

LA CAMBRA DEMANA AL MINISTERI DE FOMENT QUE COMPLEIXI EL PROTOCOL D'INVERSIÓ EN CARRETERES SIGNAT EL 2005

- **Amb els endarreriments acumulats, és difícil que es compleixin els terminis compromesos pel nou eix d'autovia del Mediterrani (A-7, B-40 i A-2, a més de la connexió al Port de Barcelona).**

El **Ministeri de Foment i el DPTOP de la Generalitat** van signar el 27 d'octubre de 2005 un **protocol de col·laboració** que establia una sèrie d'actuacions -ja fossin licitacions, adjudicacions o execucions-, a desenvolupar a les xarxes de carreteres de competència d'ambdues administracions. El protocol, que té vigència fins al 31 de desembre de 2012, inclou també el compromís de canviar la titularitat d'alguns dels seus trams.

Tot i que, per a les actuacions encara no licitades en el moment de la signatura, **el protocol no obliga a la seva adjudicació i execució, sí obliga a la seva licitació**. Algunes d'aquestes actuacions es consideren, des d'aquesta corporació, com a cabdals per al desenvolupament econòmic del nostre país, com és l'eix d'autovia del Mediterrani (A-7, B-40 i A-2, a més de la connexió al Port de Barcelona).

El protocol, a més, **estableix unes condicions especialment flexibles per al desenvolupament de certs trams del Corredor del Mediterrani**, concretament especifica:

- **De l'A-7:** per al tram **Vilafranca del Penedès-Abrera**, el compromís del Ministeri de Foment era únicament el següent: *"Abans del 31 de desembre de 2012 es licitaran només obres pel 50 % del pressupost del tram"*.
- **Pel que fa a la B-40:** el tram de "tancament de l'autovia orbital", que en principi correspondria al tram Terrassa-Granollers, es deixa subjecte al que s'acordi *"en el pla de mobilitat metropolitana a pactar entre el MIFO i el DPTOP"*, que com tots sabem, no ha acabat d'aclarir del tot la definició del tram, sinó més aviat el contrari. I, a més, s'estableix el mateix compromís que s'ha comentat en el punt anterior: *"Abans del 31 de desembre de 2012 es licitaran només obres pel 50 % del pressupost del tram"*.

Es tracta, doncs, d'un protocol especialment conservador pel que fa al Corredor del Mediterrani, agreujat pel fet que **aquest acord de mínims és molt possible que no s'arribi a complir, tenint en compte l'endarreriment de les actuacions**, que des de fa temps es denuncia des de la Cambra de Comerç de Barcelona i que també va fer públic el GTI-4 en el seu cinquè informe sobre el grau d'acompliment dels compromisos de les administracions en matèria d'inversió en infraestructures a Catalunya, de finals del mes de desembre de 2009.

En aquest informe es feia a referència a una sèrie d'infraestructures planificades pel Ministeri de Foment que, si es trobessin executades i en servei, podrien evitar bona part dels problemes actuals en la xarxa de transports catalana.

Bona part d'aquestes actuacions porten un considerable retard acumulat, que **si no reben de forma urgent un impuls decidit i definitiu per a la seva execució i entrada en servei, Catalunya es trobarà en un risc més que probable de perdre posicions en l'economia estatal i internacional. En la seva majoria són parts integrants del Corredor del Mediterrani.**

A la taula següent es mostren aquelles actuacions corresponents a l'àmbit viari (remarcant en color groc aquelles que depenen del Ministeri de Foment):

Infraestructura	Tram / actuació	Aspecte a desbloquejar	Motiu
Autovia del Mediterrani (desdoblament N-340)	Castelló - Vandellós	Aprovació de l'estudi informatiu i declaració d'impacte ambiental	Termini excedit
	Vilafranca - Abrera	Acabar l'estudi informatiu	Termini excedit
Autovia orbital B-40	Olesa - Viladecavalls	Aprovació modificació projecte constructiu	---
	Terrassa – Granollers	Redacció estudi informatiu	Termini excedit Necessitat d'acord entre administracions.
	Granollers – Maçanet	Redacció estudi informatiu	Necessitat d'acord entre administracions
Desdoblament N-II a Girona	Maçanet – Sils	Aprovació nou projecte de traçat i redacció de projecte constructiu	Dificultats en l'execució de les obres previstes inicialment
	Sils – Caldes	Possible nova adjudicació de l'obra	Litigi contenciós – administratiu
Eix del Llobregat C-16	Berga – Bagà	Encàrrec del projecte constructiu	---
Eix Transversal C-25	---	Agilitació de l'obra	Necessitat de complir el termini, previst per al 2011

Infraestructura	Tram / actuació	Aspecte a desbloquejar	Motiu
Eix Occidental de Catalunya	Amposta – variant de Tortosa	Aprovació de l'estudi informatiu	Termini excedit
	Sopeira – frontera francesa	Aprovació dels estudis informatius	Terminis excedits
Nous accés viari al Port de Barcelona	Ramal d'autovia Cornellà-Port	Agilitar la redacció del projecte constructiu	Evitar nous retards, ja que l'estudi informatiu va finalitzar el 2001
Corredor Tarragona – Península A-27 (desdoblament N-240, Tarragona – Lleida)	Variant de Valls	Agilitar les obres	Excedit el termini de mitjan 2009, cal complir amb el nou termini de febrer 2011

El Corredor del Mediterrani

Tal i com hem recordat en d'altres ocasions, el corredor del Mediterrani és una de les vies de comunicació més antigues de la Península, i la més utilitzada actualment a Catalunya. Constitueix l'accés principal als nodes d'activitat econòmica i de transport més importants a Catalunya (ports, aeroports, zones logístiques).

Aquest corredor necessita un itinerari continu d'autovia que complementi a l'Autopista AP-7 en tot el seu recorregut i a la vegada permeti descarregar les carreteres N-II i N-340, que han d'exercir una funció que no es correspon amb les seves característiques de traçat, disseny i capacitat, fet que les ha convertit en vies de tràfic conflictiu, de difícil conducció, amb col·lapses freqüents i una alta accidentalitat.

El nou eix continu d'autovia haurà d'estar conformat per:

- **L'Autovia del Mediterrani A-7:** variant desdoblada de la N-340 que, venint des d'Algesires, arribarà fins a Vilafranca i Abrera.
- **L'Autovia Orbital B-40:** entre Vilafranca-Abrera¹ i Maçanet/Sils.
- La nova **Autovia A-2:** desdoblament de l'actual N-II entre Maçanet i La Jonquera.

¹ El tram Vilafranca-abrera és, de fet, comú a les autovies A-7 en el seu tram final i B-40 en el seu tram inicial

Aquests tres projectes viaris, que integren el nou eix d'autovia del Mediterrani, no només són irrenunciables, sinó també de vital i urgentíssima necessitat per a la nostra economia. I tots tres estan inclosos en el Conveni de l'any 2005.