



## La inversió del Grup Foment a Catalunya s'ha desplomat un 50% entre 2004 i 2014, el doble que al conjunt de comunitats autònomes

- **Caiguda dramàtica del pes de la inversió en infraestructures de l'Estat a Catalunya els darrers cinc anys, passant del 18,4% al 2009; a l'11,3% al 2014.**
- **A l'Arc Mediterrani, el volum d'inversió en infraestructures ha registrat un descens del 44% entre 2004 i 2014, molt superior a la mitjana de comunitats autònomes.**
- **En relació al trànsit de mercaderies i de passatgers, la inversió de l'estat espanyol en carreteres i ferrocarril a Catalunya és insuficient.**

**Barcelona, 24 de juliol de 2014.** – El Gabinet d'Estudis Econòmics de la Cambra ha elaborat un estudi que analitza els criteris de distribució territorial de la inversió en infraestructures de l'Estat (és a dir, Grup Foment, que inclou la inversió del ministeri i la de les empreses públiques que en depenen, com ara Aena, Renfe, Ports de l'Estat, etc.) durant la darrera dècada (2004-2014). L'estudi es publicarà a la *Memòria Econòmica de Catalunya 2013* del Consell de Cambres que es presenta el 28 de juliol.

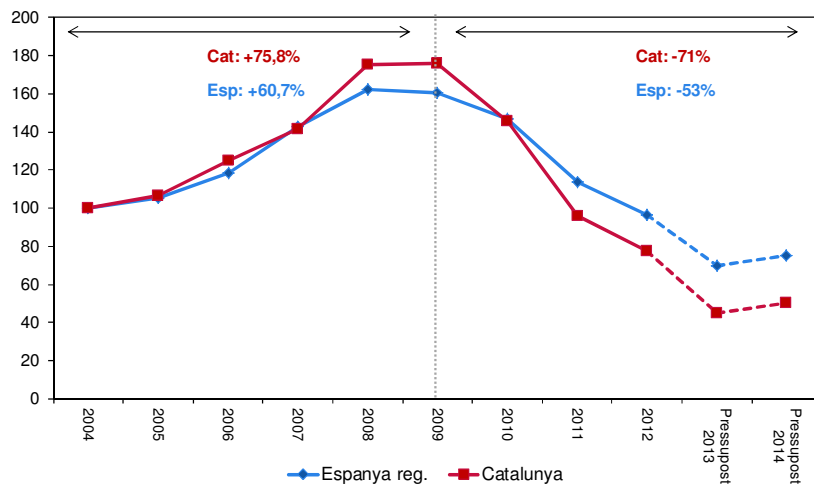
### **La inversió del Grup Foment a Catalunya s'ha reduït un 50% entre 2004 i 2014, el doble que al conjunt de comunitats autònomes (-25%)**

Durant la darrera dècada, es poden diferenciar dos períodes pel que fa a l'evolució de la inversió pública de l'Estat en infraestructures.

Una primera fase expansiva de 2004 a 2009, durant la qual la inversió va créixer més a Catalunya que al conjunt de regions espanyoles (75,8% enfront del 60,7% la inversió regionalitzada), coincidint amb la construcció de dos grans projectes: l'AVE Madrid-Barcelona i l'ampliació de l'Aeroport de Barcelona - El Prat.

I una segona fase recessiva, de 2009 a 2014, durant la qual l'ajustament pressupostari de la inversió de l'Estat ha afectat més a Catalunya que a la mitjana de comunitats (-71% enfront -53% la inversió regionalitzada). En aquesta etapa, el projecte més important que es va fer a Catalunya va ser l'ampliació del Port de Barcelona.

