

# 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



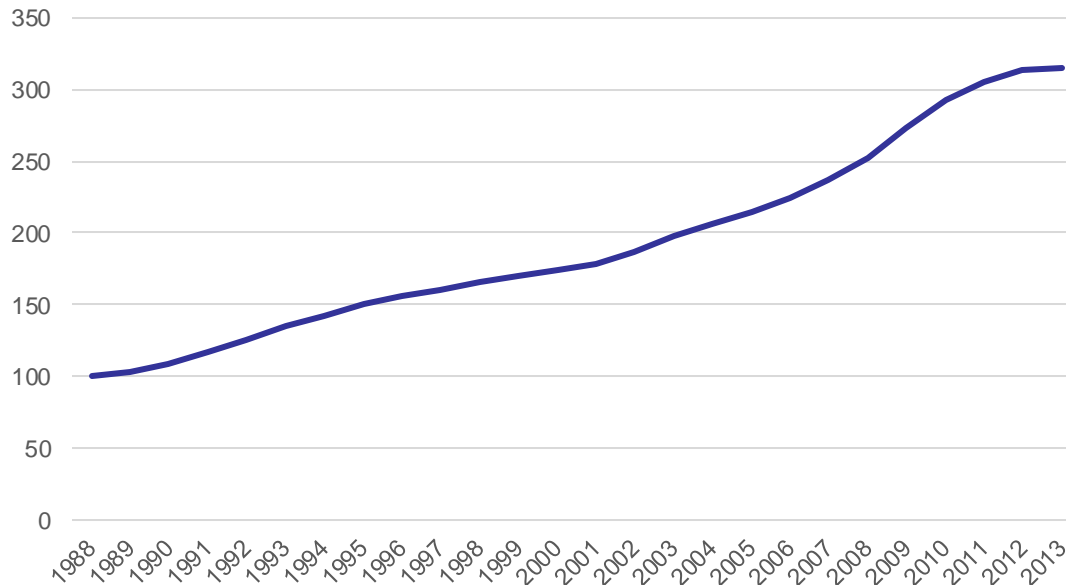
# 1. Índex

- **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)



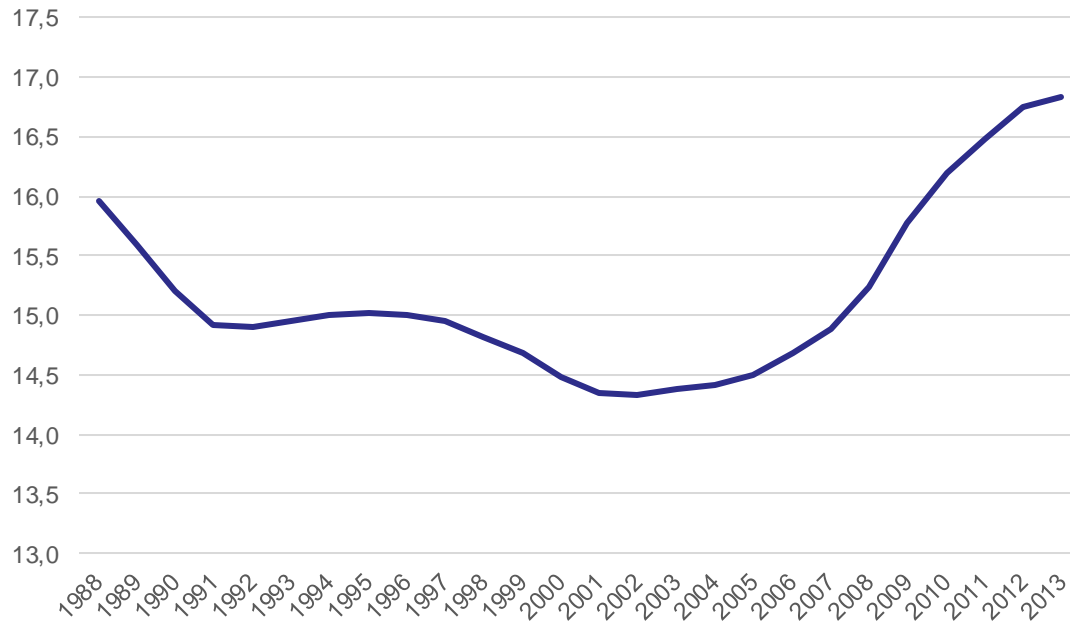
Els darrers 30 anys s'ha triplicat la dotació de capital en infraestructures de mobilitat

