



La Generalitat adjudica la concessió de les estacions del tram II de l'L9/L10, entre el Polígon Pratenc i Zona Universitària

La Generalitat, mitjançant l'empresa pública Ifercat, ha adjudicat la concessió per a la construcció, manteniment i explotació de les 15 estacions de l'L9/L10 del tram II, per un període de 30 anys i un import de 1.435 MEUR. Aquesta fórmula per a l'entrada del capital privat en el finançament de la línia es va aplicar l'any 2008, amb l'adjudicació de les concessions de les estacions dels trams I i IV. L'objectiu és doble, ja que garanteix la inversió necessària per a continuar l'execució d'aquesta obra estratègica per a la ciutat i al mateix temps es dona entrada a la col·laboració privada en la gestió de les estacions. Ifercat mantindrà la propietat de les estacions de l'L9 i TMB en serà l'operador.



Nou impuls al finançament de l'L9/L10

La Generalitat, mitjançant l'empresa pública Ifercat, ha adjudicat la construcció, manteniment i explotació de les 15 estacions de l'L9/L10 corresponents al tram II, entre el Polígon Pratenc i Zona Universitària a un consorci d'empreses compost per Dragados (Cat D.C.C.), Comsa Emte Concesiones, S.L. i ACSA Obras e Infraestructuras, S.A. La concessió es limita a un període de 30 anys, més el termini d'execució de les obres, i suma un import de 1.435 MEUR dels quals 807,7 MEUR són d'inversió.

Aquesta fórmula de concessió d'obra pública per a la construcció, conservació i manteniment de les estacions de l'L9, introduïda pel Govern l'estiu del 2008, té com a objectiu garantir el finançament de les infraestructures en marxa i promoure la participació del sector privat per a construir, mantenir i finançar el cost de part de l'L9/L10 del metro. Això permet, alhora, una disminució de la càrrega directa als pressupostos del Govern, i l'aprofitament màxim de les aportacions, recursos tècnics, experiència i capacitat econòmica del sector privat.



En aquest sentit, l'octubre del 2008 es van adjudicar les primeres concessions, corresponents a les 26 estacions dels trams I i IV de la línia, que van sumar 2.313 MEUR, dels quals 1.708 MEUR són d'inversió en obra. El tram I es va adjudicar al consorci format per FCC, OHL i Copisa, i el tram IV, al consorci format per Dragados (Cat D.C.C.), Comsa i Acsa Sorigué.

L'any 2011 es preveu licitar també les 11 estacions que conformen el tram III, entre Zona Universitària i Sagrera Meridiana, l'últim que resta per concessionar de tota la línia.

