



## Catalunya requereix una inversió de 45.000 M€ fins l'any 2030 per eliminar el dèficit en infraestructures

- **L'Estat ha deixat d'executar a Catalunya 8.000 milions d'euros en el període 2001-2018. L'impacte econòmic d'aquesta inversió s'estima en un 3,3% del PIB i 111.500 llocs de treball.**
- **Per Catalunya circula el 15% dels vehicles pesats però només rep el 9% de la inversió estatal en carreteres; el 23% del trànsit de passatgers ferroviari però rep el 13,1% d'inversió en ferrocarril; el 20% de passatgers dels aeroports espanyols però rep el 10,4% de la inversió; i finalment, el 18% del trànsit portuari de mercaderies i només rep el 15,7% de la inversió en ports.**

**Barcelona, 13 de desembre de 2019.-** Catalunya és, amb diferència, el territori de l'Estat més perjudicat per la distribució territorial de la inversió en infraestructures i, a més, aquesta situació s'ha agreujat en el recent període de recuperació econòmica. Així es desprèn de l'estudi monogràfic ***Impacte econòmic del dèficit d'inversió en infraestructures de l'Estat a Catalunya*** elaborat pel Gabinet d'Estudis de la Cambra de Comerç de Barcelona.

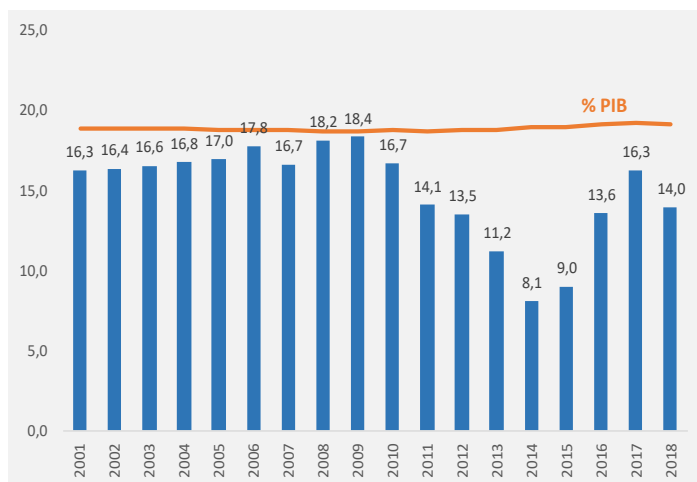
L'estudi analitza l'**impacte sobre l'economia i la qualitat de vida dels ciutadans de l'incompliment per part de l'Estat dels compromisos pressupostaris** en matèria d'inversió a Catalunya. Així mateix, es llisten els **projectes prioritaris** i el cost dels mateixos, i finalment, s'estima quin és l'**objectiu d'inversió en infraestructures per al conjunt del sector públic i privat que requereix Catalunya en l'horitzó 2030** per arribar a una dotació de l'estoc de capital equivalent al 19% del total estatal, i d'aquesta manera, convergir amb nivells europeus. L'estoc de capital respon a la suma del valor de les infraestructures viàries, ferroviàries, aeroportuàries, portuàries, hidràuliques i urbanes, tant públiques com privades, ja existents.

### Catalunya perd pes en la distribució territorial de la inversió estatal en la sortida de la crisi

Catalunya ha rebut històricament un percentatge estatal d'inversió en infraestructures inferior al seu pes econòmic, però des de que s'inicià la recuperació econòmica aquest dèficit s'ha ampliat. De fet, l'Estat ha invertit a Catalunya únicament el 12% de la inversió regionalitzada en infraestructures de transport en el període 2013-2018, un percentatge que és força inferior al que va rebre durant el període anterior (2001-2012), que va ser del 16,5% en mitjana. Això ve a confirmar que **Catalunya està perdent posicions en el repartiment de la inversió estatal a la sortida de la crisi malgrat ser una de les economies que ha liderat la recuperació, gràcies a l'impuls exportador i del sector turístic, precisament dos sectors intensius en l'ús de les infraestructures de transport.**

Si no es garanteix una distribució de la inversió d'acord amb criteris d'eficiència i de demanda, s'està perjudicant a mitjà termini la competitivitat i la possibilitat d'augmentar el potencial de creixement econòmic del nostre territori, afectant no només a Catalunya sinó també al conjunt del territori espanyol per la forta interdependència econòmica que hi ha entre les dues economies.