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 %)**



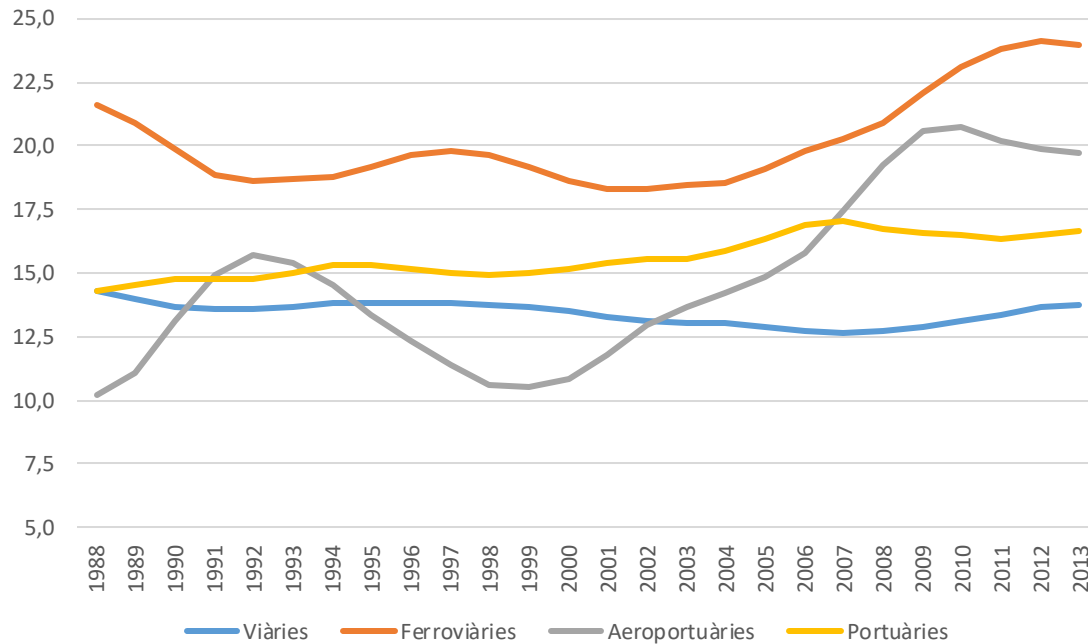
La dotació agregada millora, però encara se situa per sota de la mitjana estatal

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 %)



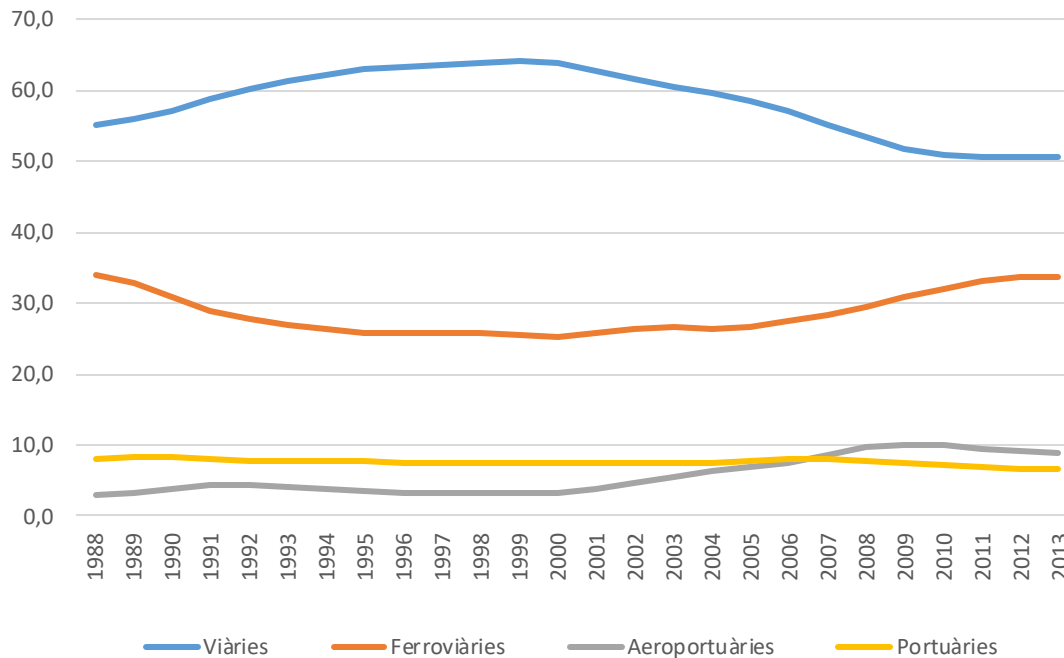
Del dèficit en aeroports al dèficit de la xarxa viària, i amb el ferrocarril descompensat

