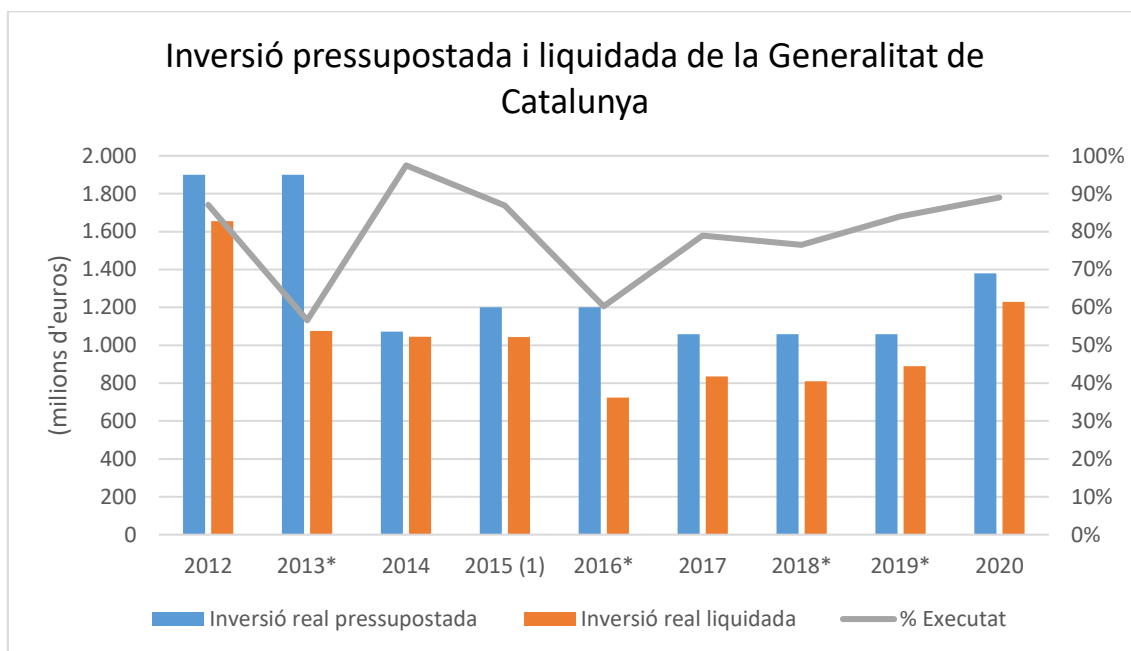


Font: CCOC amb dades dels Anuaris estadístics Ministeri de Transports, Mobilitat i Agenda Urbana (anteriorment Ministeri de Foment).

(*) En el exercici 2019 no es va aprovar pressupost i, per tant, s'agafen com a referència les xifres de l'últim pressupost aprovat (2018).

4.2. L'execució pressupostaria de la Generalitat de Catalunya

Quant a la Generalitat de Catalunya, els pressupostos s'han vist prorrogats fins a un total de 4 vegades en els darrers anys. Aquesta circumstància limita el càlcul de l'execució pressupostaria ja que s'ha d'assumir com a pressupost de l'any les xifres del darrer pressupost aprovat. No obstant això, segons les dades disponibles, **des de 2013 fins a 2020, l'execució pressupostaria de la Generalitat de Catalunya ha estat aproximadament del 77,1%.**



Font: CCOC amb dades de la Generalitat de Catalunya.

(*) En els exercicis 2013, 2016, 2018 i 2019 no es va aprovar pressupost i, per tant, s'agafen com a referència les xifres de l'últim pressupost aprovat.

Nota (1): L'any 2015 l'ICS passa a integrar-se dins del sector públic empresarial.

El dèficit acumulat de la Generalitat entre les xifres pressupostades i les executades és de 2.280 milions d'euros per el període 2013-2020.

A nivell històric, l'execució pressupostaria de la Generalitat ha estat del 86,1%, només ha assolit o superat tres vegades la inversió pressupostada des de 1982 (al 2008, 2009 i 2011).

En el pressupost de la Generalitat de Catalunya d'enguany, la inversió pública assoleix la xifra de 3.951 milions d'euros, aquesta xifra suposa un increment del 96,4% respecte el pressupost de 2021. Les polítiques d'Habitatge i actuacions urbanes (529 M€), Carreteres (265 M€) i Infraestructures ferroviàries (223 M€) es situen entre les partides de major esforç inversor.

5. Seguiment pressupostari de 8 obres

El 15 de juliol de 2019, Foment del Treball Nacional va presentar la seva actualització del catàleg d'Infraestructures CAT-100 mitjançant una roda de premsa i vam emetre un comunicat en el qual manifestàvem les que, al nostre entendre, són les infraestructures més estratègiques de Catalunya.

El CAT-100, el catàleg de 100 infraestructures bàsiques pendents d'executar a Catalunya, que elabora la Comissió d'Infraestructures i Equipaments des de juny de 2015 i que s'actualitza cada any, **registra un balanç decebedor en els darrers anys.**

Les infraestructures més estratègiques per a la competitivitat de l'economia catalana i, per tant, de l'espanyola, avancen a un ritme molt lent, i, en alguns casos, les obres estan aturades. En molts d'aquests casos, les obres es periodifiquen als pressupostos a l'espera de ser executades i finalitzades.

A títol d'exemple, tot seguit fem el seguiment pressupostari, analitzant les dades dels Pressupostos Generals de l'Estat (PGE) al llarg dels anys, de 8 infraestructures rellevants per l'economia, la competitivitat i benestar de la ciutadania, i que han patit, o encara estan patint, retards alarmants.

Per dur a terme aquest seguiment, s'han elaborat dos quadres per cadascuna de les obres escollides amb la informació que hi consta als corresponents PGE des de la seva primera aparició als pressupostos fins a la finalització de l'obra. D'aquesta manera, es pot apreciar l'evolució pressupostària de cada obra al llarg del temps de manera molt gràfica.⁵

⁵ Cal esmentar que els Pressupostos Generals de l'Estat (PGE) van ser prorrogats per l'any 2019 i 2020 i que, per tant, per aquests anys no es disposa de la informació detallada sobre les dotacions pressupostàries que hi figuren als annexos d'inversions reals i programació plurianual. Tot i això, als PGE 2021 sí que hi figuren les partides pressupostàries de l'any anterior (2020) i, doncs, s'utilitza aquest import per fer les anàlisis corresponents. Tot i que als PGE 2018 sí que hi figuren partides pressupostàries per als següents anys (2019 i 2020), com es pot comprovar als quadres elaborats, mai o gairebé mai es compleix les previsions pressupostàries de les obres analitzades d'un PGE a un altre i, en conseqüència, s'estima no emprar cap dada per als PGE 2019 per fer càlculs, anàlisis o reflexions corresponents.

Variant de Vallirana (N-340)

Administració: Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana

FITXA

Obra: Variant de Vallirana (N-340)

Imports licitats: 53.971.839,46 €

Imports adjudicats: 49.452.238,00 € (gener 2004)

Inici obres: 2004

Termini d'execució inicial: 33 mesos (2 anys i 9 mesos)

Termini d'execució final: 188 mesos (15 anys i 8 mesos)

Anys aparició als PGE: 15 anys

Inversió final liquidada d'obra: 167,39 milions d'euros.¹

Posada en servei: 4 novembre 2019

Les obres de la variant de Vallirana es van iniciar el 2004, però diversos contratemps van alentir la seva execució, com ara el trobament de guix i plom al terreny i l'encàrrec d'estudis al respecte al 2005. Les obres es van paraitzar definitivament el 2011 a conseqüència de la crisi econòmica i no es van reprendre fins al 2015, més de deu anys després de començar-les. L'import liquidat de les obres ascendeix a 167.390.000 d'euros, quantitat que sumada a l'import de les expropiacions i de les assistències tècniques de redacció de projecte i el control i vigilància de l'obra, ha suposat una inversió total de 176 milions d'euros.

La longitud total del tram és de 2.990 m, la meitat dels quals discorren a través del nou Túnel de Vallirana, el qual es compon de dos tubs, un per a cada sentit de circulació, d'aproximadament 1.450 m de longitud cadascun, situats sota una zona residencial del municipi i que han suposat la part més important de les obres.

De l'obra s'ha de destacar les mesures de seguretat d'última generació, la seva integració ambiental, la millora de la mobilitat dels usuaris en una via d'accés a Barcelona i el gran impacte per als habitants de Vallirana, perquè amb la variant s'evita que fins a 19.000 vehicles diaris, 4.000 d'ells camions d'alt tonatge, circulin pel centre de la població.

