



La inversió pública en infraestructures mai no tornarà a assolir el nivell de fa 10 anys

- **L'execució de 2017 confirma la tendència dels últims anys i augura la del futur a mitjà i llarg termini: la inversió pública en infraestructures està i estarà a la banda baixa.**
- **Els objectius de reducció del dèficit i del deute públics corroboren la deriva d'un menor esforç inversor en infraestructures en els propers anys.**
- **Davant d'aquest escenari, la Cambra de Barcelona exigeix que el repte de futur passi per resoldre amb eficiència els desequilibris actuals de la xarxa viària i de la xarxa ferroviària i per dedicar major atenció a la gestió de la demanda que a l'increment de l'oferta infraestructural.**

Barcelona, 1 de juny de 2018.- La inversió pública en infraestructures mai no tornarà a assolir el nivell de fa 10 anys, tal i com es desprèn de l'informe "30 anys d'inversions en infraestructures de mobilitat a Catalunya: balanç i perspectives de futur" elaborat per la Cambra de Comerç de Barcelona

Al llarg dels darrers 30 anys s'ha més que triplicat la dotació de capital en infraestructures de mobilitat a Catalunya, malgrat les mancances que encara persisteixen. En aquest sentit, **el tradicional dèficit de dotació d'infraestructures de transport de Catalunya dins del conjunt d'Espanya s'ha reduït però no eliminat.** Com a resultat d'aquesta evolució, Catalunya ha anat recuperant progressivament pes en l'estoc de capital en infraestructures de transport del conjunt de l'Estat.

Els darrers 30 anys han estat marcats per dos períodes: de 1988 a 2005, quan es produeix un descens del pes relatiu de Catalunya i el 2006 fins al final de la sèrie disponible, on s'observa una recuperació fins arribar a assolir una participació del 16,8% el 2013, la xifra més alta del període analitzat. Tanmateix, **el percentatge assolit continua sent inferior al pes de l'economia catalana en el PIB espanyol (19%), però se situa al nivell del seu pes en la població espanyola (16%).**

Per tipus de transport, **ha augmentat la participació relativa en la dotació de capital en ferrocarrils i aeroports, fins a superar el 20%.** Tot i això, en el cas del ferrocarril hi ha un excessiu pes del transport de passatgers en alta velocitat (AVE), en detriment del sistema de rodalies o del transport ferroviari de mercaderies.

En canvi, **la xarxa viària ha estat la gran penalitzada de la política d'inversions durant la darrera dècada.** Durant els últims 30 anys, la intensitat inversora del sector públic a Catalunya va fer un primer salt a finals dels vuitanta, amb el primer pla de carreteres. Aquest pla de la Generalitat va suposar l'inici d'un llarg període d'inversió, incrementat a partir de 1995 per la construcció de la xarxa de ferrocarril d'alta velocitat i l'ampliació d'aeroports i ports, que va arribar al seu màxim el 2009.

Aquest impuls inversor durant la fase alcista del cicle econòmic va ser compartit pels tres nivells d'administració pública (Estat, Generalitat i local). En canvi, a partir de 2010 la inversió pública es



va desplomar com a conseqüència del canvi de signe de la política fiscal forçada per la crisi del deute. L'esforç inversor va caure per sota del 2% del PIB, tendència que ha seguit fins avui.

Les fórmules de finançament específic van ser la via escollida per la Generalitat a partir de 2007 per finançar algunes de les principals obres d'infraestructures públiques, amb un volum total d'inversió superior als 7.400 milions d'euros.

Pel que fa a l'evolució de la inversió real, en el cas del grup Foment a Catalunya, **la inversió efectiva va ser de 790 milions d'euros, amb un 77% d'execució sobre la inversió pressupostada.** Aquest valor confirma que la inversió pública en infraestructures segueix a la banda baixa, per molt que el 2017 hagi estat millor que el 2016.

De fet, els objectius de reducció del dèficit i del deute públics condicionen la capacitat inversora, i ho seguiran fent els propers anys, de manera que el llindar dels 1.000 milions d'euros anuals és una fita superior que costarà d'assolir.

Les dades d'inversió pressupostades acostumen a sobreestimar la inversió real, atenent el baix grau d'execució que ha caracteritzat la inversió en infraestructures de l'Estat a Catalunya. Així ha succeït any rere any durant la darrera dècada a Catalunya, a excepció únicament de l'any 2012, quan es va executar per sobre del pressupostat per l'acabament de l'AVE fins a la frontera francesa.

Tanmateix, **la tònica habitual és que el grau d'execució de la inversió a Catalunya sigui inferior al del conjunt de la inversió regionalitzada a Espanya.** Tot i això, cal destacar que el 2017 sí que ha estat excepcional, i el 77,0% executat a Catalunya supera el 73,8% de la mitjana espanyola.

El **pla d'inversions 2017-2020 preveia una inversió de 4.185 milions d'euros**, el que hauria de suposar un compromís de més de 1.000 milions d'euros anuals. La prioritat declarada dels quals són els ferrocarrils amb una inversió de 2.542 milions d'euros; (1.800 milions d'euros s'assignen a concretament a Rodalies).