**Percentatge de la inversió del grup Foment a Catalunya sobre el total regionalitzat En %**



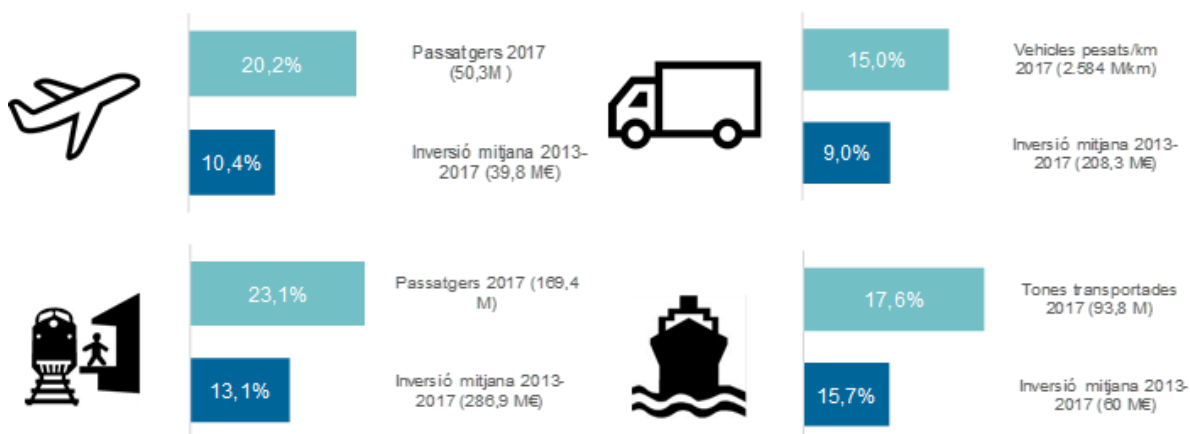
Font: Elaboració pròpia a partir del Ministeri de Foment, IGAE i INE

**Catalunya ha rebut un percentatge d'inversió per sota del pes que té en els indicadors de demanda en cada una de les quatre tipologies d'infraestructures**

L'anàlisi de la distribució territorial de la inversió de l'Estat segons el pes econòmic es pot complementar amb indicadors de demanda, comparant si per a cada mitjà de transport la distribució territorial de la inversió s'ha correspost amb la distribució del trànsit de mercaderies i passatgers.

Per Catalunya circula el **12% dels vehicles que van per carretera de competència estatal** (15% si únicament es consideren els pesats), **el 23% del trànsit de passatgers ferroviari, el 20% de passatgers dels aeroports espanyols, i el 18% 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 atenent al principi de demanda i ús. Però la realitat és una altra: **Catalunya ha rebut el 9,0% de la inversió estatal en carreteres, el 13,1% de la inversió en ferrocarril, el 10,4% de la inversió en aeroports i el 15,7% de la inversió en ports**. En totes quatre categories, la participació de Catalunya és força inferior al seu pes econòmic (19%) i també al pes de la població (16%).