Aquesta infraestructura, tot i que ja està en servei, s'ha dut a terme en setze anys, el mateix nombre de vegades que ha aparegut, any rere any, als Pressupostos Generals de l'Estat (PGE). La primera vegada que va aparèixer als PGE, la seva finalització estava prevista per a 2007 i el seu cost total estimat era d'uns 60 milions d'euros. No obstant això, la redefinició del projecte i les aturades per seguretat i per retallades van endarrerir i encarir el projecte. Finalment, el cost total ha estat de 176 milions, el triple de l'inicialment previst. Pel que fa a les dotacions pressupostàries dels diferents anys, l'import ascendeix als 194,64 milions d'euros.

Fonts: Congreso de los Diputados; Observatori de Projectes i Debats Territorials de Catalunya; Cambra Contractistes d'Obres de Catalunya; Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana; Departament de Territori i Sostenibilitat; RACC; diari ARA; El Periódico; El Mundo; Pressupostos Generals de l'Estat i butlletins oficials.

¹ Nota de premsa del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana del 4 de Novembre de 2019. <https://www.mitma.es/el-ministerio/sala-de-prensa/noticias/lun-04112019-1253>

Variant de Vallirana (N-340)

Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana

Pressupost en milers d'euros

		2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	
N-340. VARIANTE DE VALLIRANA. (2,2 km.)	PGE 2004	1.973,22	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1.973,22
	PGE 2005	-	19.628,00	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	19.628,00
	PGE 2006	-	-	18.681,00	24.996,24	6.950,22	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	50.627,46
	PGE 2007	-	-	-	10.140,72	4.000,00	32.000,00	4.945,22	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	51.085,94
	PGE 2008	-	-	-	-	9.000,00	4.000,00	5.000,00	32.945,22	-	-	-	-	-	-	-	-	-	50.945,22
	PGE 2009	-	-	-	-	-	3.750,00	5.250,00	32.945,22	-	-	-	-	-	-	-	-	-	41.945,22
	PGE 2010	-	-	-	-	-	-	15.625,72	24.625,72	69.677,16	-	-	-	-	-	-	-	-	109.928,60
	PGE 2011	-	-	-	-	-	-	-	15.000,00	34.760,00	35.260,00	28.110,00	-	-	-	-	-	-	113.130,00
	PGE 2012	-	-	-	-	-	-	-	-	5.042,91	6.249,55	13.454,04	28.933,93	-	-	-	-	-	53.680,43
	PGE 2013	-	-	-	-	-	-	-	-	-	8.570,00	0,00	21.028,70	20.870,00	-	-	-	-	50.468,70
	PGE 2014	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	200,00	23.605,59	23.363,89	29.830,52	-	-	-	77.000,00
	PGE 2015	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	18.000,00	34.342,87	38.578,29	18.805,86	-	-	109.727,02
	PGE 2016	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	18.000,00	45.850,00	2.420,00	5.160,00	-	71.430,00
	PGE 2017	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	26.875,00	31.724,56	16.872,53	-	75.472,09
	PGE 2018	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	24.151,53	25.372,53	6.063,03	55.587,09
PGE 2019	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	nd	0,00	
																		194.638,10	932.628,99

Font: CCOC amb dades dels Presupuestos Generales del Estado (PGE)

Variant de Vallirana (N-340)

Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana

Pressupost en milers d'euros

		PGE	Cost total	Pressupost n-1	Pressupost	Projecte n+1	Projecte n+2	Projecte n+3	Inici	Fi	
N-340	N-340. VARIANTE DE VALLIRANA. (2,2 km.)	2003									
		2004				1.973,22			2003	2007	
		2005				19.628,00			2003	2007	
		2006	61.383,21	19.628,00	18.681,00	24.996,24	6.950,22		2003	2008	
		2007	62.317,05	18.681,10	10.140,72	4.000,00	32.000,00	4.945,22	2003	2010	
		2008	72.317,05	10.140,72	9.000,00	4.000,00	5.000,00	32.945,22	2003	2011	
		2009	64.151,52	9.000,00	3.750,00	5.250,00	32.945,22		2003	2011	
		2010	113.844,13	3.750,00	15.625,72	24.625,72	69.677,16		2003	2012	
		2011	143.812,10	15.625,72	15.000,00	34.760,00	35.260,00	28.110,00	2003	2014	
		2012	135.012,78	15.000,00	5.042,91	6.249,55	13.454,04	28.933,93	2003	2016	
		2013	172.023,65	5.042,91	8.570,00		21.028,70	20.870,00	2003	2017	
		2014	221.542,90	8.570,00	200,00	23.605,59	23.363,89	29.830,52	2003	2018	
		2015	185.581,03	200,00	18.000,00	34.342,87	38.578,29	18.805,86	2003	2019	
		2016	131.991,47	18.000,00	18.000,00	45.850,00	2.420,00	5.160,00	2003	2019	
		2017	185.545,58	18.000,00	26.875,00	31.724,56	16.872,53		2003	2019	
		2018	197.431,78	26.875,00	24.151,53	25.372,53	6.063,03		2003	2020	
		2019	nd	nd	nd	nd	nd	nd	nd	nd	nd
		2020	nd	nd	nd	nd	nd	nd	nd	nd	nd

194.638,10

Font: CCOC amb dades dels Presupuestos Generales del Estado (PGE)

Connexió A-2 i AP-7 a Castellbisbal

Administració: Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana

FITXA

Obra: Enllaç entre autovia del Baix Llobregat i l'autopista AP-7, en Castellbisbal.

Imports licitats: 59.250.309,61 €

Imports adjudicats: 46.373.274,00 € (juliol 2007)

Inici obres: 2007

Termini d'execució inicial: 27 mesos (2 anys i 3 mesos)

Termini d'execució final: 168 mesos (14 anys)

Anys aparició als PGE: 15 anys

Inversió final liquidada d'obra: 74,57 milions d'euros.¹

Posada en servei: setembre 2021

La finalització de l'obra dels 2,4 km de carretera que connecten l'A-2 i l'AP-7 estalviarà més de 12 km de recorregut per la xarxa viària del Baix Llobregat. Es tracta d'una infraestructura clau per a la mobilitat entre el Baix Llobregat Nord i el Vallès i la competitivitat dels municipis de Sant Andreu de la Barca, El Papiol i Castellbisbal, que és zona d'alta densitat industrial. Amb la finalització d'aquesta infraestructura, s'espera que millori la seguretat viària, redueixi els costos logístics i afavoreixi la reducció d'emissions. També resoldrà els problemes de mobilitat interna en carreteres locals com la C-1413 i la B-225, ja que es calcula que 40.000 vehicles utilitzaran diàriament aquest enllaç.

El projecte, que es va aprovar el 2006, ha patit fins a tres modificacions i l'obra s'ha vist interrompuda al 2010, 2011, 2013 i 2016, amb la consegüent interrupció dels treballs. La darrera modificació del projecte es va anul·lar, malgrat que ja s'havien fet les expropiacions necessàries per tirar-la endavant, perquè aquesta no solucionava el coll d'ampolla que es podria formar en els accessos. Per això, el projecte es va modificar per ampliar el nombre de carrils i la seva longitud en les "zones de confluència i bifurcació entre autopistes". El febrer del 2019 la Delegació del Govern espanyol anunciava el reinici de les obres i, finalment, es va posar en servei l'1 de setembre de 2021, coincidint també amb l'alliberament dels peatges.

D'ençà que l'obra apareix per primera vegada en els Pressupostos de l'Estat (PGE) per a l'any 2006, fins al projecte de pressupostos per a l'any 2022, la totalitat de la dotació pressupostaria d'aquesta obra ascendeix fins als 115,4 milions d'euros – tenint en compte que als PGE 2021 hi consta una partida per a l'any anterior (2020) de 7,06 milions d'euros –. Aquesta xifra suposa un 31% més que la inversió total realitzada (88,20 milions d'euros)¹. D'altra banda, el cost total de l'obra estimat als PGE 2007 era de 36,65 milions d'euros, menys de la meitat que la inversió total realitzada, i els terminis inicials, de poc més de 2 anys, han acabat sent de 14 anys.

Fons: PEMB; La Vanguardia; ELlobregat.com; El Punt Avui; 20minutos; Aj. Castellbisbal; la Moncloa; Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana; Pressupostos Generals de l'Estat i butlletins oficials.

¹ Nota de premsa del Gobierno de España del 1 de setembre de 2021.

