

Infraestructures i construcció

Corredor mediterrani

El Corredor Mediterrani és una infraestructura fonamental per a la connexió entre Catalunya i els principals centres econòmics europeus, així com perquè Catalunya sigui un punt de referència en els trànsits entre Europa, Àfrica i Àsia pel Mediterrani.

Aquesta infraestructura ha posat d'acord a tot el món econòmic i empresarial a l'hora de demanar que en lloc d'invertir en infraestructures de dubtosa necessitat i rendibilitat (tant social com econòmica) s'aposti clarament pel Corredor Mediterrani.

Per què es tant necessari el Corredor Mediterrani?

- El ferrocarril és el mitjà de transport més eficient i competitiu per a trajectes de mitjana i llarga distància des d'un punt de vista de costos econòmics.
- El transport per carretera a més de ser menys competitiu per aquest tipus de trajectes, suposa un elevat cost mediambiental i de congestió de les nostres carreteres.
- La connexió amb Europa és estratègica tenint en compte que és el principal soci comercial internacional de Catalunya. Però a més, la possibilitat d'estar més i millor relacionats amb els continents asiàtic i africà és estratègic tant per les relacions actuals com per les de futur, per la capacitat de desenvolupament que tenen els països d'aquestes regions.
- Així doncs, el Corredor Mediterrani, juntament amb uns ports i aeroports de primer nivell, podrien convertir el país en un centre logístic de referència a nivell mundial, especialment després de l'ampliació del canal de Suez, que incrementa el valor dels ports del Mediterrani.
- El Corredor Mediterrani ha de ser un instrument per tal d'impulsar la capacitat exportadora de la indústria catalana, més eficient i competitiu. Aquesta millora respecte la situació actual afavoriria l'atracció d'inversió estrangera i la instal·lació d'activitat al nostre país.
- El Corredor Mediterrani, a més, permetria un major aprofitament d'altres infraestructures complementàries ja que s'explotaria el potencial dels principals ports però també es milloraria la circulació de les vies terrestres.
- Darrerament hi ha hagut casos d'empreses interessades en instal·lar part de la seva producció a Catalunya però que no ho han fet per la inexistència d'aquesta infraestructura. I el mateix amb empreses que ja estaven instal·lades i han deslocalitzat la seva producció per aquest mateix motiu.

Propostes i necessitats

El Corredor per si sol serà una ajuda però cal que es compleixin una sèrie de requisits per tal d'aprofitar-ne el potencial:

- El corredor mediterrani ha de disposar de vies d'alta velocitat per a passatgers i de vies destinades al transport de mercaderies, en ambdós casos amb ample europeu i amb un trànsit regulat per la competència entre operadors i horaris disponibles per tal de maximitzar-ne l'aprofitament.
- Calen terminals intermodals que permetin la connexió del Corredor Mediterrani amb els ports per tal de maximitzar l'eficiència de tota la cadena de transport.
- En quant a la longitud dels trens, alguns experts recomanen 1.500 metres i l'estàndard europeu està en 750m. Longituds inferiors com es preveuen en diversos apartadors catalans redueixen notablement la competitivitat de la infraestructura.
- Cal que tota la línia tingui en compte la possibilitat de transportar semiremolcs i contenidors de grans dimensions per tal que el gàlib no sigui un impediment per a la utilització de la infraestructura.
- Cal una aposta clara per homogeneïtzar els amples de via, els tipus de tensió i els sistemes de control per tal d'evitar aturades i la necessitat de diverses màquines compatibles que encareixen els trajectes i en redueixen la competitivitat.
- Els centres econòmics i industrials catalans han de disposar de connexions adients per tal de tenir accés a les terminals ferroviàries del Corredor Mediterrani.
- El potencial industrial de les comarques del Vallès fa que el Corredor Mediterrani necessiti de centres logístics adients, amb capacitat i tecnologia adequades.

Obres pendents al Territori

B-40 (Estat)

La B-40 (Ronda del Vallès o Quart Cinturó) està als plans de Carreteres estatals des de 1968 i havia d'estar operativa el 1996. És evident que això s'ha incomplert i les darreres previsions preveuen que el túnel entre Olesa de Montserrat i Viladecavalls sigui operatiu al 2018-2019. El pressupost actual és de 170 milions d'euros i la ministra Pastor ha anunciat que podria augmentar.