Concessió del tram II de l'L9

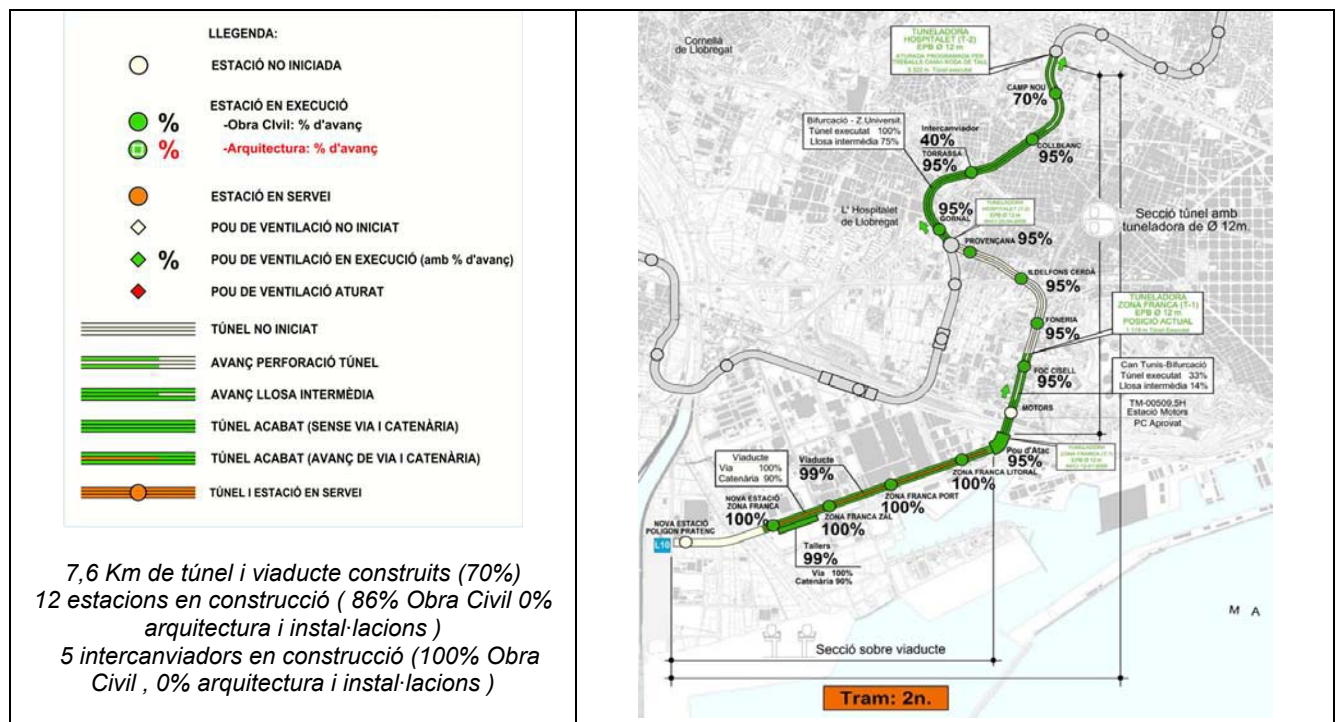
Els concessionaris del tram II haurà d'assumir l'execució de la totalitat de l'obra de les estacions encara per construir, així com continuar els treballs a les estacions ja iniciades d'aquest tram. En aquest sentit, haurà d'impulsar les licitacions pendents que calguin per a completar-les (arquitectura, acabats i instal·lacions), i s'encarregarà del manteniment i explotació de les estacions, que inclou la neteja, el funcionament d'ascensors i escales i la ventilació.

En total, la construcció de l'L9/L10 comporta una inversió de 6.537 MEUR. Es preveu que el 44% d'aquestes obres es financin amb col·laboració privada, amb l'estructura per la qual les estacions, la seva arquitectura i les seves instal·lacions es construeixen i mantenen pels concessionaris. Els túnels, les vies i catenàries, el centre de control i les comunicacions romandran sota el control d'Ifercat i es financen pressupostàriament.

15 estacions al tram II

La concessió que ara s'adjudica comprèn la construcció, conservació, manteniment i explotació de les 15 estacions de l'L9 del metro del tram II, ubicades al llarg dels seus 10,8 quilòmetres de longitud. Les estacions concessionades d'aquest tram són:

- **ZAL Prat (Polígon Pratenc)**
- **Nova Estació Zona Franca**
- **Zona Franca ZAL**
- **Zona Franca Port**
- **Zona Franca Litoral**
- **Motors**
- **Foc Cisell**
- **Foneria**
- **Ildefons Cerdà**
- **Provençana**
- **Gornal**
- **Torrassa**
- **Collblanc**
- **Camp Nou**
- **Zona Universitària**



IFERCAT, propietària; GISA, gestor de l'obra ; TMB, operador

La concessió no comporta modificacions quant a la titularitat de la xarxa, de manera que la Generalitat, a través d'Ifercat manté la propietat de les estacions i del túnel per on circularan els trens i és la responsable de les comunicacions neuràlgiques.

GISA continua com ens gestor encarregat de les obres de construcció de l'L9/L10 i, conseqüentment, també de la gestió dels nous concessionaris en el tram II.

L'Entitat Metropolitana del Transport (EMT) serà el prestador del servei, mentre que Transports Metropolitans de Barcelona (TMB) en serà l'operador. D'aquesta manera, la línia quedarà integrada a la xarxa actual per tal d'oferir un servei eficient als usuaris de metro de l'Àrea Metropolitana.

Pel que fa a l'explotació de les zones comercials, la publicitat o telecomunicacions a les estacions, Ifercat durà a terme un estudi per analitzar les diferents possibilitats i alternatives en aquest sentit.