<https://www.lamoncloa.gob.es/serviciosdeprensa/notasprensa/transportes/Paginas/2021/010921-enlacecastellbisball.aspx>

Connexió A-2 i AP-7 a Castellbisbal

Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana

Pressupost en milers d'euros

		2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	
A-2 TRAMO: CONEXIÓN BAIX LLOBREGAT - AP-7. (2,4 KM.) CASTELLBISBAL	PGE 2006	1.000,00	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1.000,00
	PGE 2007	-	4.650,00	6.000,00	12.000,00	14.000,00	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	36.650,00
	PGE 2008	-	-	5.864,44	6.064,44	31.069,82	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	42.998,70
	PGE 2009	-	-	-	9.538,71	25.707,15	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	35.245,86
	PGE 2010	-	-	-	-	25.707,15	300,00	1.000,00	5.000,00	11.000,00	-	-	-	-	-	-	-	-	43.007,15
	PGE 2011	-	-	-	-	-	8.011,76	6.804,67	4.550,61	4264,29	4264,29	-	-	-	-	-	-	-	27.895,62
	PGE 2012	-	-	-	-	-	-	8.011,76	6.804,67	4.550,61	4264,29	-	-	-	-	-	-	-	23.631,33
	PGE 2013	-	-	-	-	-	-	-	7.016,90	8.788,00	11.000,00	-	-	-	-	-	-	-	26.804,90
	PGE 2014	-	-	-	-	-	-	-	-	5.226,00	5.426,26	4.837,21	-	-	-	-	-	-	15.489,47
	PGE 2015	-	-	-	-	-	-	-	-	-	10.126,26	10.000,00	-	-	-	-	-	-	20.126,26
	PGE 2016	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1.310,00	-	-	-	-	-	-	1.310,00
	PGE 2017	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2.827,72	1.500,00	4.840,00	-	-	-	9.167,72
	PGE 2018	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	14.000,00	7.040,00	-	-	-	21.040,00
	PGE 2019	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	nd	nd	nd	-	0,00
	PGE 2020	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	nd	nd	nd	0,00
PGE 2021	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6391,5	0,00	6.391,48	
PGE 2022	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6391,5	6.391,48
																		116.073,66	317.149,97

Font: CCOC amb dades dels Presupuestos Generales del Estado (PGE)

Connexió A-2 i AP-7 a Castellbisbal

Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana

Pressupost en milers d'euros

	PGE	Cost total	Pressupost n-1	Pressupost	Projecte n+1	Projecte n+2	Projecte n+3	Inici	Fi
A-2 TRAMO: CONEXIÓN BAIX LLOBREGAT - AP-7. (2,4 KM.) CASTELLBISBAL	2006	1.000,00		1.000,00				2006	2006
	2007	36.650,00	1.000,00	4.650,00	6.000,00	12.000,00	14.000,00	2006	2010
	2008	47.648,70	4.650,00	5.864,44	6.064,44	31.069,82		2007	2011
	2009	53.896,68	5.864,44	9.538,71	35.707,15			2006	2010
	2010	43.258,52	9.538,71	25.707,15				2006	2010
	2011	50.769,60	25.707,15	300,00	1.000,00	5.000,00	11.000,00	2006	2014
	2012	63.753,60	300,00	8.011,76	6.804,67	4.550,61	4.264,29	2006	2016
	2013	76.380,41	8.011,76	7.016,90	8.788,00	11.000,00		2006	2015
	2014	68.267,76	7.016,90	5.226,00	5.426,26	4.837,21		2006	2016
	2015	76.397,18	5.226,00	10.126,26	10.000,00			2006	2016
	2016	65.148,09	10.126,26	1.310,00				2006	2016
	2017	74.279,10	1.310,00	2.827,72	1.500,00	4.840,00		2006	2017
	2018	86.812,68	2.827,72	14.000,00	7.040,00			2006	2019
	2019	nd	nd	nd	nd	nd	nd	nd	nd
	2020	nd	nd	nd	nd	nd	nd	nd	nd
	2021	79.751,58	7.061,06	6.391,48				2006	2021
	2022	91.284,26	6.391,48	6.391,48				2006	2022

108.361,90

Font: CCOC amb dades dels Presupuestos Generales del Estado (PGE)

Desdoblament de la N-II per Girona

Administració: Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana

A causa del fet que l'N-II té multitud de trams i subtrams, en aquesta fitxa s'analitza l'N-II en el seu recorregut per Catalunya i, a més, es fa un seguiment específic per al tram Sils – Caldes de Malavella (6,7 km), en ser aquest un dels més llargs ja finalitzats i posats en servei.

FITXA

Obra: Tram Sils – Caldes de Malavella, de la autovia del Nord-est (A-2) en Girona.

Imports licitats: 33.010.767,37 euros

Imports adjudicats: 26.821.284,49 euros (setembre 2012)

Inici obres: 2007

Termini d'execució inicial: 20 mesos (1 any i 8 mesos)

Termini d'execució final: 90 mesos (7 anys i mig)

Anys aparició als PGE: 13 anys

Inversió final liquidada d'obra: 33,9 milions d'euros.¹

Posada en servei: desembre 2014

L'N-II (A-2 en els trams que ja disposen de dos carrils per sentit), que pertany a la Red de Carreteras del Estado, és la carretera que uneix Madrid i el pas fronterer de la Jonquera passant per Guadalajara, Saragossa, Lleida, Barcelona i Girona (99 km). Al seu pas per les comarques gironines prové del litoral del Maresme i, a partir de Malgrat de Mar, penetra cap a l'interior en direcció a Tordera (on enllaça amb la C-32). A partir de Maçanet de la Selva i fins a la frontera amb França se situa en paral·lel a l'autopista AP-7, excepte en les variants de Girona i Figueres que passen per l'est d'aquestes poblacions.

Els primers tràmits per desdoblament de l'N-II a les comarques gironines i convertir-la en una autovia de quatre carrils –dos per sentit- es van iniciar els anys 80. No obstant això, els primers treballs no es van emprendre fins al 2004. L'any 2007, el Ministeri de Foment va inaugurar el tram Caldes de Malavella-Fornells de la Selva (8 quilòmetres) i entre aquell any i el 2009 es van començar els trams Maçanet de la Selva-Sils (4,7 km), Sils-Caldes de Malavella (6,7 km) i, ja al nord de Girona, Medinyà-Orriols (3,4 km). En tots els casos, però, les obres es van aturar poc després de començar: en els dos primers trams per dificultats econòmiques de les empreses constructores i en el tercer a causa de la retallada en infraestructures del Govern de l'Estat.

L'estat de les obres és la següent:

- Es van posar en servei els trams Caldes de Malavella-Sils (desembre 2014), l'enllaç Figueres-Nord (abril del 2015), millora del traçat i reordenació d'accésos a Tordera (juliol del 2017), Maçanet de la Selva-Sils (2018) i Medinyà-Orriols (2019).
- Tram Tordera-Maçanet de la Selva: el gener del 2019 s'adjudicaven les obres de millora del traçat per millorar la seguretat per import de 27,47 M€.

¹ Nota de premsa del Ministerio de Fomento del 22 de desembre de 2014.

<https://www.mitma.gob.es/el-ministerio/sala-de-prensa/noticias/2014/DICIEMBRE/141222-01.htm>

- Enllaç de Vidreres (A-2/C-35): obres iniciades l'agost del 2016. Aturades per modificació de projecte.
- Foment va aprovar, l'abril del 2018, l'expedient d'informació pública i definitivament el document tècnic i ambiental per duplicar l'N-II entre Orriols i La Jonquera, que inclou l'estudi d'impacte ambiental.

L'N-II entre Orriols i la Jonquera té una calçada única, amb un carril per sentit de circulació, amb vorals d'un metre. L'objectiu és duplicar la calçada i fer dues variants, a més de remodelar interseccions i enllaços directes així com reordenar accessos directes. En conjunt, són sis trams pendents al nord. Una vegada decidida la supressió del peatge al final de la concessió, l'agost del 2021, el plantejament de Foment respecte a l'N-II passa per elaborar un estudi de trànsit amb la hipòtesi d'una AP-7 sense peatge que determini els repartiments de trànsit futurs previsibles i prioritzi quines actuacions seran necessàries al corredor N-II/A-2/AP-7. Independentment dels resultats de l'estudi, Foment prolongarà el desdoblament de l'N-II fins a l'enllaç d'Orriols. A continuació, es redactaran els projectes d'augment de capacitat de l'N-II a la variant de Figueres i es plantejarà millores a la resta del corredor fins a la Jonquera.

La Generalitat està a favor que es desdobli l'N-II per garantir la capacitat per a la gran demanda de mobilitat d'aquesta zona i, si la demanda de capacitat no requereix invertir en la duplicació en algun tram per una gran afectació ambiental, està oberta a estudiar-ho.

Tram Sils – Caldes de Malavella, de l'autovia del Nord-est (A-2) en Girona.

Aquest tram va aparèixer per primera vegada als Pressupostos General de l'Estat de l'any 2004. La primera adjudicació d'aquest tram es va fer el març de 2006 per un import de 26.995.518,33 euros i estava previst un termini d'execució de l'obra de trenta mesos, és a dir, la finalització de l'obra el 2009. No obstant això, l'empresa adjudicatària va partir problemes financers i les obres van romandre aturades.