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

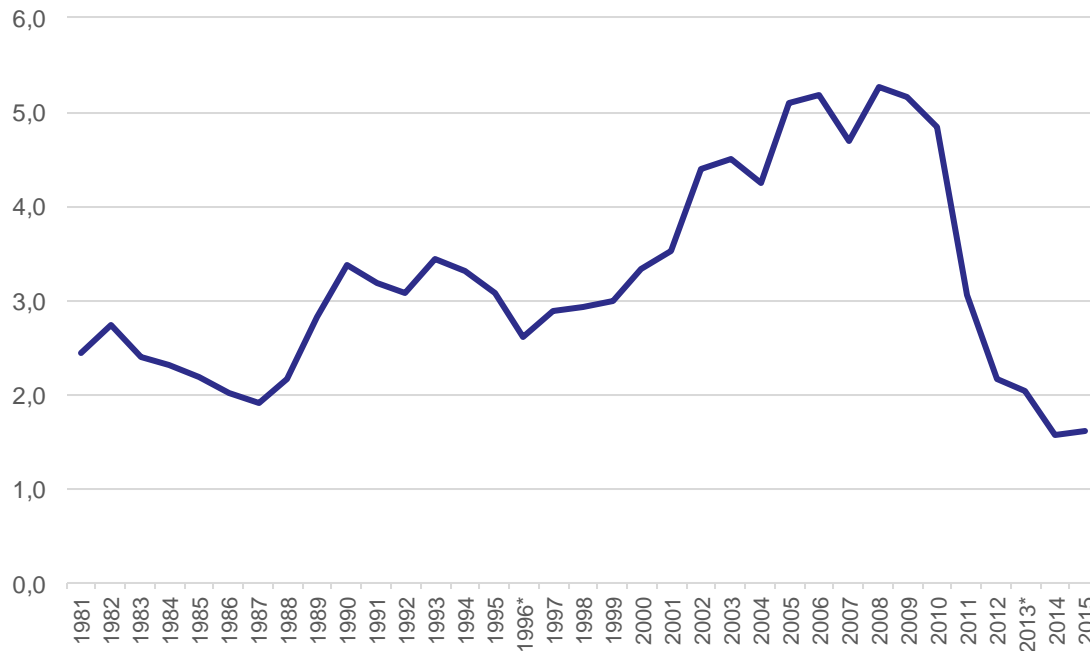
Font: Elaboració pròpia a partir de la base de dades de Fundació BBVA i IVIE





## 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

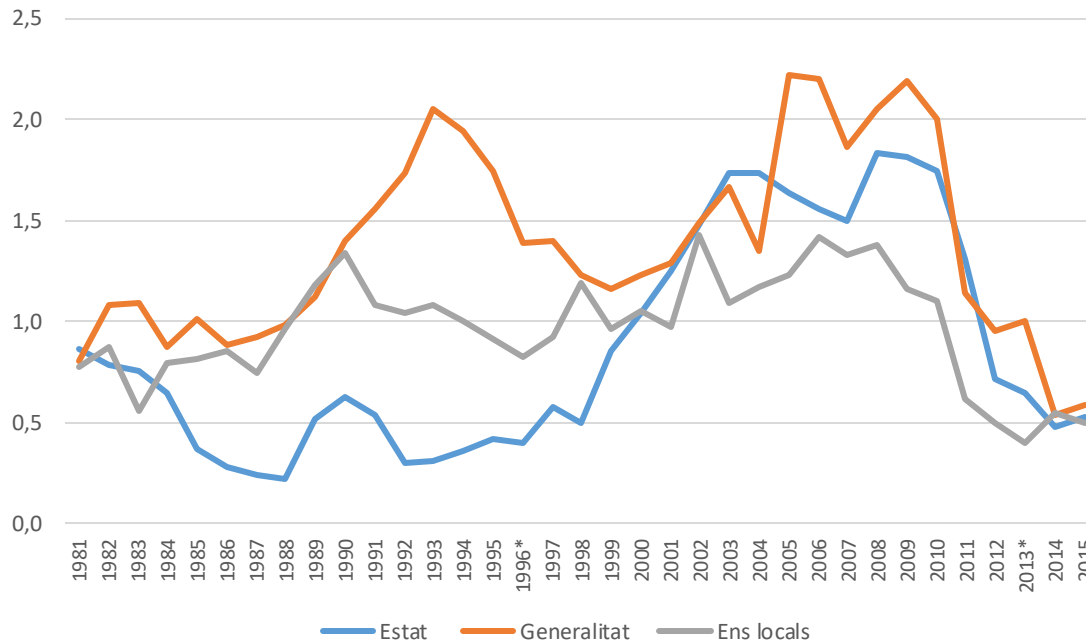
\* Any 1996 pròrroga pressupostària de l'Estat, s'adopta la dada d'inversió de 1995