**Percentatge comparat d'inversió i d'ús de les infraestructures a Catalunya respecte al total**





## L'impacte econòmic de la no execució per part de l'Estat d'una quarta part de la inversió pressupostada a Catalunya és del 3,3% del PIB i de 111.500 llocs de treball

No hi ha dubte que un augment de la inversió en infraestructures genera un impacte positiu sobre l'economia, igual que no haver executat la inversió pressupostada a Catalunya ha generat una pèrdua econòmica quantificable en termes macroeconòmics. A partir de les taules input-output per a Catalunya, s'ha estimat que **si l'Estat hagués executat el 100% de la inversió pressupostada en infraestructures de transport a Catalunya —per tant, 9.451 milions d'euros a preus de 2018—, l'economia catalana hauria rebut el següent impacte macroeconòmic:**

1. Generació de gairebé 20.000 M€ de facturació addicional a Catalunya
2. Contribució al PIB de Catalunya en 8.000 M€ (**el 3,3% del PIB català**)
3. Creació/manteniment de 111.500 llocs de treball a temps complet
4. Generació de 3.776 M€ en rendes salarials
5. Generació de 3.895 M€ en rendes fiscals i cotitzacions

Naturalment, un esforç inversor com aquest no es pot fer en un sol any, per la qual cosa l'impacte econòmic s'hauria de repartir entre el nombre d'anys durant els quals es realitza la inversió extraordinària.

### Impacte econòmic d'una inversió en infraestructures a Catalunya de 9.451 M€

Milions € i llocs de treball equivalents a temps complet

	Facturació	Valor afegit brut	Ocupació	Rendes salarials	Recaptació del sector públic	
Impacte directe	9.451	4.574	59.556	2.307	COTITZACIONS	1.780
Impacte indirecte	8.117	2.343	36.961	1.045	IRPF	772
Impacte induït	2.171	1.134	14.983	424	IVA	523
					IMPOST SOCIETATS	820
<b>TOTAL IMPACTE</b>	<b>19.739</b>	<b>8.052</b>	<b>111.501</b>	<b>3.776</b>	<b>TOTAL</b>	<b>3.895</b>

El cost d'oportunitat d'aquest dèficit d'inversió genera, a més, múltiples impactes microeconòmics, que afecten a la qualitat de vida de vida i la mobilitat dels ciutadans, com són, entre d'altres: la congestió de la xarxa viària, l'accidentalitat per manca d'execució d'actuacions a la xarxa viària i els retards per incidències a la xarxa ferroviària de Rodalies.

### El llistat d'obres prioritàries a Catalunya s'estima en 15.200 milions d'euros

Per tal de fer palès que hi ha multitud d'obres i projectes esperant la seva dotació pressupostària i la seva tramitació administrativa prèvia, l'estudi inclou un recull sintètic i ordenat sectorialment de les prioritats en matèria d'infraestructures bàsiques a Catalunya, d'acord amb el criteri de la Comissió d'Ordenació del Territori del Consell de Cambres de Catalunya, amb una estimació de la inversió total requerida de 15.200 milions d'euros. En coherència amb els desequilibris esmentats entre inversió realitzada i intensitat d'ús de les infraestructures, per fer realitat una Catalunya en xarxa les prioritats passen per la xarxa ferroviària de passatgers i per la xarxa viària.

### Projectes prioritaris de la Comissió d'Ordenació del Territori

<b>Inversió total estimada</b>	<b>15.200 M€</b>	
Xarxa viària	5.230 M€	34,4%
Xarxa ferroviària de mercaderies	980 M€	6,4%
Xarxa ferroviària de passatgers	5.270 M€	34,6%
Ports	1.300 M€	8,5%
Aeroports	1.880 M€	12,4%
Centrals logístiques	560 M€	3,7%