El setembre de 2012, les obres es tornen a adjudicar, aquest cop per un import de 33.010.767,37 euros i un termini d'execució inicial de vint mesos (1 any i 8 mesos). Finalment, el tram entra en servei el desembre de 2014, més de vuit anys i mig després de la seva primera adjudicació.

Segons les dades del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, la inversió per aquest tram ha estat de 33,9 milions d'euros, quantitat que sumada al cost de redacció de projecte, a l'import estimat de les expropiacions i a l'assistència tècnica per al control i la vigilància de l'obra, ascendeix als 45 milions d'euros. No obstant això, els imports de totes les dotacions pressupostàries d'aquest tram als diferents Pressupostos Generals de l'Estat sumen un total de 112 milions d'euros. Per tant, més de la meitat dels imports pressupostats no s'han arribat a executar per aquest tram. Als PGE 2006, el cost total estimat d'aquesta obra era de 29,26 milions d'euros, mentre que la inversió total realitzada ha estat de 45 milions d'euros.

Desdoblament de la N-II per Girona: Tram Sils – Caldes de Malavella

Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana

Pressupost en milers d'euros

		2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018		
A-2 TRAMO: SILS-CALDES DE MALAVELLA. (6,7 Km)	PGE 2004	525,00	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	525,00	
	PGE 2005	-	8.000,00	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	8.000,00	
	PGE 2006	-	-	1.018,21	13.425,50	1.740,62	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	16.184,33	
	PGE 2007	-	-	-	10.923,29	17.960,99	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	28.884,28	
	PGE 2008	-	-	-	-	16.960,99	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	16.960,99	
	PGE 2009	-	-	-	-	-	3.134,12	16.637,55	-	-	-	-	-	-	-	-	-	19.771,67
	PGE 2010	-	-	-	-	-	-	16.876,28	-	-	-	-	-	-	-	-	-	16.876,28
	PGE 2011	-	-	-	-	-	-	-	6.000,00	6.800,00	10.000,00	15.000,00	-	-	-	-	-	37.800,00
	PGE 2012	-	-	-	-	-	-	-	-	15.932,43	13.999,67	6.380,08	5.978,66	-	-	-	-	42.290,84
	PGE 2013	-	-	-	-	-	-	-	-	-	15.385,60	15.906,00	5.772,10	5.340,00	-	-	-	42.403,70
	PGE 2014	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	9.752,00	10.927,25	2.540,00	-	-	-	23.219,25
	PGE 2015	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6.835,57	400,00	-	-	-	7.235,57
	PGE 2016	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,00	-	-	-	0,00
	PGE 2017	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	700,83	-	700,83
PGE 2018	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
																112.044,32	260.852,74	

Font: CCOC amb dades dels Presupuestos Generales del Estado (PGE)

Desdoblament de la N-II per Girona: Tram Sils – Caldes de Malavella

Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana

Pressupost en milers d'euros

	PGE	Cost total	Pressupost n-1	Pressupost	Projecte n+1	Projecte n+2	Projecte n+3	Inici	Fi
A-2 TRAMO: SILS-CALDES DE MALAVELLA. (6,7 Km.)	2004			525,00				2003	2004
	2005			8.000,00				2003	2005
	2006	29.264,57	8.000,00	1.018,21	13.425,50	1.740,62		2003	2008
	2007	31.804,14	1.018,21	10.923,29	17.960,99			2003	2008
	2008	30.558,59	10.923,29	16.960,99				2003	2008
	2009	42.213,84	16.960,99	3.134,12	16.637,55			2003	2010
	2010	32.031,47	3.134,12	16.876,28				2003	2010
	2011	59.350,85	16.876,28	6.000,00	6.800,00	10.000,00	15.000,00	2003	2014
	2012	66.110,46	6.000,00	15.932,43	13.999,67	6.380,08	5.978,66	2003	2016
	2013	58.437,78	15.932,43	15.385,60	15.906,00	5.772,10	5.340,00	2003	2016
	2014	62.394,57	15.385,60	9.752,00	10.927,25	2.540,00		2003	2016
	2015	62.472,51	9.752,00	6.835,57	400,00			2003	2016
	2016	61.679,06	6.835,57					2003	2015
	2017	63.628,12		700,83				2003	2017
	2018	63.627,99	700,83					2003	2017

112.044,32

Font: CCOC amb dades dels Presupuestos Generales del Estado (PGE)

A-27 Desdoblament N-240 Tarragona – Montblanc

Administració: Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana

L'autovia A-27 és una carretera finançada pel Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (abans Ministerio de Fomento), que connectarà Tarragona amb Lleida a través de Montblanc per tal de descongestionar la carretera N-240. Com que es tracta d'una obra amb trams i subtrams, s'ha seleccionat un tram en concret, el tram Variant de Valls – Montblanc, per fer el seu seguiment de les obres i pressupostari.

FITXA

Obra: Autovia de Tarragona-Montblanc (A-27). Tram: Variant de Valls-Montblanc.

Imports licitats: 122.609.604,90 euros.

Imports adjudicats: 81.400.516.69 euros (juliol 2008).

Inici obres: 2009

Termini d'execució inicial: 45 mesos (3 anys i 9 mesos)

Termini d'execució final: En execució. A gener 2022, 143 mesos (11 anys i 11 mesos)

Anys aparició als PGE: 15 anys

Inversió final liquidada d'obra: -

Posada en servei: -

L'estudi informatiu i d'impacte ambiental de l'A-27 Tarragona – Montblanc es va aprovar el 2003 i divideix el traçat en quatre trams: a) Tarragona – el Morell (7,8 km), b) el Morell – variant de Valls (9,5 km), c) variant de Valls (5 km) i d) variant de Valls – Montblanc (5,1 km). La redacció dels projectes constructius dels quatre trams es van licitar i adjudicar durant els anys 2004 i 2005, i les obres entre 2006 i 2008. El febrer de 2008 es varen posar en marxa les obres per als tres primers trams i el febrer de 2009 es van iniciar les del tram Valls – Montblanc. En aquest últim tram, les obres avançaven lentament a causa de dificultats tècniques que obligaren a efectuar canvis.

El juliol de 2010 el Ministerio de Fomento atura les obres a conseqüència de la crisi econòmica, però es reprenen el 2011 per als tres primers trams, mentre que el tram Valls – Montblanc resta a l'espera d'una solució.

Finalment, el tram Tarragona – el Morell entra en servei l'agost del 2013, el tram el Morell – variant de Valls l'octubre de 2015 i la Variant de Valls el desembre de 2015.

Tram Variant de Valls – Montblanc.

Pel que fa al tram de variant de Valls – Montblanc, el 2019 es reprenien les obres un cop definit com ha de ser el túnel del coll de l'Illa (N-240). El juliol es realitzaven les voladures i el març de 2020 ja s'iniciava la perforació del túnel. El projecte de Pressupostos General de l'Estat per a 2022 preveu una inversió de 23,4 milions d'euros per enguany i 8,5 milions d'euros per al 2023, any en el qual està previst la seva finalització. Aquesta obra, apareix als PGE des de 2006, i les partides pressupostàries sumen ja més de 95,8 milions d'euros – tenint en compte que al

pressupost per a 2021 hi consta una partida per a l'any 2020 de 20,98 milions d'euros -. Als PGE de 2009, la finalització d'aquest tram estava prevista el 2012 amb un cost total de 91,38 milions d'euros, mentre que als PGE de 2022 la finalització de l'obra està prevista l'any 2023 amb un cost total estimat de 149,86 milions d'euros.

L'autovia projectada és essencial per enllaçar les comarques de Ponent i del Camp de Tarragona amb l'eix del País Basc, Navarra i Aragó. El fre a aquesta infraestructura limita l'accessibilitat al port de Tarragona i el desenvolupament del sector químic, agroalimentari i turístic.

