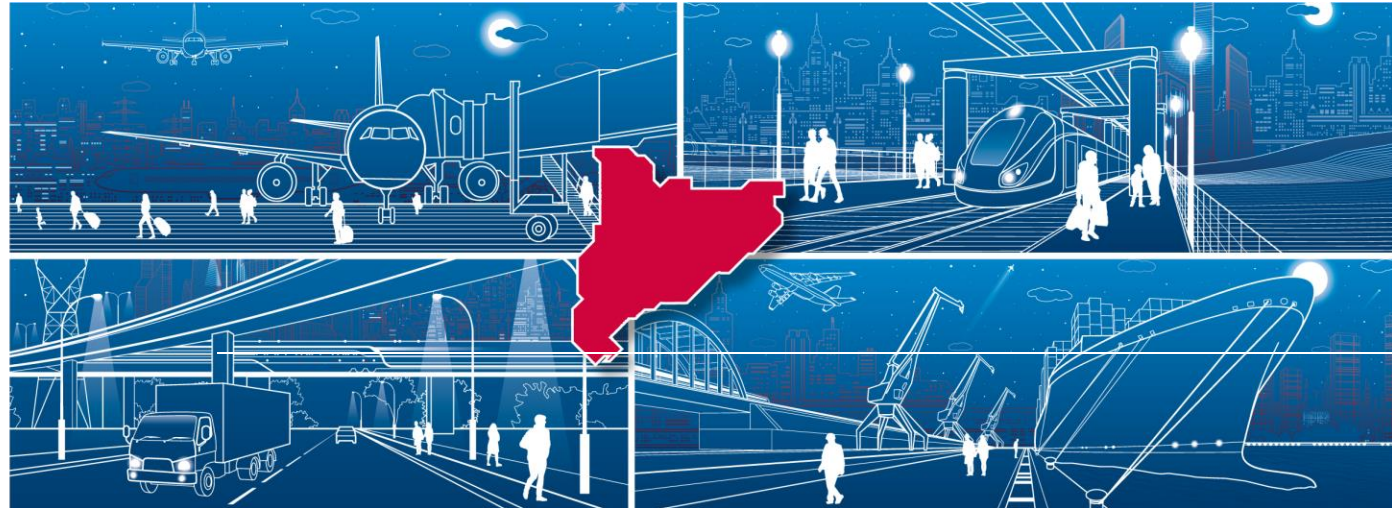


Balanç de 30 anys d'inversions en infraestructures de mobilitat a Catalunya



Cambra de Comerç
de Barcelona



Roda de premsa
1 de juny de 2018



@presscambrabcn #infraestructures18



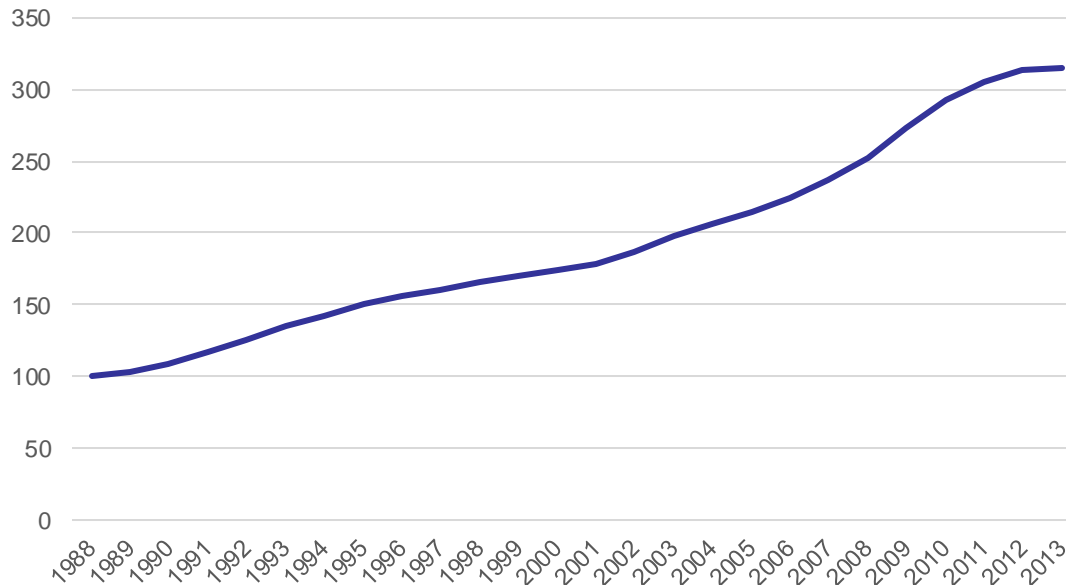
1. Índex

- **Balanç de 30 d'inversions en infraestructures de mobilitat a Catalunya**
- **El Pla d'Inversions 2017-2020**
- **Conclusions i propostes de futur**