Foment ha dit que elaborarà un estudi informatiu pel tram fins a Granollers, enllaçant amb Terrassa i Sabadell). Va ser un acord al què es va arribar al 2015 amb la Generalitat.

C-17 (Generalitat)

Són moltes les veus que han demanat un desdoblament de la C-17 tenint en compte la congestió actual i les previsions que s'incrementi com a resultat de noves activitats econòmiques.

Hi ha la possibilitat de construir un tercer carril o calçades laterals a l'alçada de Parets. A l'abril, els alcaldes dels municipis afectats van demanar que qualsevol actuació en aquest sentit tingués en compte l'opinió perquè fos una obra consensuada amb el territori.

C-58 (Generalitat)

S'ha anunciat l'ampliació de cara al 2017. Les obres preveuen ampliar amb un carril el tronc central en direcció a Barcelona, fer dos nous carrils de trenat per enllaçar amb l'AP-7 a l'altura del nus de Sant Pau i crear una calçada lateral de dos carrils des de Sant Quirze en direcció a Manresa.

Enllaç AP-7 i A-2

Aquesta obra a l'alçada de Castellbisbal duu 10 anys, amb diverses aturades. Foment preveu que aquesta obra de 2,4 quilòmetres finalitzi a finals de 2016.

Connexions ferroviàries

S'ha plantejat la construcció de diverses estacions al Vallès que permetin enllaçar amb diverses línies de Rodalies i Ferrocarrils de la Generalitat, cosa que descongestionaria algunes de les carreteres pel que fa a transport de viatgers entre les comarques del Vallès i amb l'Àrea Metropolitana.

En relació al desdoblament de la línia R-3, darrerament s'ha reiniciat la redacció d'estudis.

Política d'Obres Públiques

Contractació pública

Cal que totes les entitats públiques que liciten obres apliquin uns mateixos criteris homogenis a l'hora de dissenyar els plecs de condicions.

També convé lluitar contra les baixes generalitzades als concursos, que posen en perill la supervivència del sector i la qualitat de les obres.

Terminis de Pagament

Al llarg de la cadena de valor de la construcció, els proveïdors pateixen sovint retards injustificats en els seus cobraments, quan els contractistes principals ja han cobrat les obres encarregades.

Cal doncs que les administracions públiques supervisin el compliment estricte de la Llei 15/2010 de Terminis de Pagament al llarg de tota la cadena de valor, excloent de futures licitacions aquelles empreses que no compleixen amb els terminis legals envers els seus proveïdors.

Intrusisme i Competència deslleial

Les enginyeries privades catalanes pateixen la competència de les enginyeries públiques estatals com INECO, TRAGSA i TRAGSATEC. Cal que un futur govern central limiti l'acció d'aquestes entitats o bé siguin privatitzades, per tal de competir amb el sector privat.

Alhora, tant els serveis d'enginyeria com els de construcció afronten d'intrusisme i l'economia submergida. Des del Govern català caldria promoure amb el sector mesures com els segells de qualitat, els carnets professionals o bé els acords de bones pràctiques, per tal de regular el mercat i combatre la mala imatge del sector.

Impuls de la Rehabilitació

La rehabilitació d'edificis no acaba d'enlairar-se a Catalunya ni a l'Estat degut a les poc favorables polítiques i la manca d'incentius. Es perden milers de llocs de treball per aquesta situació, mentre els edificis cada cop són més vells i menys eficients energèticament.

Cal que s'apliqui un règim fiscal favorable a la rehabilitació, amb un IVA reduït sense excepcions ni ambigüitats, així com desgravacions generoses a l'IRPF. També convé establir mecanismes de finançament i subvenció a les obres de rehabilitació, tot aprofitant els fons europeus per a foment de l'eficiència energètica.

Foment de la Formació i la Innovació

El sector de la construcció ha de ser considerat com una indústria, amb mesures oportunes per a promoure una millor formació del seu personal, així com incentius a la innovació, per exemple en nous materials.