A-27 Desdoblament N-240 Tarragona – Montblanc: Tram Variant de Valls-Montblanc

Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana

Pressupost en milers d'euros

		2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023		
A-27: Tramo Variante Valls - Montblanc (7,3km)	PGE 2006	810,36	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	810,36	
	PGE 2007	-	100,00	50,00	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	150,00	
	PGE 2008	-	-	200,00	200,00	200,00	200,00	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	800,00	
	PGE 2009	-	-	-	664,60	1.329,20	9.969,01	77.597,23	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	89.560,04	
	PGE 2010	-	-	-	-	1.782,18	8.421,99	85.050,20	9.217,04	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	104.471,41	
	PGE 2011	-	-	-	-	-	300,00	1.000,00	10.000,00	33.000,00	-	-	-	-	-	-	-	-	-	44.300,00	
	PGE 2012	-	-	-	-	-	-	1.091,03	10.765,32	19.295,29	21.303,73	-	-	-	-	-	-	-	-	52.455,37	
	PGE 2013	-	-	-	-	-	-	-	0,00	3.000,00	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3.000,00	
	PGE 2014	-	-	-	-	-	-	-	-	0,00	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,00	
	PGE 2015	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,00	15.420,00	21.981,00	37.353,39	-	-	-	-	-	74.754,39	
	PGE 2016	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2.930,00	21.980,00	34.350,00	27.270,00	-	-	-	-	86.530,00	
	PGE 2017	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	13.152,50	10.000,00	32.577,10	29.000,00	-	-	-	84.729,60	
	PGE 2018	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6.472,29	25.577,10	35.000,00	30.500,00	-	-	97.549,39	
	PGE 2019	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	nd	-	-	-	-	0,00	
	PGE 2020	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	nd	-	-	-	0,00	
PGE 2021	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	23.900,00	25.030,64	8.490,92	48.930,64	
PGE 2022	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	23.434,72	8.542,37	23.434,72	
																				74.837,68	711.475,92

Font: CCOC amb dades dels Presupuestos Generales del Estado (PGE)

A-27 Desdoblament N-240 Tarragona – Montblanc: Tram Variant de Valls-Montblanc

Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana

Pressupost en milers d'euros

	PGE	Cost total	Pressupost n-1	Pressupost	Projecte n+1	Projecte n+2	Projecte n+3	Inici	Fi	
A-27	A-27: Tramo Variante Valls - Montblanc (7,3km)	2006	1.620,72		810,36				2004	2006
		2007	1.770,72	810,36	100,00	50,00			2005	2008
		2008	2.520,73	100,00	200,00	200,00	200,00	200,00	2005	2011
		2009	91.380,77	200,00	664,60	1.329,20	9.969,01	77.597,23	2005	2012
		2010	105.634,43	664,60	1.782,18	8.421,99	85.050,20	9.217,04	2005	2013
		2011	86.105,51	1.782,18	300,00	1.000,00	10.000,00	33.000,00	2009	2015
		2012	95.149,60	300,00	1.091,03	10.765,32	19.295,29	21.303,73	2009	2016
		2013	18.572,04	1.091,03	0,00	3.000,00			2009	2014
		2014	136.186,77					15.556,00	2009	2018
		2015	135.429,98			15.420,00	21.981,00	37.353,39	2009	2019
		2016	127.784,18		2.930,00	21.980,00	34.350,00	27.270,00	2009	2020
		2017	132.225,19	2.930,00	13.152,50	10.000,00	32.577,10	29.000,00	2009	2022
		2018	149.234,72	13.152,50	6.472,29	25.577,10	35.000,00	30.500,00	2009	2022
		2019	nd	nd	nd	nd	nd	nd	nd	nd
		2020	nd	nd	nd	nd	nd	nd	nd	nd
		2021	111.109,95	20.979,63	23.900,00	25.030,64	8.490,92		2009	2023
2022	149.858,21	23.900,00	23.434,72	8.542,37			2009	2023		

74.837,68

Font: CCOC amb dades dels Presupuestos Generales del Estado (PGE)

Autovia orbital B-40

Administració: Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana

La B-40, també coneguda com a Quart Cinturó de Barcelona, forma part de la xarxa transeuropea i del corredor mediterrani. Serà una autovia de circumval·lació de l'àrea metropolitana de Barcelona, que prolongarà l'A-7 procedent d'Algesires i s'iniciarà a la cruïlla d'aquesta amb l'A-2 a Abrera, per continuar circumval·lant les localitats de Terrassa, Sabadell i Granollers abans de finalitzar a l'autopista C-60, que continua fins a Mataró. Aquesta obra està dividida en trams i subtrams, és per això que, a causa de la complexitat de fer seguiment pressupostari de tota l'obra, s'ha seleccionat el tram Montserrat – Viladecavalls com a exemple.

FITXA

Obra: Autovia B-40. Tram Olesa de Montserrat-Viladecavalls

Imports licitats: 194.815.751,96 euros.

Imports adjudicats: 129.522.993,41 euros (gener 2007)

Inici obres: 2007

Termini d'execució inicial: 32,8 mesos (2 anys i mig)

Termini d'execució final: En execució. A gener de 2022, 175 mesos (14 anys i mig)

Anys aparició als PGE: 15 anys

Cost total estimat: 263,6 milions d'euros (PGE 2022)

Posada en servei: -

Els primers estudis informatius daten de l'any 1998, i després en l'any 2007 va constar en les primeres dotacions pressupostàries del Pla d'Infraestructures.

La B-40 es va dividir en quatre trams: un primer tram d'Abrera a Olesa de Montserrat, que està en servei; el tram Olesa de Montserrat-Viladecavalls, en fase d'obres; el tram Viladecavalls-Terrassa, que es troba també en servei; i, finalment, el que seria el tancament de l'autovia B-40 entre Terrassa i Granollers, que es troba en fase d'estudi informatiu.

L'any 2003 es van adjudicar aquestes obres que tenien d'haver estat finalitzades el 2010. Però no va ser així, i les obres van patir retards i després es van paraitzar. Per a l'any 2015, el Ministerio de Fomento va programar dues actuacions a la B-40 en els dos trams que encara es troben pendents:

Per una part, reiniciar les obres entre Olesa de Montserrat i Viladecavalls l'abril 2015, de 6,2 km. Les obres, que havien d'haver finalitzat l'octubre del 2019, s'han aturat de nou perquè s'està modificant el projecte per actualitzar les instal·lacions dels túnels perquè la normativa ha canviat, per millorar els sistemes de contenció i redissenyar les connexions amb la C-16 i la C-58. La nova previsió per finalitzar les obres dependrà de la tramitació i aprovació del modificat que està en redacció.

Per l'altra, s'està realitzant l'estudi informatiu en el tancament de l'autovia entre Terrassa i Granollers, prioritzant dins d'aquest tram l'itinerari entre Terrassa i Sabadell, amb l'objectiu que aquesta actuació tingui sentit en el seu conjunt.

El juny del 2017 el Ministeri de Foment tornava a adjudicar la redacció de l'estudi informatiu del tram d'uns 35 quilòmetres entre Terrassa i Granollers. D'aquesta manera, repeteix el tràmit que ja va fer el 2003 i que, deu anys després va arxivar, perquè el Ministeri de Medi Ambient va admetre que l'expedient d'avaluació ambiental havia caducat dues vegades. Després, caldrà procedir a fer l'expedient d'informació pública, l'avaluació d'impacte ambiental i encarregar la redacció del projecte amb el traçat escollit. Foment calcula que el pressupost de totes les actuacions podria suposar una inversió de 403 milions, i la finalitat és crear un arc de circumval·lació a Barcelona alternatiu al que formen l'AP-7 i la B-30.

El febrer del 2020 es va iniciar el procés d'informació pública del Pla Específic de Mobilitat del Vallès, que proposa una setantena d'actuacions encaminades a una mobilitat més sostenible, eficient i segura, amb el transport públic com a gran protagonista. Les mesures plantejades en el Pla són fruit d'un treball en què han participat, a més de la Generalitat, administracions locals i comarcals, ens territorials i socials i també la ciutadania. Les propostes tenen com a horitzó temporal l'any 2026.

El Pla de Mobilitat del Vallès fins al 2026 no contempla el Quart Cinturó entre Sabadell i Granollers, però sí la connexió entre Terrassa i Sabadell amb una via que no sigui de pas, ara dita 'Ronda Nord dels sistemes urbans de Terrassa i Sabadell'.

Tram Olesa de Montserrat-Viladecavalls

El tram de la B-40 de 6,2 quilòmetres entre Olesa de Montserrat i Viladecavalls, té dotacions pressupostàries als Pressupostos Generals de l'Estat (PGE) des de l'any 2006. Als PGE per 2022 hi figura una partida de 9,2 milions d'euros per enguany i de 13,7 milions d'euros per a 2023 per aquest tram. Les obres estaven previstes que estiguessin en servei l'any 2010, però les últimes previsions apunten a 2023, sempre que no es produeixin més retards.

El cost estimat de l'obra ha anat variant substancialment des de la seva aparició als Pressupostos. En els PGE 2022, el cost total estimat ascendeix a 263,6 milions d'euros, quan l'import d'adjudicació de l'obra l'any 2007 va ser de 129,5 milions d'euros i el cost total estimat era de 194,96 milions d'euros (PGE 2007). Per altra banda, també s'ha modificat substancialment els terminis d'execució de l'obra. En el moment de l'adjudicació els terminis d'execució previstos eren de 33 mesos (2 anys i mig), això no obstant, més de 14 anys i mig després, encara no estarà acabada l'obra.