2. Capital en infraestructures de transport

A preus reals de 2010. Catalunya
(índex 1988 = 100)



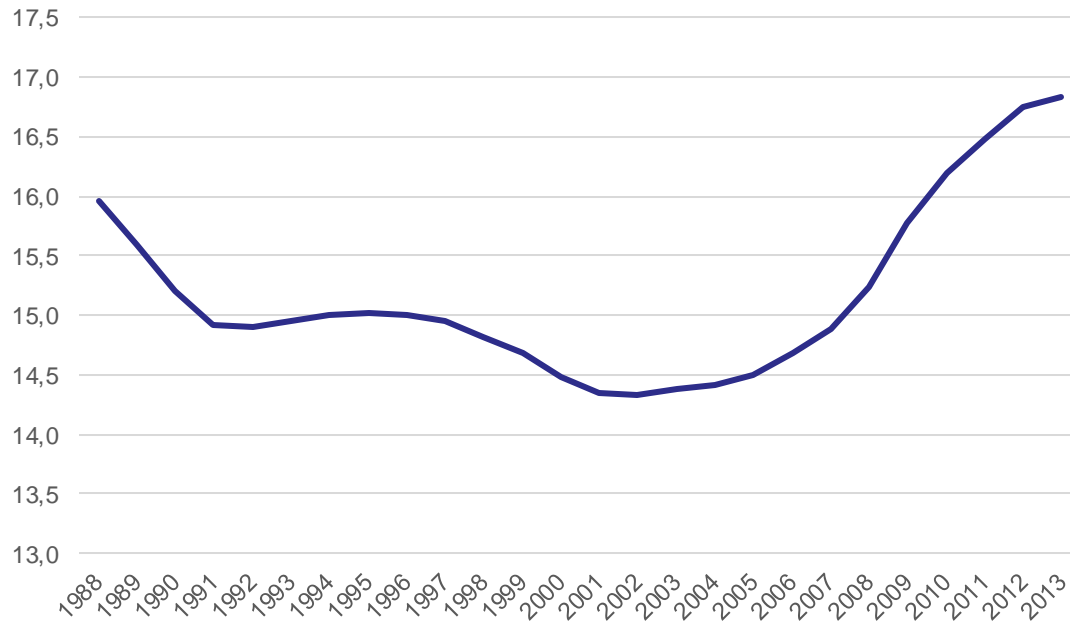
Els darrers 30 anys s'ha triplicat la dotació de capital en infraestructures de mobilitat

Font: Elaboració pròpia a partir de la base de dades de Fundació BBVA i IVIE



3. Capital en infraestructures de transport

A preus reals de 2010. Catalunya sobre Espanya (en %)