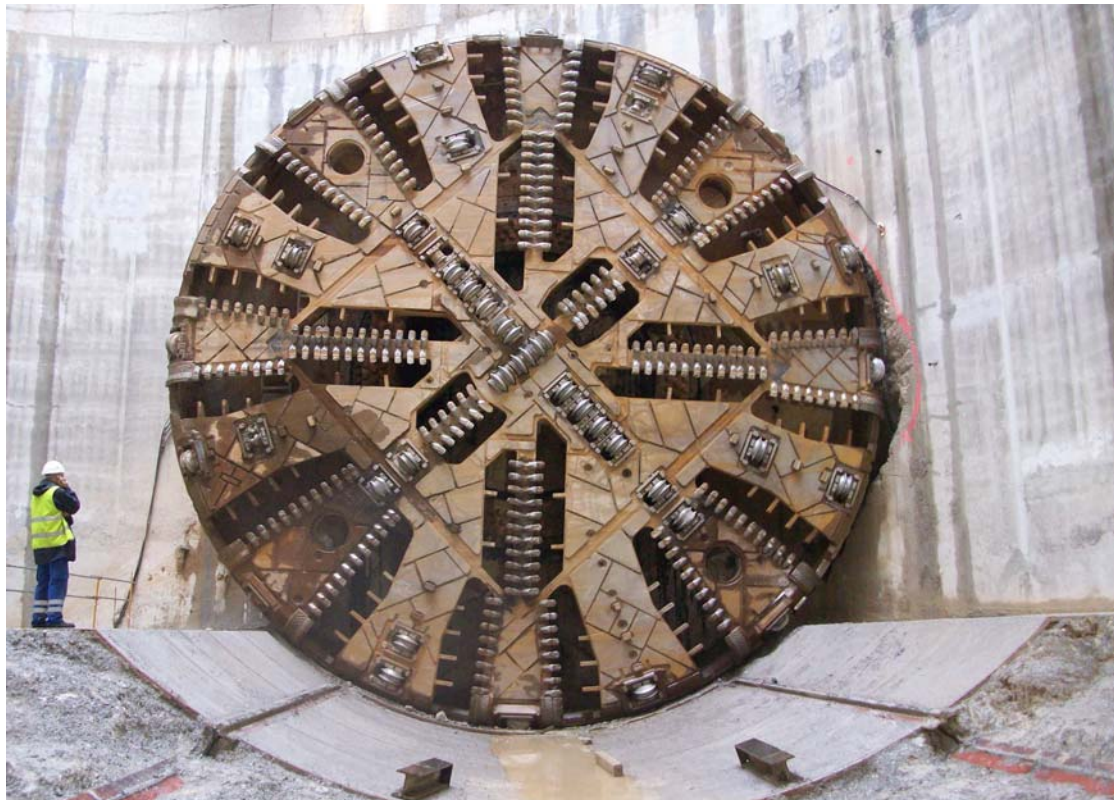
La tuneladora de Zona Universitària reprèn la marxa

D'altra banda, la tuneladora que perfora el tram central des del pou Bifurcació fins a Mandri ha tornat a arrencar, un cop s'han completat els treballs de manteniment i canvi d'eines que s'hi han dut a terme durant els últims mesos a l'estació de Zona Universitària.

D'aquesta manera, la màquina reprèn la marxa, per tal d'excavar els 3,9 km pendents entre Zona Universitària i Mandri, amb la previsió que hi arribi entre finals del 2011 i principis del 2012.

Prèviament, la tuneladora ja ha excavat el tram entre el pou bifurcació i Zona Universitària, de 3,3 km de longitud. En aquest sentit, la màquina va començar a perforar a l'abril del 2009 al pou Bifurcació, i va arribar a Zona Universitària el passat mes de maig.

Un cop aquí, durant aquest temps s'ha dut a terme una parada tècnica per adequar la màquina als terrenys més durs del nou tram a excavar, on predomina el granit. En aquest sentit, s'ha introduït un nou capçal per a la màquina, amb l'objectiu d'adequar-la a la morfologia del sòl del nou tram. Anteriorment, ja s'havia extret el capçal utilitzat per a perforar el tram de 3,3 km entre el pou Bifurcació i Zona Universitària. La roda de tall d'aquesta tuneladora és de 12 metres de diàmetre i 200 tones de pes.