\* 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



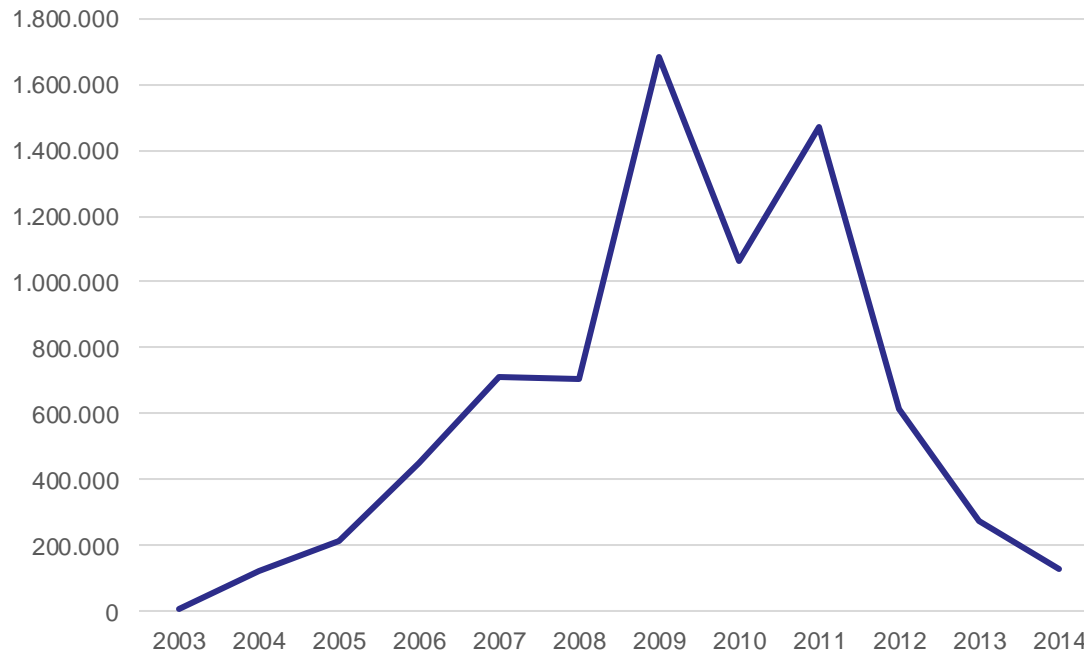


Cambrà de Comerç  
de Barcelona



## 8. Inversió amb finançaments estructurats

### Generalitat de Catalunya (en milers d'euros)



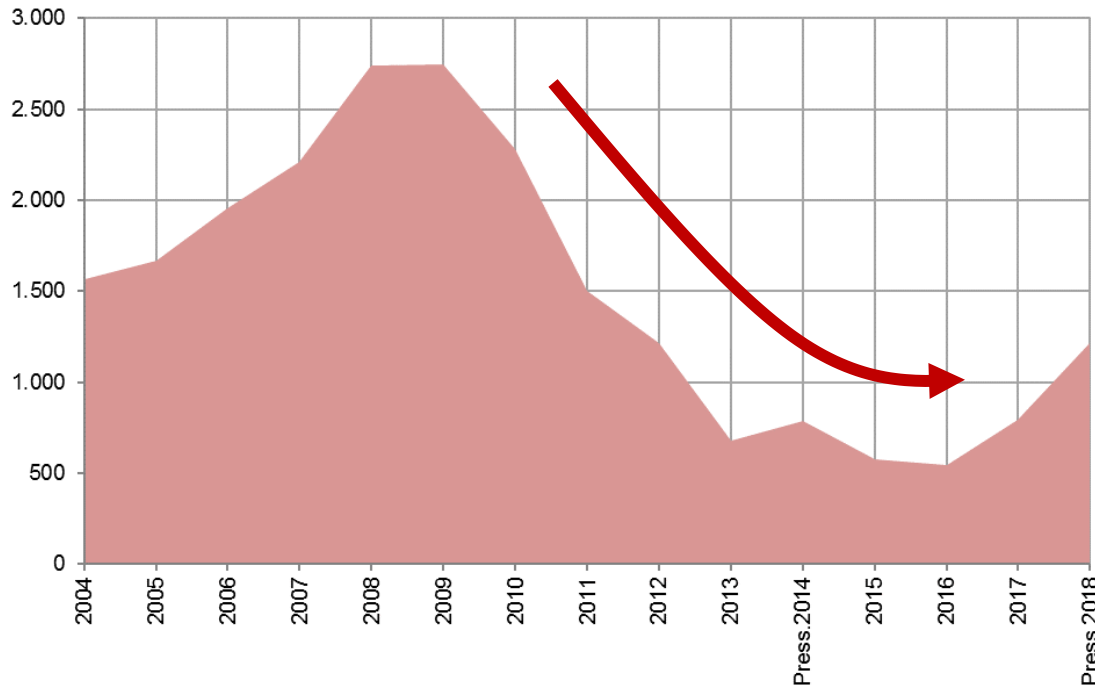