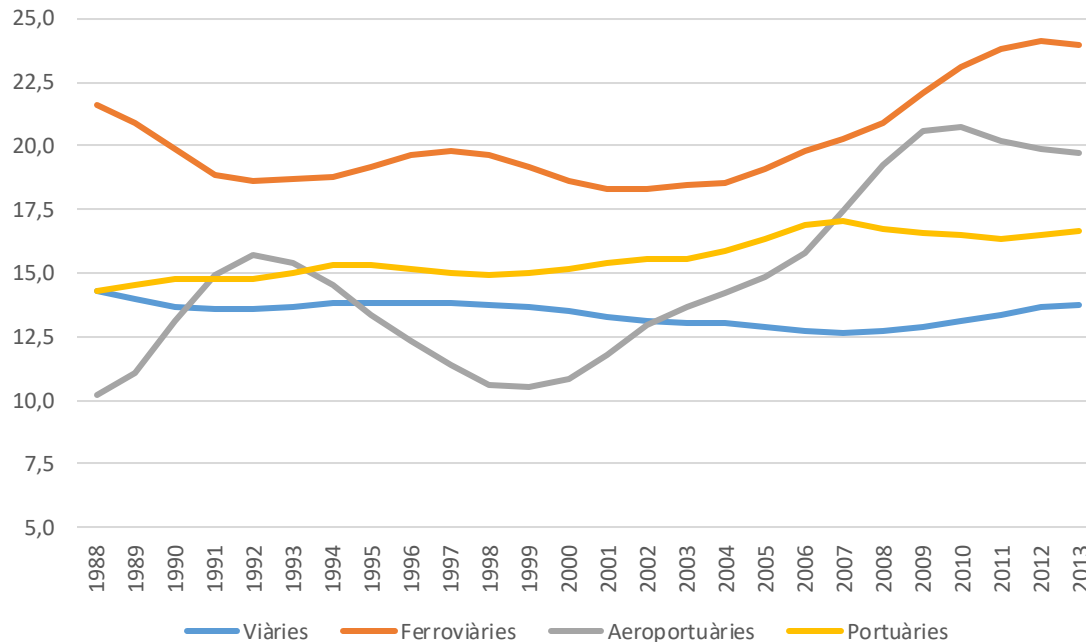
La dotació agregada millora, però encara se situa per sota de la mitjana estatal

Font: Elaboració pròpia a partir de la base de dades de Fundación BBVA i IVIE



4. Capital per tipus de transport

A preus reals de 2010. Catalunya sobre Espanya (en %)



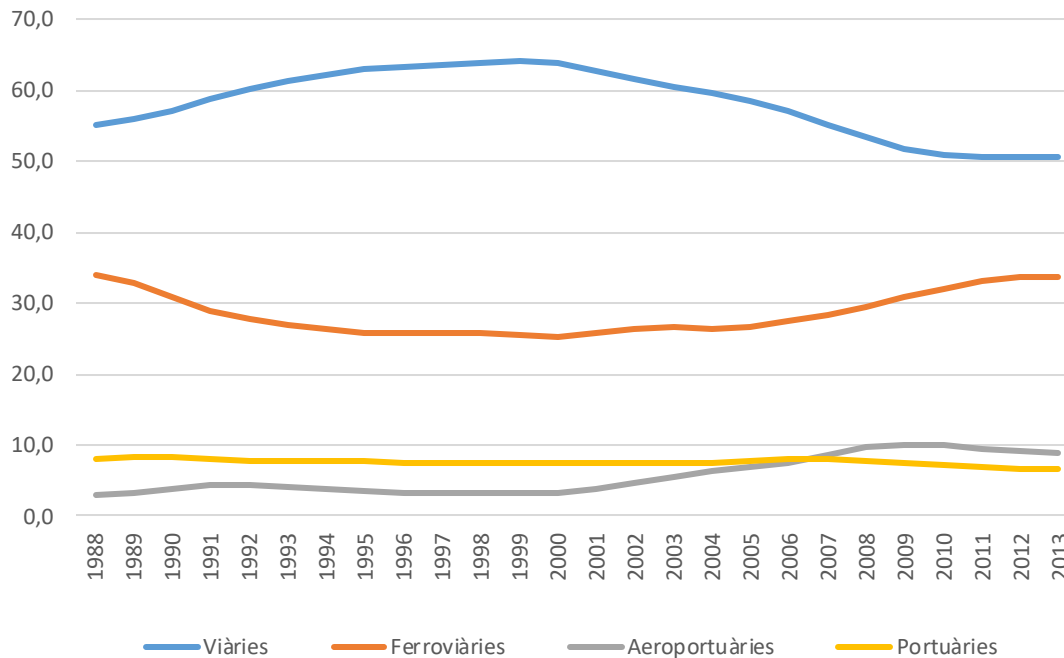
Del dèficit en aeroports al dèficit de la xarxa viària, i amb el ferrocarril descompensat