El total de dotacions pressupostàries ascendeix fins als 265,8 milions d'euros, tenint en compte que als PGE 2021 i figuren 26,6 milions d'euros pressupostats l'any 2020 (any que es van prorrogar els Pressupostos Generals de l'Estat i del qual no tenim informació detallada sobre inversions reals pressupostades). El total pressupostat a gener de 2022 suposa un increment del 105% respecte a la xifra adjudicada al 2007 i l'obra encara està en execució.

Autovia orbital B-40: Tram Olesa de Montserrat-Viladecavalls

Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana

Pressupost en milers d'euros

		2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	
B-40 Tramo Olesa Montserrat - Viladecavalls (6,2km)	PGE 2006	800,00	4.400,00	18.730,00	35.190,00	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	59.120,00
	PGE 2007	-	3.001,40	29.021,03	60.042,05	102.887,81	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	194.952,29
	PGE 2008	-	-	5.920,36	40.566,84	97.175,15	198,47	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	143.860,82
	PGE 2009	-	-	-	50.034,02	73.915,67	13.506,04	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	137.455,73
	PGE 2010	-	-	-	-	44.222,85	43.506,04	10.000,00	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	97.728,89
	PGE 2011	-	-	-	-	-	23.400,00	42.620,00	57.440,00	9.450,00	-	-	-	-	-	-	-	-	-	132.910,00
	PGE 2012	-	-	-	-	-	-	7.311,29	12.077,87	18.047,93	30.597,34	-	-	-	-	-	-	-	-	68.034,43
	PGE 2013	-	-	-	-	-	-	-	3.880,00	0,00	19.870,00	21.450,00	-	-	-	-	-	-	-	45.200,00
	PGE 2014	-	-	-	-	-	-	-	-	0,00	0,00	19.269,52	18.334,00	-	-	-	-	-	-	37.603,52
	PGE 2015	-	-	-	-	-	-	-	-	-	12.000,00	25.437,52	21.474,00	30.632,64	-	-	-	-	-	89.544,16
	PGE 2016	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	12.070,00	31.960,00	34.770,00	31.810,00	-	-	-	-	110.610,00
	PGE 2017	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	28.723,65	25.000,00	31.942,55	27.000,00	-	-	-	112.666,20
	PGE 2018	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	25.000,00	18.942,55	27.000,00	-	-	-	70.942,55
	PGE 2019	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	nd	nd	nd	-	-	0,00
	PGE 2020	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	nd	nd	nd	-	0,00
	PGE 2021	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	13.639,24	-	13.639,24
PGE 2022	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	9.199,96	13.710,63	22.910,59
																			239.202,77	1.337.178,42

Font: CCOC amb dades dels Presupuestos Generales del Estado (PGE)

Autovia orbital B-40: Tram Olesa de Montserrat-Viladecavalls

Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana

Pressupost en milers d'euros

	PGE	Cost total	Pressupost n-1	Pressupost	Projecte n+1	Projecte n+2	Projecte n+3	Inici	Fi
B-40 Tramo Olesa Montserrat - Viladecavalls (6,2km)	2006	69.120,00		800,00	4.400,00	18.730,00	35.190,00	2006	2010
	2007	194.964,14	800,00	3.001,40	29.021,03	60.042,05	102.887,81	2006	2010
	2008	146.874,07	3.001,40	5.920,36	40.566,84	97.175,15	198,47	2006	2011
	2009	149.818,02	5.920,36	50.034,02	73.915,67	13.506,04		2006	2011
	2010	157.534,18	50.034,02	44.222,85	43.506,04	10.000,00		2006	2012
	2011	197.882,71	44.222,85	23.400,00	42.620,00	57.440,00	9.450,00	2006	2014
	2012	175.132,42	23.400,00	7.311,29	12.077,87	18.047,93	30.597,34	2006	2016
	2013	191.702,51	7.311,29	3.880,00	0,00	19.870,00	21.450,00	2006	2017
	2014	222.099,09	3.880,00	0,00	0,00	19.269,52	18.334,00	2006	2018
	2015	219.487,41	0,00	12.000,00	25.437,52	21.474,00	30.632,64	2006	2019
	2016	212.343,88	12.000,00	12.070,00	31.960,00	34.770,00	31.810,00	2006	2020
	2017	227.038,61	12.070,00	28.723,65	25.000,00	31.942,55	27.000,00	2006	2020
	2018	200.799,53	28.723,65	25.000,00	18.942,55	27.000,00		2006	2022
	2019	nd	nd	nd	nd	nd	nd	nd	nd
	2020	nd	nd	nd	nd	nd	nd	nd	nd
	2021	217.004,20	26.597,95	13.639,24				2006	2021
	2022	263.576,17	13.639,24	9.199,96	13.710,63			2006	2023

239.202,77

Font: CCOC amb dades dels Presupuestos Generales del Estado (PGE)

Connexió entre A-2 i la C-32 a Sant Boi de Llobregat

Administració: Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana

El projecte consisteix en connectar l'actual C-32 (antiga A-16) amb l'autovia A-2 mitjançant un tronc d'autovia de 2,26 km de longitud.

FITXA

Obra: Prolongació de l'Autovia del Baix Llobregat entre la Ronda Litoral i l'autopista C-32 (antiga A-16).

Imports licitats: 51.527.665,74 euros.

Imports adjudicats: 37.790.390,05 euros (desembre 2008).

Inici obres: 2009

Termini d'execució inicial: 19,5 mesos (1 any i 8 mesos).

Termini d'execució final: En execució. A gener de 2022, 151 mesos (12 anys i 7 mesos).

Anys aparició als PGE: 10 anys

Cost total estimat obra: 45 milions d'euros.¹

Posada en servei: -

La planificació d'aquesta infraestructura és anterior al 1991, any en què el projecte es va redactar. Actualment, consta en el Plan de Infraestructuras, Transporte y Vivienda PITVI (2012-2024) del Ministerio de Fomento, que és el que té la competència, en el Pla d'Infraestructures del Transport de Catalunya 2006-2026 i en el Conveni Departament de Territori i Sostenibilitat i el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

Per passar de l'A-2 a la C-32, els conductors han d'entrar al terme de Sant Boi i passar per la rotonda de la Parellada. En aquesta rotonda es registren llargues cues dels que volen sortir del municipi i també dels que provenen de Sant Climent de Llobregat, Santa Coloma de Cervelló i Sant Vicenç dels Horts, ja que la prioritat la tenen els que hi accedeixen des de l'autopista. Les cues motiven que es trigui 20 minuts a recórrer un quilòmetre. La finalització de l'actuació millorarà la seguretat viària, reduirà els costos logístics i afavorirà la reducció d'emissions.

Les obres van començar el 2009, però la demora en l'execució i les diverses aturades dels treballs, derivats de la crisi econòmica, han provocat que el projecte hagi quedat desfasat perquè no s'ajusta a l'actual normativa de seguretat viària.

El novembre del 2017 el Ministeri de Foment va reobrir el vial d'accés a Sant Boi des de la C-245, i d'aquesta manera s'eviten les llargues cues que es formaven, així i tot resta pendent la continuïtat de les obres de la variant.

¹ Nota de premsa del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana de 30 de setembre de 2021 <https://www.mitma.gob.es/el-ministerio/sala-de-prensa/noticias/jue-30092021-1333>

L'empresa adjudicatària de l'obra va entrar en liquidació el 2017. El febrer del 2019 el Ministerio de Fomento es va comprometre en reunió amb les autoritats locals a finalitzar aquell mateix any el projecte de finalització de les obres de la variant de la carretera comarcal C-245, amb l'objectiu d'adjudicar l'execució dels treballs durant el 2020.

Al setembre de 2021, el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana aprova provisionalment el projecte de traçat de terminació de les obres de la prolongació de l'autovia del Baix Llobregat entre la Ronda Litoral i l'autopista C-32 amb un cost total d'obra estimat de 45 milions d'euros (nota de premsa MITMA 30-09-21)¹. Des de l'aparició de dotacions pressupostàries per aquesta obra l'any 2009, aquest projecte suma un total de 159 milions d'euros pressupostats - tres vegades més que el cost total de l'obra estimat als PGE 2010 -, en un total de 10 aparicions als PGE. D'altra banda, el termini d'execució inicial era de 1 any i 8 mesos, però més de 12 anys i mig després, encara no s'ha executat.