**Gràfic 1. Inversió del Grup Foment (índex 2004=100).**  
Font: Ministeri de Foment i Pressupostos de l'Estat 2014

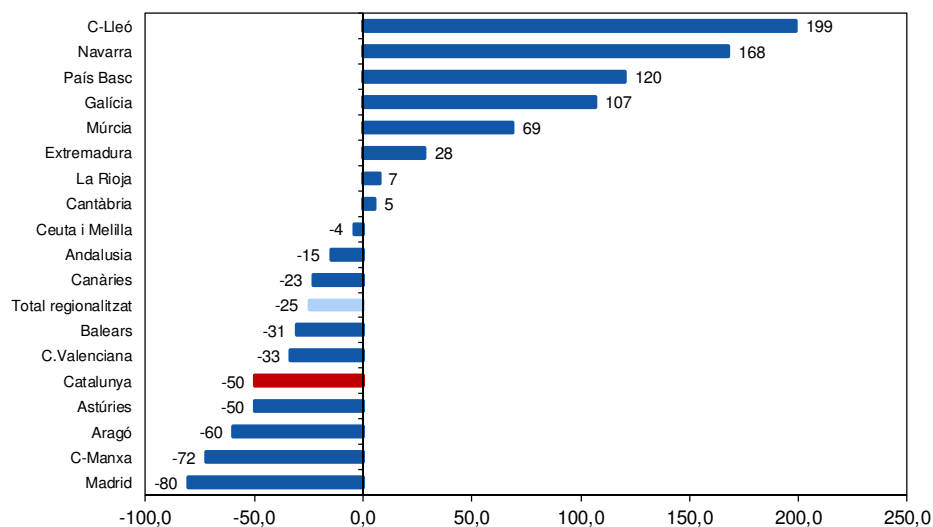


Si comparem l'evolució al llarg de tota la dècada, 2004-2014, s'observen grans diferències per comunitats autònomes, sent **Catalunya la cinquena comunitat on més s'ha reduït la inversió del Grup Foment, just el doble del que ho ha fet el conjunt de la inversió regionalitzada.**

Com es veu al gràfic 2, a vuit comunitats autònomes la inversió pressupostada el 2014 supera la realitzada el 2004: en algunes és més del doble com a Navarra, País Basc i Galícia, o el triple com a Castella i Lleó. En canvi, a Catalunya, Astúries, Aragó, Castella la Manxa i Madrid l'ajust entre 2004 i 2014 supera el 50%.

A l'Arc Mediterrani (Catalunya, C.Valenciana i Balears), el volum d'inversió en infraestructures ha registrat un descens del 44% entre 2004 i 2014, molt superior a la mitjana de comunitats autònomes (-25%).

**Gràfic 2. Inversió del Grup Foment (variació entre 2004 i 2014, en %).**  
Font: Ministeri de Foment i Pressupostos de l'Estat 2014



### Des de 2010, Catalunya amplia gradualment el seu dèficit d'inversió en infraestructures en relació al PIB. La DA3<sup>a</sup> no s'ha aplicat perquè l'Estat no ha complert amb els compromisos

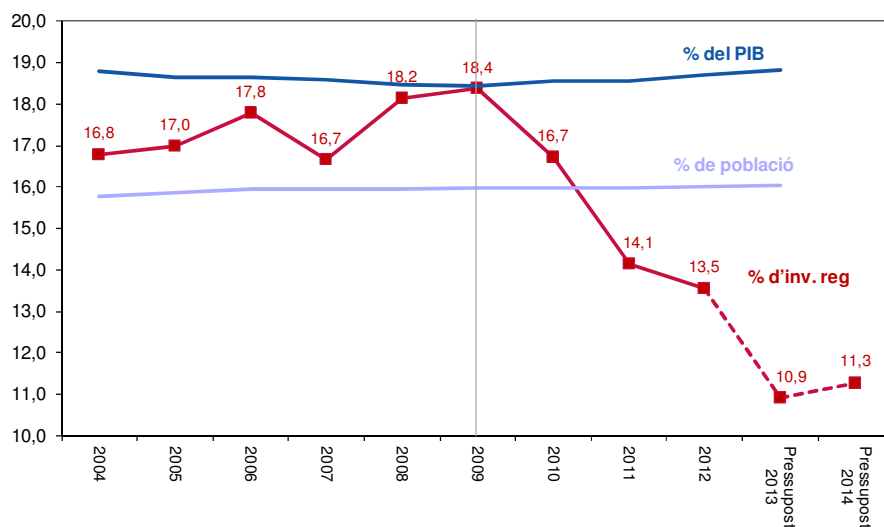
Durant el període 2004-2009, l'Estat ha destinat a Catalunya a l'entorn del 17,5% de la inversió en infraestructures, però a partir de 2010, aquest percentatge s'ha anat reduint fins a situar-se en l'11,3%, allunyant-se cada vegada més del seu pes en el PIB, i situant-se també força per sota del seu pes en la població.