Font: Elaboració pròpia a partir de la base de dades de Fundació BBVA i IVIE



5. Capital per tipus de transport

A preus reals de 2010. Catalunya
(en % respecte al capital total en infraestructures)



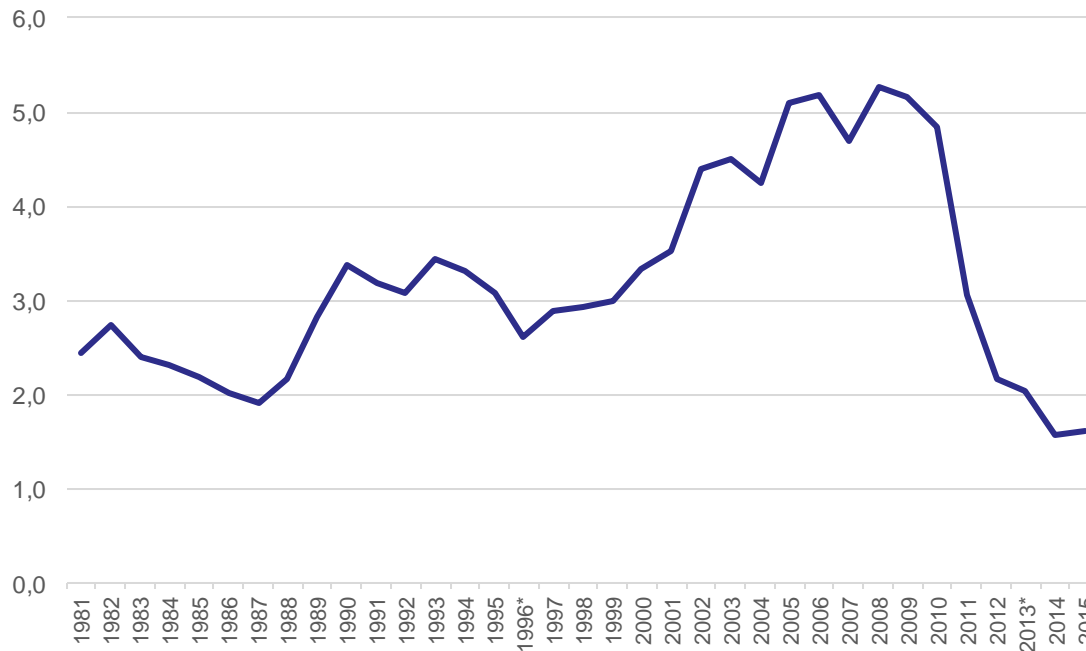
En el cas del ferrocarril, l'esforç de l'AVE oculta les mancances a rodalies i mercaderies

Font: Elaboració pròpia a partir de la base de dades de Fundació BBVA i IVIE



6. Inversió real pressupostada a Catalunya

Pel conjunt d'administracions públiques
(en % del PIB)



L'esforç inversor públic a Catalunya ha seguit una evolució eminentment procíclica