Connexió entre A-2 i la C-32 a Sant Boi de Llobregat

Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana
S.E. de Infraestructuras de Transporte Terrestre (SEITTSA)

Pressupost en milers d'euros

		2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	
Conexión del cinturón Litoral con la C-32	PGE 2009	59.770,00	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	59.770,00
	PGE 2010	-	15.022,00	27.794,00	5.668,00	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	48.484,00
	PGE 2011	-	-	23.809,00	10.000,00	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	33.809,00
	PGE 2012	-	-	-	5.000,00	15.000,00	10.260,00	-	-	-	-	-	-	-	-	30.260,00
	PGE 2013	-	-	-	-	515,00	-	-	-	-	-	-	-	-	-	515,00
	PGE 2014	-	-	-	-	-	15.000,00	-	-	-	-	-	-	-	-	15.000,00
	PGE 2015	-	-	-	-	-	-	13.000,00	3.431,00	6.380,00	-	-	-	-	-	22.811,00
	PGE 2016	-	-	-	-	-	-	-	6.310,00	-	-	-	-	-	-	6.310,00
	PGE 2017	-	-	-	-	-	-	-	-	4.000,00	16.449,00	-	-	-	-	20.449,00
	PGE 2018	-	-	-	-	-	-	-	-	-	16.450,00	-	-	-	-	16.450,00
	PGE 2019	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,00
	PGE 2020	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,00
	PGE 2021	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,00
	PGE 2022	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,00	0,00
															158.876,00	253.858,00

Font: CCOC amb dades dels Presupuestos Generales del Estado (PGE)

Connexió entre A-2 i la C-32 a Sant Boi de Llobregat

Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana
S.E. de Infraestructuras de Transporte Terrestre (SEITTSA)

Pressupost en milers d'euros

	PGE	Cost total	Inversió prevista n-1	Pressupost	Projecte n+1	Projecte n+2	Projecte n+3	Inici	Fi
Conexión del cinturón Litoral con la C-32	2009	59.770,00		59.770,00				2009	2009
	2010	51.377,00	2.532,00	15.022,00	27.794,00	5.668,00		2008	2012
	2011	44.256,00	8.520,00	23.809,00	10.000,00			2008	2012
	2012	44.806,00	4.189,00	5.000,00	15.000,00	10.260,00		2008	2014
	2013	64.922,00	5.000,00	515,00				2008	2017
	2014	64.171,00		15.000,00			8.000,00	2008	2018
	2015	63.947,00	21.500,00	13.000,00	3.431,00	6.380,00		2008	2017
	2016	61.575,00	11.810,00	6.310,00				2008	2016
	2017	68.120,00	430,00	4.000,00	16.449,00			2008	2018
	2018	63.793,00		16.450,00				2008	2018
	2019	nd	nd	nd	nd	nd	nd	nd	nd
	2020	nd	nd	nd	nd	nd	nd	nd	nd
	2021								
	2022	36.146,00	-12.031,00						2008

158.876,00

Font: CCOC amb dades dels Presupuestos Generales del Estado (PGE)

Nou accés viari al port de Barcelona

Administració: Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana

Aquesta infraestructura, de caràcter estratègic pel desenvolupament del transport a la Unió Europea, és una de les baules pel desenvolupament del Corredor Mediterrani, que forma part de la xarxa europea de transports (TEN-T), i, per tant, rebrà finançament europeu.

FITXA

Obra: Nous accessos Sud, ferroviari i viari al Port de Barcelona. Eix viari.

Imports licitats: 143.931.555,58 euros.

Imports adjudicats: 97.398.483,66 euros (novembre 2014).

Inici obres: 2014

Termini d'execució inicial: 40 mesos (3 anys i 4 mesos).

Termini d'execució final: En execució. A gener de 2022, 85 mesos (7 anys i 1 mes).

Anys aparició als PGE: 15 anys.

Cost total estimat obra: -

Posada en servei: -

Les obres es van adjudicar el novembre de 2014 i el desembre van iniciar-se. El pressupost d'inversió en l'obra ascendeix a 117,85 milions d'euros, quantitat que sumada al cost de redacció del projecte, a l'import estimat de les expropiacions i a l'assistència tècnica pel control i vigilància de l'obra, fa una inversió inicial total de 141,97 M€. El termini d'execució era de 40 mesos.

L'actuació consistirà en la construcció d'un nou accés des de la Xarxa de Carreteres de l'Estat al Port de Barcelona pel seu límit sud. Actualment, l'accés viari es realitza a través de la Ronda Litoral (B-10), que presenta un significatiu trànsit de vehicles pesants.

Les obres, per les quals es va col·locar la primera pedra al desembre del 2014, no es van iniciar i s'està redactant un nou projecte que engloba els accessos viaris i ferroviaris en una mateixa obra, i no per separat, com en el projecte anterior. Aquesta decisió s'ha pres arran d'una decisió de l'Agència Estatal de Seguretat Viària, que va determinar que el projecte anterior no era segur.

El protocol per al desenvolupament dels accessos terrestres al port de Barcelona pel Sud, signat a l'octubre de 2020 per les administracions implicades (Generalitat de Catalunya, Ministeri de Transportes, Autoritat Portuària de Barcelona, Adif, Puertos del Estado i FGC), contempla com a solució constructiva l'establerta en l'estudi informatiu aprovat el 22 d'octubre de 2007. No obstant això, aquest protocol substitueix al signat el 4 de setembre de 2013, que establia una solució diferent. A diferència del subscrit fa set anys, ara també s'han incorporat qüestions com les terminals intermodals.

Al novembre de 2021, els ajuntaments de Barcelona i el Prat, el Port i la Generalitat van impulsar un Pla Director Urbanístic (PDU) per a la Terminal Intermodal que ha de culminar amb la construcció de quatre noves terminals ferroviàries, que se sumarien a les dues ja existents, i els

accessos viaris i ferroviaris. La intenció és que el PDU sigui aprovat en 2023 i suposarà una inversió de 600 milions d'euros. Els accessos viaris constaran d'una nova autovia d'accés directe al port des de la Ronda Litoral a Sant Boi, d'aquesta manera el trànsit del port no es barrejarà amb el trànsit de les Rondes i evitarà així els àmbits urbans i de polígon de la Zona Franca i Pratenc.

Al gener de 2022, la ministra de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, Raquel Sánchez, anuncia que la redacció dels nous accessos del port de Barcelona finalitzarà al juliol de 2022.

Tot i que les obres estan paralitzades des del seu inici, la suma de les dotacions pressupostàries que consten als diferents PGE aprovats des de 2006 ascendeix a 69,79 milions d'euros.

Nou accés viari al port de Barcelona

Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana

Pressupost en milers d'euros

		2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	
ACCESO AL PUERTO DE BARCELONA DESDE EL CINTURÓN LITORAL.	PGE 2006	100,00	320,00	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	420,00
	PGE 2007	-	2.050,00	50,00	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2.100,00
	PGE 2008	-	-	100,00	50,00	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	150,00
	PGE 2009	-	-	-	10,00	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	10,00
	PGE 2010	-	-	-	-	10,00	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	10,00
	PGE 2011	-	-	-	-	-	134,00	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	134,00
	PGE 2012	-	-	-	-	-	-	50,00	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	50,00
	PGE 2013	-	-	-	-	-	-	-	10.000,00	20.000,00	30.000,00	50.000,00	-	-	-	-	-	-	-	110.000,00
	PGE 2014	-	-	-	-	-	-	-	-	12.056,00	7.196,00	52.335,48	77.380,00	-	-	-	-	-	-	148.967,48
	PGE 2015	-	-	-	-	-	-	-	-	-	10.000,00	25.700,00	77.100,00	69.962,78	-	-	-	-	-	182.762,78
	PGE 2016	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	10.080,00	48.830,00	51.520,00	11.790,00	-	-	-	-	122.220,00
	PGE 2017	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	23.051,56	9.000,00	34.000,00	39.140,00	-	-	-	105.191,56
	PGE 2018	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,00	21.400,00	39.140,00	35.650,00	-	-	96.190,00
	PGE 2019	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	nd	-	-	-	-	0,00
	PGE 2020	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	nd	-	-	-	0,00
	PGE 2021	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2.050,68	24.315,84	97.285,22
PGE 2022	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	100,00	-	100,00
																			69.792,24	891.957,56

Font: CCOC amb dades dels Presupuestos Generales del Estado (PGE)

Nou accés viari al port de Barcelona

Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana

Pressupost en milers d'euros

	PGE	Cost total	Pressupost n-1	Pressupost	Projecte n+1	Projecte n+2	Projecte n+3	Inici	Fi
ACCESO AL PUERTO DE BARCELONA DESDE EL CINTURÓN LITORAL.	2006	720,00		100,00	320,00			2005	2007
	2007	2.100,00	100,00	2.050,00	50,00			2006	2008
	2008	2.200,00	2.050,00	100,00	50,00			2007	2009
	2009	110,00	100,00	10,00				2008	2009
	2010	20,00	10,00	10,00				2009	2010
	2011	134,00	10,00	134,00				2010	2011
	2012	50,00	134,10	50,00				2011	2012
	2013	184.000,00	50,00	10.000,00	20.000,00	30.000,00	50.000,00	2012	2017
	2014	202.319,48	10.000,00	12.056,00	7.196,00	52.335,48	77.380,00	2013	2018
	2015	196.352,78	12.056,00	10.000,00	25.700,00	77.100,00	69.962,78	2014	2019
	2016	128.469,23	10.000,00	10.080,00	48.830,00	51.520,00	11.790,00	2006	2019
	2017	173.397,81	10.080,00	23.051,56	9.000,00	34.000,00	39.140,00	2006	2021
	2018	174.568,96	23.051,56	0,00	21.400,00	39.140,00	35.650,00	2006	2022
	2019	nd	nd	nd	nd	nd	nd	nd	nd
	2020	nd	nd	nd	nd	nd	nd	nd	nd
2021	151.749,16	489,85	2.050,68	24.315,84	97.285,22		2006	2023	
2022	31.877,09	2.050,68	100,00				2006	2022	

69.792,24

Font: CCOC amb dades dels Presupuestos Generales del Estado (PGE)

Nou accés ferroviari al Port de Barcelona

Administració: Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (Adif)

L'actuació consta en el Plan de Infraestructuras, Transporte y Vivienda PITVI (2012-2024) del Ministerio de Fomento, que és el que ostenta la competència, el Pla d'Infraestructures del Transport de Catalunya 2006-2026 i el Pla territorial Metropolità de Barcelona. L'estudi Informatiu es va aprovar el 2006.