El dèficit d'inversió es calcula com la diferència entre el pes en la inversió regionalitzada i el pes en el PIB espanyol. A Catalunya, durant la darrera dècada, el dèficit d'inversió ha estat de 3 punts percentuals en mitjana anual. Si comparem amb la resta de comunitats, Catalunya és la que ha rebut un percentatge d'inversió estatal més allunyat del seu pes econòmic durant el període 2004-2014 (sense considerar les comunitats forals i Madrid per les seves especificitats).

La Disposició Addicional 3<sup>a</sup> es va incorporar a l'Estatut d'Autonomia justament per corregir aquest dèficit, però no s'ha aplicat perquè l'Estat ha deixat de complir amb els compromisos. Els set anys de vigència van finalitzar el 2013, just l'any en què la participació de la inversió de Catalunya en el total regionalitzat ha estat més baixa, un 10,9%.

Gràfic 3. Inversió del Grup Foment a Catalunya sobre el total d'Espanya regionalitzada (en %)

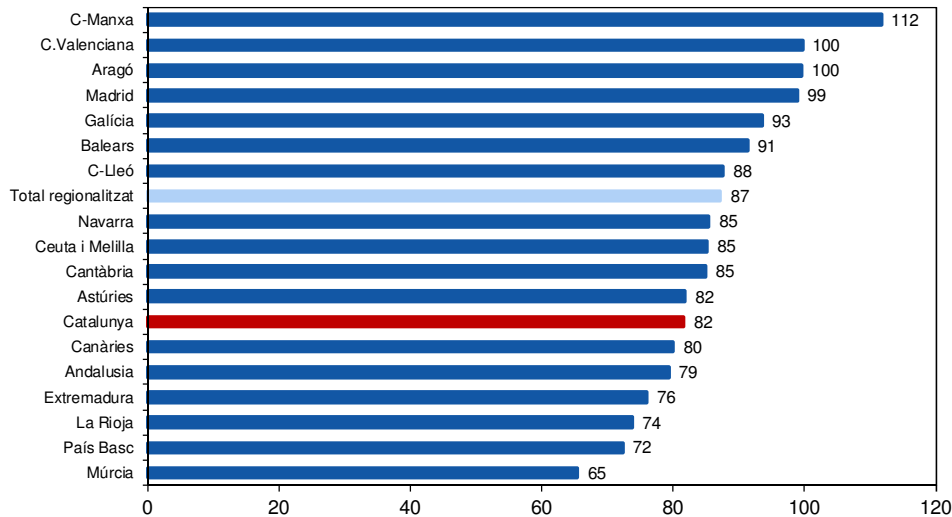
Font: Ministeri de Foment i Pressupostos de l'Estat



### A Catalunya, el 18% de la inversió pressupostada entre 2004 i 2012 no s'ha realitzat

El grau d'execució a Catalunya de la inversió del Grup Foment ha estat sistemàticament inferior a la mitjana estatal. En mitjana durant el període 2004-2012, el grau d'execució a Catalunya ha estat del 82%, això vol dir que un 18% de la inversió que contempen els pressupostos no s'ha realitzat, enfront d'un grau d'execució del 87% al conjunt de comunitats.

**Gràfic 4. Grau d'execució de la inversió del Grup Foment.  
Mitjana 2004-2012 (inversió liquidada/inversió pressupostada, en %)**  
Font: Ministeri de Foment i Pressupostos de l'Estat



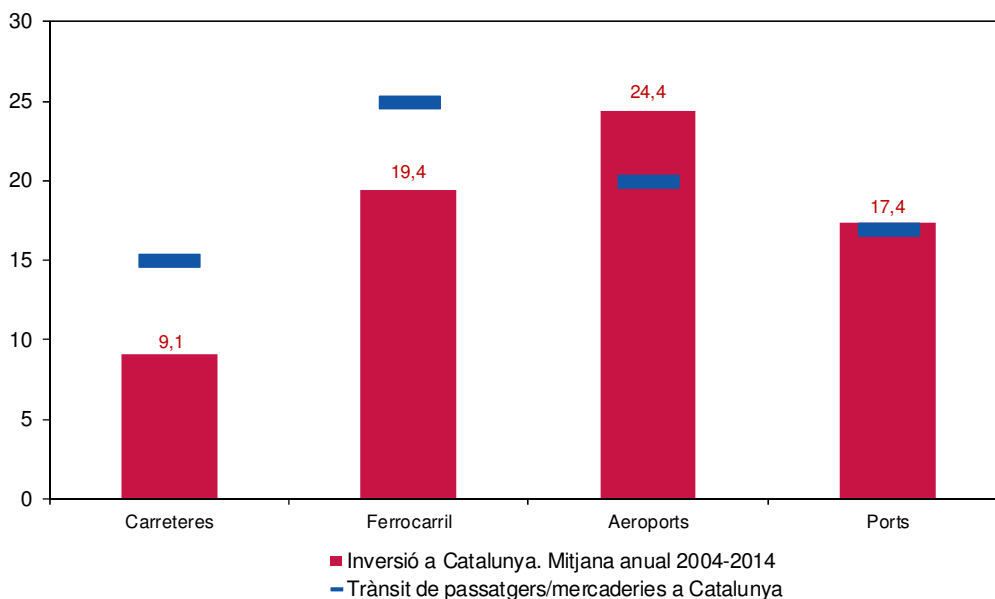
### En relació al trànsit de mercaderies i de passatgers, la inversió de l'Estat espanyol en carreteres i ferrocarril a Catalunya és insuficient