Font: Departament d'Economia i Hisenda, a partir dels diferents pressupostos

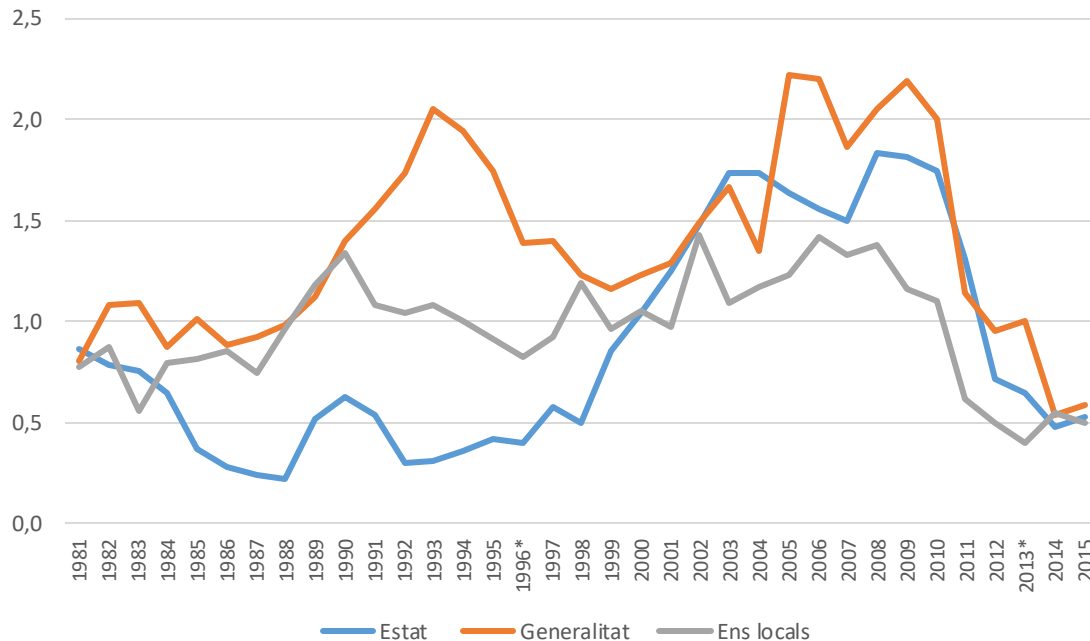
* Any 1996 pròrroga pressupostària de l'Estat, s'adopta la dada d'inversió de 1995

* Any 2013 pròrroga pressupostària de la Generalitat, s'adopta la dada d'inversió de 2012



7. Inversió real pressupostada a Catalunya

Per administració (en % del PIB)



L'esforç inversor del sector públic va registrar els valors més elevats entre 2002 i 2010

Font: Departament d'Economia i Hisenda, a partir dels diferents pressupostos

* Any 1996 pròrroga pressupostària de l'Estat, s'adopta la dada d'inversió de 1995

* Any 2013 pròrroga pressupostària de la Generalitat, s'adopta la dada d'inversió de 2012

