

LA REPROGRAMACIÓN DE LOS PLAZOS DE 33 ACTUACIONES EN CATALUÑA NO PUEDE INCLUIR NINGUNA INFRAESTRUCTURA ESTRATÉGICA

- Ni España ni Cataluña pueden permitirse parar indefinidamente infraestructuras estratégicas como el Corredor Mediterráneo o las vías de acceso a los puertos
- Es necesario que haya celeridad y concreción para que las licitaciones asociadas al plan de colaboración se inicien antes de finales de año
- Hay que evitar que los recortes comporten inseguridad jurídica y problemas financieros a las constructoras y limitar la pérdida de lugares de trabajo en el sector

La Cámara valora muy negativamente los recortes de inversión anunciados por el Ministerio de Fomento y rechaza la rescisión de tres contratos que afectan a infraestructuras estratégicas para la competitividad económica de Cataluña y del conjunto de España. En consecuencia, reclama que se movilicen los recursos necesarios para su ejecución inmediata.

De manera directa, la suspensión de las obras del enlace entre la A-2 y la AP-7 en Catellbisbal y del tramo Medinyà -Orriols de la A-2 afectan el desarrollo del Corredor Mediterráneo en su conjunto, porque es evidente que si falla un eslabón, la cadena no funciona. Por lo tanto, **la rescisión de estos dos contratos sin aportar ninguna alternativa de solución revela la falta de compromiso del Ministerio de Fomento con el Corredor Mediterráneo.**

Con respecto a la A-27, se trata de la salida natural del puerto de Tarragona hacia el interior de la península ibérica. Este caso, además de afectar nuevamente el desarrollo del Corredor Mediterráneo, desmiente las informaciones del Ministro de Fomento, José Blanco, cuando afirmaba que los puertos no se verían afectados por los recortes.

Los recursos pendientes de la Disposición Adicional 3a del Estatuto

La Cámara de Barcelona considera que según los datos de las liquidaciones presupuestarias de 2007 y 2008, el importe pendiente de asignar para inversiones en infraestructuras con cargo al Estado en Cataluña en cumplimiento de la DA3 supera los 1.100 millones de euros.

Si a este importe le sumamos la estimación de la inversión pendiente de determinar recogida en los presupuestos de 2009 y 2010, el total de la inversión pendiente de asignar a proyectos concretos del Estado en Cataluña supera los 1.500 millones de euros.

Este importe debe permitir atenuar en Cataluña el impacto del recorte de inversión en infraestructuras anunciada por el Ministerio de Fomento.

Seguimiento del cumplimiento anual de la DA3 del Estatuto de Cataluña (millones de euros)

	2007		2008		2009		2010	
	PGE	Liquidado (92,3%)	PGE	Liquidado (90,5%)	PGE	Liquidado	PGE	Liquidado
Base de cálculo	21.335	19.681	24.073	21.796	24.948	n/d	24.085	n/d
Peso o PIB catalán sobre el total español	18,85%		18,72%		18,72%		18,64%	
Inversión según DA3 ^a	4.022	3.710	4.506	4.080	4.670	n/d	4.489	n/d
Inversión definitiva		3.710		4.080	4.670	n/d	4.489	n/d
Inversiones y transferencias de capital		3.153		3.411	3.925		3.843	
Liberación de peajes		56		66	82		81	
Partida adicional					800		*	
TOTAL		3.209		3.477	4.807		3.924	
Pendiente de asignar		501		603	-136		565	

* Para el año 2010 hay una partida presupuestaria adicional de 1.075 millones de euros a dividir entre Cataluña, Baleares y Castilla León.

Fuente: elaboración propia a partir de datos del Departamento de Economía y Finanzas de la Generalitat de Cataluña.

Los recursos provenientes de la colaboración público-privada

De los 17.000 millones de euros que contempla el Plan Extraordinario de Infraestructuras (PEI), con respecto a las obras de colaboración público-privada, **la Cámara reclama que la lista de las actuaciones seleccionadas se haga pública inmediatamente**, porque debe ser un objetivo irrenunciable que las licitaciones asociadas al PEI se inicien antes de final de año.

Ante esta situación, **la Cámara de Barcelona reclama al Ministerio de Fomento:**

- 1 . **El despliegue rápido y completo del PEI, para compensar en la medida que sea posible los efectos de los recortes presupuestarios anunciados.** En el caso de Cataluña, esta solución debe permitir finalizar los dos tramos de la autovía A-14 en la provincia de Lleida.
- 2 . **La publicación del resto de actuaciones también incluidas dentro del PEI, así como los criterios de selección de los proyectos**, que ha de incluir las prioridades en infraestructuras para Cataluña.
- 3 . **La relación de obras y proyectos afectados por la reprogramación presupuestaria**, tanto en términos económicos como temporales, de la cual deben quedar excluidas las actuaciones estratégicas.

Además, en el marco de la necesaria colaboración futura entre las administraciones y la iniciativa privada, **hace falta encontrar los mecanismos necesarios para evitar que los recortes anunciados comporten inseguridad jurídica y problemas financieros a las empresas constructoras y limitar la magnitud del ajuste de puestos de trabajo en el sector.**



Hace falta tener en cuenta que uno de los principales valores de las constructoras de nuestro país son sus equipos humanos, que en una situación de coyuntura económica como la actual, corren un serio riesgo de pérdida de este capital, difícil de recuperar y de volver a crear.

Por lo tanto, resulta imprescindible establecer un marco de estrecha colaboración mutua entre los diferentes niveles de la Administración (estatal, autonómica y local), que ofrezca al sector de la construcción diálogo constante y máxima transparencia en la toma de decisiones.

El Corredor Mediterráneo, imprescindible para el desarrollo económico de nuestro país

Respecto a Cataluña, los proyectos prioritarios son todas las actuaciones todavía pendientes que están recogidas en los protocolos de colaboración firmados entre el Ministerio de Fomento y el Departamento de Política Territorial y Obras Públicas en materia viaria y ferroviaria los años 2005 y 2006, respectivamente.

Entre las actuaciones incluidas en estos dos protocolos, **la Cámara considera capitales para el desarrollo económico de nuestro país todas las relacionadas con el Corredor Mediterráneo, tanto viario como ferroviario, incluidos la autovía orbital B-40 y los nuevos accesos terrestres al puerto de Barcelona.**



http://www.flickr.com/photos/cambra_barcelona



<http://delicious.com/cambrabcn/>



<http://presscambrabcn.posterous.com>



<http://www.slideshare.net/Presscambrabcn/documents>



<http://twitter.com/Presscambrabcn>