Per saber si l'Estat ha distribuït la inversió seguint criteris de demanda, el monogràfic compara, per a cada mitjà de transport, la distribució territorial de la inversió amb la distribució del trànsit de mercaderies i passatgers. Aquest exercici també servirà per marcar un objectiu d'inversió per l'Estat a Catalunya a mitjà termini que, alhora, permeti garantir la qualitat i el manteniment de les seves infraestructures.

- Per Catalunya circula aproximadament el 15% de les mercaderies que es mouen per carretera, el 25% del trànsit ferroviari (mitjana entre mercaderies i viatgers), el 20% d'aeronaus i passatgers dels aeroports espanyols, i el 17% del trànsit portuari de mercaderies. Això significa que Catalunya hauria de rebre, com a mínim, aquests percentatges de la inversió estatal en cada tipus d'infraestructura.
- Però això no ha estat així. En el període 2004-2012 (amb dades liquidades), Catalunya ha rebut el 9,1% de la inversió estatal en carreteres el 19,4% de la inversió en ferrocarril, el 17,4% de la inversió en ports i el 24,4% de la inversió en aeroports.
- **Els dèficits més importants s'observen en carreteres, on només s'ha invertit el 9,1% de la inversió regionalitzable mentre que per les carreteres catalanes circulen el 15% de les mercaderies estatals, i en ferrocarrils, que ha rebut un 19% d'inversió estatal però concentra el 25% del trànsit de mercaderies i passatgers.**

A més, cal fer una consideració afegida i és que les dades pressupostades de 2013 i 2014, que no figuren en aquest gràfic, mostren una caiguda molt significativa de la inversió en infraestructures a Catalunya en totes les categories, per la qual cosa és molt probable que avui no s'estigui assolint l'objectiu marcat per a cap tipus d'infraestructura.

**Gràfic 5. Percentatge d'inversió a Catalunya per tipus d'infraestructura i percentatge de trànsit sobre el total d'Espanya. Mitjana període 2004-2014. Font: Ministeri de Foment**



## CONCLUSIONS:

- 1) L'ajust de la inversió de l'Estat de 2010 en endavant no s'ha efectuat seguint criteris de PIB.** En algunes comunitats autònomes s'ha arribat a uns nivells d'inversió insosteniblement baixos sent Catalunya una de les més perjudicades, precisament el territori que pot liderar la recuperació econòmica i on el trànsit de mercaderies i passatgers demanda unes inversions de manteniment i d'ampliació de les infraestructures més urgents.
- 2) Catalunya té actualment un dèficit important d'inversió en carreteres i ferrocarrils.** La recuperació econòmica està en marxa i amb ella vindran augments en la circulació de passatgers i de mercaderies i començaran a ser cada vegada més freqüents els episodis de congestió, sobretot en aquelles zones més saturades.
- 3) Cal replantejar amb urgència la política d'inversions, prioritzant el criteri d'eficiència i de rendibilitat social i econòmica de la inversió** per sobre d'altre tipus de criteris, tenint en compte la capacitat del sector públic per continuar impulsant el creixement econòmic per la via de la inversió és més limitada que en dècades anteriors, i davant de la necessitat de renovar en profunditat les bases de competitivitat de l'economia espanyola. **Cal preparar la redacció de nous projectes per tenir-los a punt en el moment adient i explorar la seva execució per via pressupostària o activant mecanismes de col·laboració públicoprivada.**



<http://premsa.cambrabcn.org>