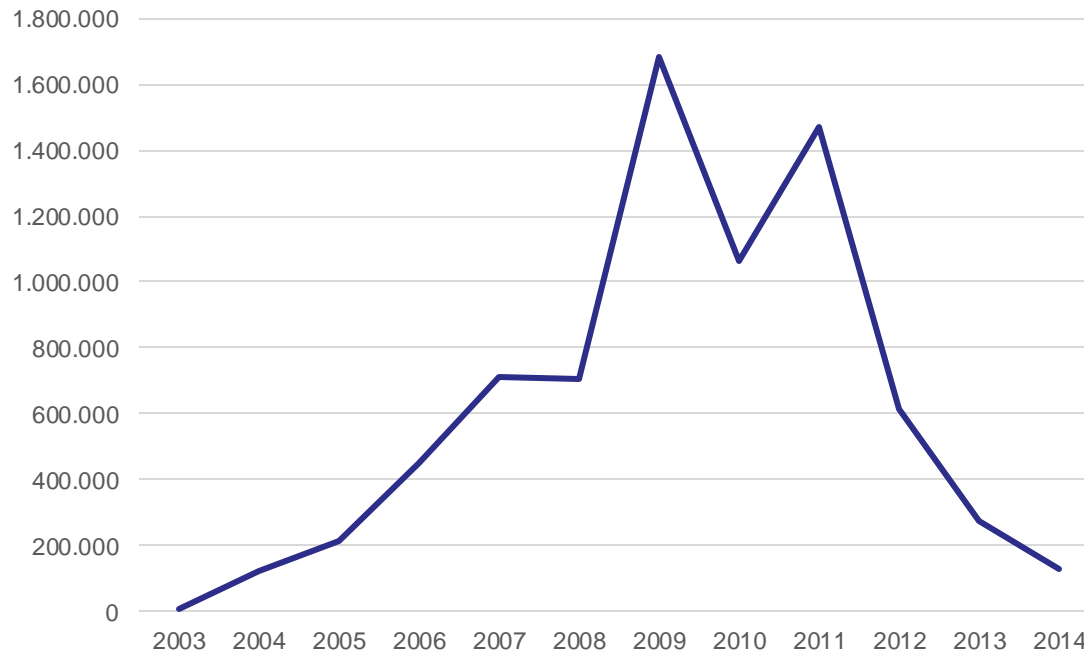


Cambrà de Comerç de Barcelona



8. Inversió amb finançaments estructurats

Generalitat de Catalunya (en milers d'euros)



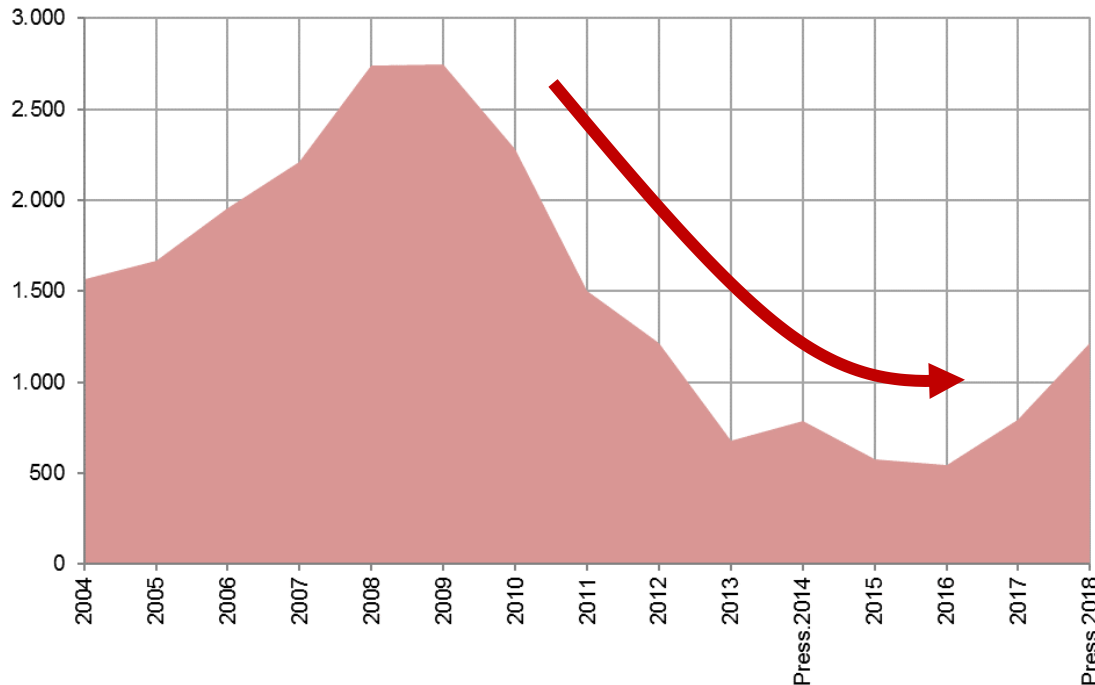
Més enllà dels
pressupostos públics:
del pagament diferit
amb pagament per ús

Font: Departament d'Economia i Hisenda



9. La inversió pública, a la banda baixa

Inversió del Grup Foment a Catalunya (en milions d'euros)



Els objectius de contenció del dèficit i del deute públics condicionen la capacitat inversora