Amb l'esmentada inversió, l'objectiu hauria de ser desencallar **4 grans projectes** que hi ha sobre la taula:

- **Estació de la Sagrera:** malgrat moltes dificultats es preveu tenir enllestida el 2020.
- **Nou accés a la T1:** actualment només es troba en construcció el túnel, resta pendent definir els sistemes i les instal·lacions que s'instauraran. Cal afrontar el debat previ de quin ha de ser el model d'explotació d'aquest nou ramal, ja que és una qüestió que pot comportar temps atenent que la Generalitat és la titular del servei que es prestarà sobre les vies de l'ADIF.
- **Nusos de Montcada i de l'Hospitalet:** s'ha impulsat la redacció dels estudis informatius.

El **pla quadriennal** també preveu altres compromisos concrets **en matèria viària, invertint 853 milions d'euros.** Malgrat això, constatem que costaran d'assolir els calendaris establerts de posada en servei.

Això passa per dos motius principals: **perquè els pressuposts d'inversió en infraestructures són i seran limitats i perquè els terminis d'execució no són realistes.**



CINC ELEMENTS DE REFLEXIÓ PER A LA POLÍTICA D'INVERSIÓ EN INFRAESTRUCTURES DE MOBILITAT A CATALUNYA DE LA PROPERA DÈCADA

De cara al futur, el context de limitació de recursos públics fa necessari el replantejament de les polítiques d'inversió per tal de prioritzar els criteris d'eficiència i de rendiment social, ambiental i econòmic, la gestió de la demanda, la coordinació entre administracions o la col·laboració publicoprivada com a complement a la via pressupostària.

En aquest sentit, la Cambra posa de manifest que la provisió d'infraestructures al nostre país necessita una revisió a fons dels plantejaments de les administracions públiques implicades en aquesta matèria i identifica els cinc elements clau en el futur. Aquesta contribució subratlla el compromís de la Cambra per mantenir una visió a llarg termini adaptada a la realitat i compromesa amb l'interès general de l'economia i de les persones.

1. En un període en què la capacitat del sector públic per continuar impulsant el creixement econòmic per la via de la inversió serà més limitada que en dècades anteriors, i davant de la necessitat d'aprofundir la renovació de les bases de competitivitat de l'economia catalana, **cal replantejar decididament la política d'inversions, prioritzant el criteri d'eficiència i de rendibilitat social, ambiental i econòmica de la inversió per sobre d'altre tipus de criteris.**
2. La limitació dels recursos públics tindrà conseqüències importants perquè serà encara més necessari l'avaluació de les inversions, l'anàlisi cost-benefici, la racionalització de les despeses, la millora de l'agilitat i la transparència dels procediments administratius, i l'obtenció de finançament no només per a la construcció de noves inversions, sinó sobretot per al manteniment de les ja construïdes. En aquest sentit, s'albira una etapa d'**increment dels mecanismes de col·laboració públicoprivada, de pagament per disponibilitat i de pagament per ús com a complement a l'execució d'inversions en infraestructures de mobilitat per la via pressupostària ordinària.**
3. De cara als propers anys, **no es preveu que l'esforç inversor torni a assolir nivells tant elevats com els de la dècada passada.** La nova política d'inversió en infraestructures haurà de prioritzar la solució als principals problemes de congestió i de connectivitat que afecten la mobilitat quotidiana de persones i mercaderies. **A Catalunya, amb una dotació ben encarrilada d'infraestructures portuàries i aeroportuàries, el repte de futur passa per resoldre amb eficiència els desequilibris actuals de la xarxa viària i de la xarxa ferroviària,** tant de passatgers de curta distància (especialment d'àmbit metropolità) com de mercaderies.

D'aquesta manera, entre les qüestions que caldrà afrontar sense dilacions per a revertir els efectes palesos de la manca d'execució d'inversions i de desenvolupament de projectes que s'ha patit els darrers anys, destaquen la **inversió en rodalies per mitigar la congestió als accessos metropolitans de Barcelona i per combatre la creixent preocupació per la qualitat de l'aire i els seus efectes sobre la salut de les persones,** així com la **inversió en la xarxa viària a l'àrea metropolitana, tant per millorar les connexions entre les vies d'alta capacitat i la xarxa local urbana, com per superar l'actual esquema radial.**

4. La maduresa de l'oferta de la xarxa de transport existent a Catalunya (malgrat les mancances descrites), apunta que **les necessitats de futur per a un creixement econòmic sostenible requeriran dedicar una major atenció a la gestió de la demanda que a l'increment de l'oferta.** En aquesta línia, caldrà elaborar indicadors de seguiment que aniran més enllà de la quantificació de l'estoc de capital en infraestructures, del percentatge d'inversió en



infraestructures de mobilitat respecte del PIB o del grau d'execució de les inversions pressupostades, per anar incorporant progressivament conceptes vinculats al **nivell de servei**, la **intensitat d'ús** i la **qualitat percebuda pels usuaris** dels diferents tipus de transport com a **factors de decisió clau per a l'aplicació dels recursos econòmics disponibles i la prioritització de les actuacions** planificades.

5. Tant la dotació de noves infraestructures com la gestió de l'oferta existent en un **context de creixent digitalització i automatització de les solucions de transport** (tant de transport públic com de transport privat, tant de transport de passatgers com de transport de mercaderies) requeriran, per tal de ser efectives, d'una **major coordinació a nivell estratègic, executiu i operatiu entre els diferents nivells d'administració que actualment són titulars d'infraestructures de mobilitat a Catalunya en general i a l'àrea metropolitana de Barcelona en particular.**



<http://premsa.cambrabcn.org>



[@presscambrabcn](#) | [#Infraestructures18](#)



[PressCambraBarcelona](#)



[Cambra de Barcelona](#)