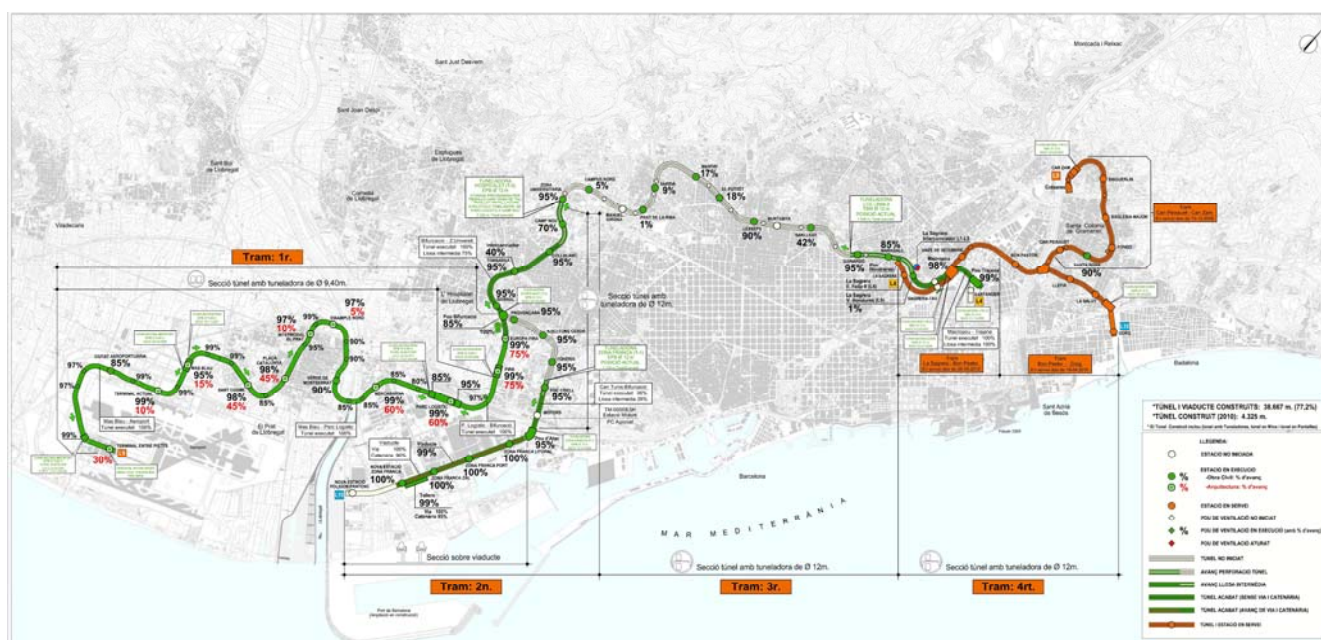
Tuneladora a Zona Universitària

3 tuneladores en marxa

Amb la represa de la tuneladora de Zona Universitària, ja són 3 les màquines que perforen actualment el túnel de l'L9/L10 en diferents punts. En aquest sentit, a principis d'octubre va reprendre la marxa la tuneladora de Guinardó, que perfora el tram central en sentit contrari, i una altra tuneladora de 12 metres de diàmetre excava el tram entre el viaducte de la Zona Franca i el pou Bifurcació i actualment està excavant en direcció a l'estació de Foneria.

En total, ja s'han executat prop de 38,5 km de l'L9/L10 d'un total de 50 km, dels quals 11 ja es troben en servei. Es tracta del ramal de Santa Coloma de Gramenet, que va entrar en funcionament a mitjans de desembre del 2009, amb 5 estacions (Can Peixauet – Can Zam, llevat de Santa Rosa) i del ramal de Badalona, que es va obrir a l'abril, amb 4 estacions més (Bon Pastor – Gorg). Finalment, al juny es van posar en marxa dues estacions més en el tram contigu: Onze de Setembre i l'intercanviador de La Sagrera, dins del terme municipal de Barcelona.

El proper tram en entrar en funcionament serà el ramal de l'aeroport de Barcelona, cap al 2012. La previsió és que tota la línia funcioni el 2014.



15 d'octubre de 2010