Font: Elaboració pròpia a partir de dades del Ministeri de Foment i de la IGAE
Nota: Les dades corresponen a inversió liquidada, excepte per als anys 2014 i 2018, que corresponen a inversió pressupostada

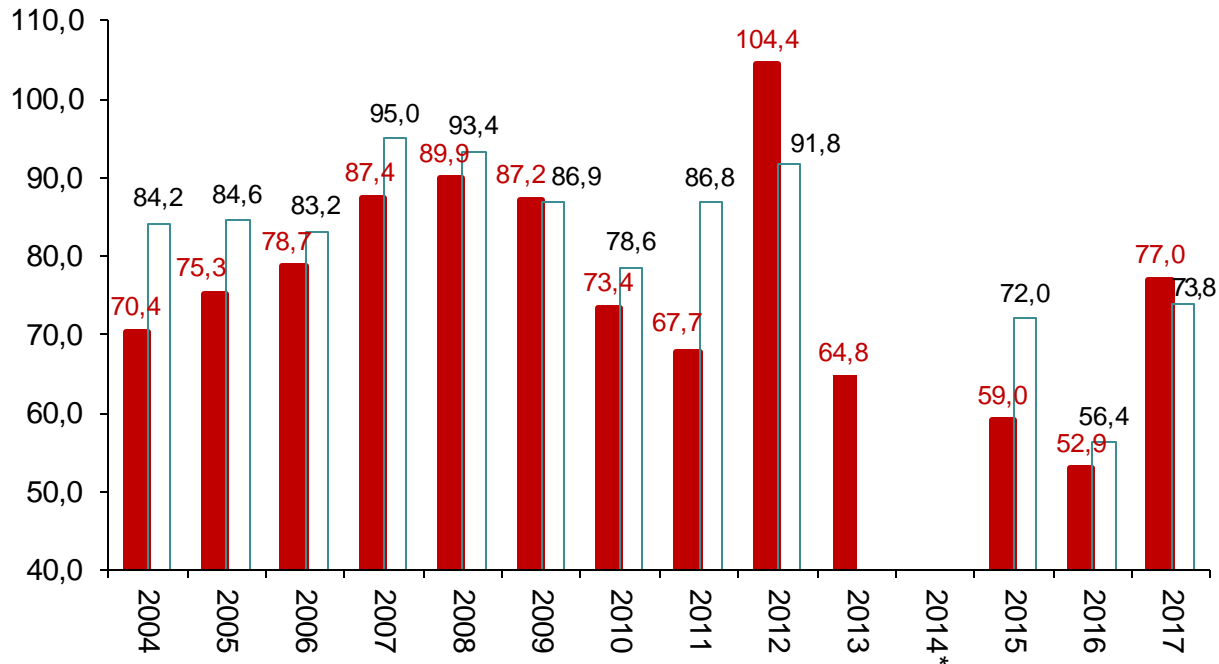


Cambra de Comerç de Barcelona



10. Grau d'execució del Ministeri de Foment

Grau d'execució
(en % sobre la inversió pressupostada)



El grau d'execució de la inversió en infraestructures ha repuntat sobre els valors mínims previs

■ Catalunya
□ Espanya reg.

Font: Elaboració pròpia a partir de dades del Ministeri de Foment i de la IGAE

(*) No es disposa de dades d'execució per al 2014



11. El Pla d'Inversions 2017-2020

Inversions en infraestructures 2017-2020

Actuació	Import
Ferrocarrils	2.452 M€
→ Rodalies	1.800 M€
Resta xarxa ADIF	367 M€
Nou accés aeroport	285 M€
Carreteres	853 M€
Ports	586 M€
Aeroports	199 M€
Habitatge	95 M€
TOTAL	4.185 M€
→ + Pla de Rodalies 2021-2025	2.000 M€