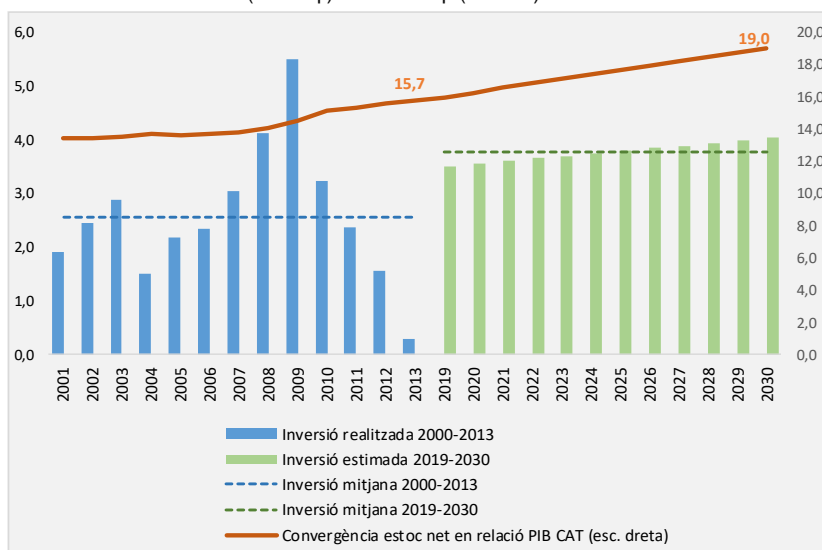
Font: elaboració pròpia a partir d'informació del Consell de Cambres de Catalunya

### La Cambra estima en 45.000 milions d'euros la inversió que necessita Catalunya en el període 2019-2030 per eliminar el dèficit d'estoc en infraestructures

Amb les dades disponibles, a Catalunya es localitza el 15,7% de l'estoc de capital en infraestructures del conjunt d'Espanya. Per tal d'eliminar el dèficit acumulat assolint el 19% en la dotació de capital en infraestructures que Catalunya té en relació a Espanya en l'horitzó 2030 i, per tant, convergint amb la dotació dels principals països europeus, **la inversió bruta hauria de ser de 3.800 milions d'euros anuals entre el 2019 i 2030, amb un volum total d'inversió acumulada bruta de 45.333 milions al llarg del període.** Aquesta inversió inclou el 2% de depreciació de l'estoc de capital, que és una despesa necessària per mantenir els actius en bon funcionament i manteniment, i per substituir aquelles infraestructures que han arribat a la fi de la seva vida útil. Aquest ritme d'**inversió bruta anual de 3.800 milions d'euros —a repartir entre les tres administracions públiques (Estat, Generalitat i sector local) i incloent el sector empresarial tant públic com privat—**, suposaria un augment substancial respecte als 2.576 milions d'euros d'inversió bruta en infraestructures que de mitjana anual s'ha efectuat a Catalunya durant el període 2001-2013.

#### Inversió bruta en infraestructures a Catalunya necessària per assolir el 19% de l'estoc de capital en infraestructures de l'Estat el 2030.

Milers de milions d'euros (eix esqu.) i % cat / esp (eix dret)



Font: elaboració pròpia a partir de les dades de Fundació BBVA-ME i INE



## Conclusions

La provisió d'infraestructures al nostre país necessita una revisió a fons dels plantejaments de les administracions públiques implicades en aquesta matèria, a partir del compromís per mantenir una visió a llarg termini adaptada a la realitat i compromesa amb l'interès general de l'economia i de les persones. En primera opció **això passa perquè l'administració de l'Estat executi les inversions de la seva competència sense dilacions: les que estan començades, les que van endarrerides, les que estan aturades i les que estan encara en algun estadi de tramitació administrativa prèvia a la seva efectiva execució.**

I, si es dona el cas que el sector públic estatal no pogués sostenir el ritme d'execució indicat anteriorment hauria de **transferir directament a la Generalitat de Catalunya els corresponents recursos econòmics o els actius equivalents, per evitar per tots els mitjans possibles generar una espiral de promeses pressupostàries incomplertes i que el dèficit en la dotació de capital en infraestructures de Catalunya s'ampliï enlloc de reduir-se.** Sense oblidar que, gairebé amb tota seguretat, el context de limitació dels recursos públics farà necessari replantejar al conjunt de les administracions **les polítiques d'inversió** per tal d'explorar vies complementàries al finançament estrictament pressupostari.