FITXA

Obra: Nous accessos Sud, ferroviari i viari al Port de Barcelona. Eix ferroviari.

Imports licitats: -

Imports adjudicats: -

Inici obres: -

Termini d'execució inicial: -

Termini d'execució final: -

Anys aparició als PGE: 7 anys

Cost total estimat obra: -

Posada en servei: -

L'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària va determinar que el projecte sobre el qual es treballava no era segur, la qual cosa obligava a tornar a començar des de zero i recuperar el projecte inicial presentat el 2007, que era molt més car, però compleix amb tots els estàndards de seguretat, amb una doble via d'ample mixt.

Per dur a terme el projecte ara descartat, la Generalitat de Catalunya, el Ministeri de Foment i el Port de Barcelona varen signar, el setembre del 2013, el "Protocol de col·laboració per a l'impuls i consecució del nou accés ferroviari al Port de Barcelona" mitjançant el qual el Port de Barcelona i el Ministeri de Foment -a través d'ADIF invertiria un total de 100 milions d'euros en el nou accés ferroviari per a mercaderies que donaria servei a l'ampliació sud de la instal·lació catalana. Aquesta inversió seria finançada al 50% entre ambdues entitats.

El nou projecte, que ha d'incloure els accessos viaris i ferroviaris, aquests de doble via d'ample mixt, estava pressupostat en 473 M€. D'aquests, 182 M€ els ha d'aportar el Ministeri de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana i la resta, el Port de Barcelona.

El protocol signat a l'octubre de 2020 per les administracions implicades (Generalitat de Catalunya, Ministeri de Transportes, Autoritat Portuària de Barcelona, Adif, Puertos del Estado i FGC) contempla com a solució constructiva l'establerta en l'estudi informatiu aprovat el 22 d'octubre de 2007. No obstant això, aquest protocol substitueix al signat el 4 de setembre de 2013, que establia una solució diferent. A diferència del subscrit fa set anys, ara també s'han incorporat qüestions com les terminals intermodals.

Al novembre de 2021, els ajuntaments de Barcelona i el Prat, el Port i la Generalitat van impulsar un Pla Director Urbanístic (PDU) amb la intenció de què aquest sigui aprovat en 2023. Aquest acord permetrà construir quatre noves terminals ferroviàries, que s'uniran a les dues ja existents, amb la intenció de transvasar al ferrocarril 400.000 contenidors i 46.000 semiremolcs anualment. Aquesta inversió s'afegeix als 400 milions ja previstos inicialment, per fer un total de 600 milions d'euros.

Al gener de 2022, la ministra de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, Raquel Sánchez, anuncia que la redacció dels nous accessos del port de Barcelona finalitzarà al juliol de 2022.

Per últim, cal esmentar que la dotació pressupostària de l'accés ferroviari UIC (Ample ferroviari estàndard) al port de Barcelona va aparèixer per primera vegada als PGE 2013 amb un cost total inicial de 100 milions d'euros i, fins als PGE 2022, s'han pressupostat més de 122,05 milions d'euros. Als PGE 2013, s'estimava la finalització de l'obra l'any 2016, però als PGE 2022 la data de finalització prevista es deu anys més tard, per l'any 2026.

Nou accés ferroviari al Port de Barcelona

ADIF

Pressupost en milers d'euros

		2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	
ACCESO UIC AL PUERTO DE BARCELONA	PGE 2013	60.000,00	25.000,00	15.000,00	-	-	-	-	-	-	-	-	-	100.000,00
	PGE 2014	-	32.000,00	25.200,00	-	-	-	-	-	-	-	-	-	57.200,00
	PGE 2015	-	-	10.000,00	25.000,00	25.000,00	-	-	-	-	-	-	-	60.000,00
	PGE 2016	-	-	-	7.500,00	16.157,00	20.445,00	20.229,00	-	-	-	-	-	64.331,00
	PGE 2017	-	-	-	-	4.000,00	20.445,00	33.131,00	17.657,00	-	-	-	-	75.233,00
	PGE 2018	-	-	-	-	-	0,00	1.000,00	30.000,00	40.000,00	-	-	-	71.000,00
	PGE 2019	-	-	-	-	-	-	nd	-	-	-	-	-	0,00
	PGE 2020	-	-	-	-	-	-	-	nd	-	-	-	-	0,00
	PGE 2021	-	-	-	-	-	-	-	-	0,00	-	-	-	0,00
	PGE 2022	-	-	-	-	-	-	-	-	-	8.552,00	2.061,00	1.229,00	11.842,00
													122.052,00	439.606,00

Font: CCOC amb dades dels Presupuestos Generales del Estado (PGE)

Nou accés ferroviari al Port de Barcelona

ADIF

Pressupost en milers d'euros

	PGE	Cost total	Inversió prevista n-1	Pressupost	Projecte n+1	Projecte n+2	Projecte n+3	Inici	Fi
ACCESO UIC AL PUERTO DE BARCELONA	2013	100.000,00		60.000,00	25.000,00	15.000,00		2013	2016
	2014	57.200,00		32.000,00	25.200,00			2013	2017
	2015	70.000,00	10.000,00	10.000,00	25.000,00	25.000,00		2013	2017
	2016	64.500,00	169,00	7.500,00	16.157,00	20.445,00	20.229,00	2015	2019
	2017	75.259,00	26,00	4.000,00	20.445,00	33.131,00	17.657,00	2016	2020
	2018	75.147,00	121,00	0,00	1.000,00	30.000,00	40.000,00	2016	2022
	2019	nd	nd	nd	nd	nd	nd	nd	nd
	2020	nd	nd	nd	nd	nd	nd	nd	nd
	2021								
	2022	35.744,00	1.575,00	8.552,00	2.061,00	1.229,00		2016	2026

122.052,00

Font: CCOC amb dades dels Presupuestos Generales del Estado (PGE)

6. Conclusions

Catalunya pateix un problema crònic de dèficit d'inversió en infraestructures per part de les Administracions Públiques. Durant l'última dècada, ha mancat una aposta decidida per la inversió i les xifres de licitació en relació amb el PIB se situen molt per sota de la mitjana dels països del nostre entorn. En aquest sentit, des del 2009, **el dèficit d'inversió acumulat se situa en els 35.000 milions d'euros l'any 2020** pel conjunt de les Administracions Públiques.

D'altra banda, les xifres pressupostades en inversions públiques a Catalunya per part de l'Estat i la Generalitat resten lluny d'executar-se al 100%. Des de 2013 a 2020, l'Estat ha executat de mitjana el 67,1% de les inversions públiques pressupostades i la Generalitat el 77,1%. Tots dos organismes es troben **lluny de complir amb unes xifres pressupostades ja de per si insuficients per atendre les necessitats de Catalunya**. Aquesta manca d'execució pressupostaria suposa pèrdues importants en oportunitats, competitivitat econòmica i de qualitat de vida de la ciutadania.

Pel que fa al seguiment pressupostari d'algunes de les obres més significatives, ens trobem que, per diverses raons que dificulten i enredereixen la seva execució, les obres es van repetint en els successius Pressupostos, de manera que en moltes ocasions el volum pressupostat any rere any és molt superior al finalment executat. **Aquesta repetició de les obres en els Pressupostos, per manca d'execució, altera i distorsiona els mateixos pressupostos**, on es reflecteixen volums d'inversió molt superior als reals, i fa que la credibilitat dels mateixos quedi en dubte en el conjunt de les Administracions Públiques.

Per tot això, demanem una inversió recurrent equivalent als 2,2% del PIB, basada en una planificació realista i que s'executi en el temps i forma planificada.