“Conectados al futuro”
(28 de març de 2017):
compromís de
més de 1.000 M€ anuals



12. La prioritat: les Rodalies de Barcelona

- **L'estació de la Sagrera**
(en execució)
- **El nou accés a la T1 → Operació?**
(en execució)
- **El nus de Montcada → Estudi informatiu**
(planificat)
- **El nus de l'Hospitalet → Estudi informatiu**
(planificat)

S'han començat a fer papers, però continuen sense arribar els diners al ritme anunciat



13. Previsió d'assoliment dels objectius

Inversions en carreteres 2017-2020

Actuació	Posada en servei
Seguretat vial N-II a Tordera	2017
Enllaç A-2 / AP-7 a Castellbisbal	Abril 2018
Connexió Ronda Litoral / C-32	Desembre 2018
Variant de Vallirana	2019
Olesa – Viladecavalls de la B-40	Octubre 2019
Nou accés viari sud al Port de Barcelona	2020
Duplicació Maçanet – Orriols N-II	Octubre 2017
Nusos de Pontós i Garrigàs N-II	Juny 2018
Enllaç de Vidreres i Maçanet – Sils A-2	2018
Lleida – Roselló A-14	2017
Variant de Valls – Montblanc A-27	2020

Es tractava d'actuacions en curs o ja planificades, que rebrien un impuls pressupostari



14. La inversió als pressupostos de 2018

- Inversió total **1.349,6 M€** (+17,4%)
- Pes sobre la inversió total regionalitzable **13,3%**
- Inversió en EUR/hab **178,6** (mitjana ESP: 217,5)
- Inversió grup Foment **1.244,9 M€** (+16,7%)
- Pes sobre la inversió total regionalitzable **14,8%**
- Ferrocarril **697,3 M€** (55,7%) // Rodalies **331,9 M€**



15. Conclusions

- **La pluja de milions es fa esperar**
 - **Els pressupostos d'inversió en infraestructures són limitats (per l'alt cost d'oportunitat dels fons públics)**
 - **Els terminis d'execució no són realistes (pel coll d'ampolla afegit de la tramitació administrativa dels expedients i de la gestió dels contractes)**
- 5 elements de reflexió per a la política d'inversió en infraestructures de mobilitat dels propers 30 anys**



Propostes de futur

- 1. Replantejar la política d'inversions, prioritant el criteri d'eficiència i de rendibilitat social, ambiental i econòmica per sobre d'altre tipus de criteris.**

Perquè la capacitat d'inversió del sector públic serà més reduïda que en dècades anteriors i cal renovar les bases de competitivitat de l'economia catalana.



Propostes de futur

2. Incrementar els mecanismes de col·laboració publicoprivada com a complement a la via pressupostària ordinària.

Perquè els recursos públics estaran limitats i caldrà afrontar noves inversions i mantenir el ja construït.



Propostes de futur

- 3. A Catalunya, amb una dotació d'infraestructures portuàries i aeroportuàries ben encarrilada, el repte de futur passa per resoldre amb eficiència els actuals desequilibris viaris i ferroviaris, tant de passatgers de curta distància (especialment d'àmbit metropolità) com de mercaderies.**

Per això cal invertir 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.

Per això cal millorar a la xarxa viària metropolitana les connexions entre les vies d'alta capacitat i la xarxa local urbana, i superar l'actual esquema radial.



Propostes de futur

- 4. Les necessitats de futur per a un creixement sostenible requeriran dedicar major atenció a la gestió de la demanda que a l'increment de l'oferta.**

El nivell de servei, la intensitat d'ús i la qualitat percebuda pels usuaris s'haurien d'incorporar com a factors de decisió clau per a l'aplicació dels recursos disponibles i la prioritització de les actuacions.



Propostes de futur

- 5. L'efectivitat de les solucions de mobilitat en un context de creixent digitalització i automatització requereix una major coordinació a nivell estratègic, executiu i operatiu entre les diferents administracions.**



Cambra de Comerç
de Barcelona



[@presscambrbcn](https://twitter.com/presscambrbcn) [#infrastructures18](https://twitter.com/presscambrbcn)