Més enllà dels  
pressupostos públics:  
del pagament diferit  
amb pagament per ús

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



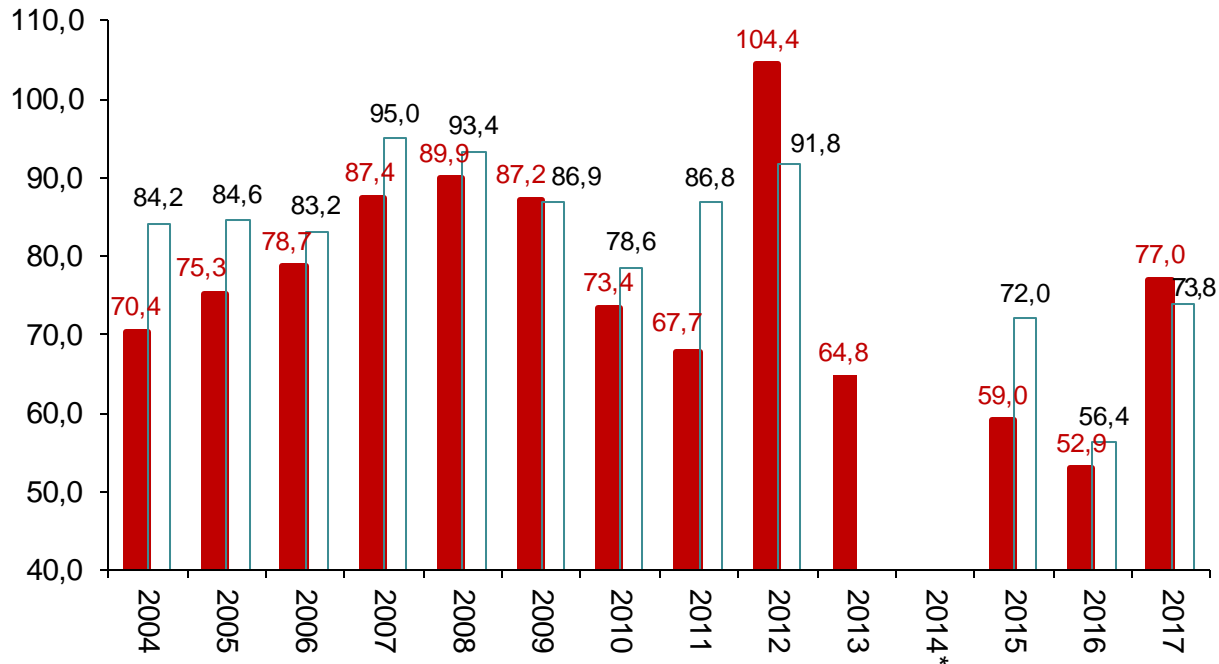
Cambra de Comerç de Barcelona



# 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
<b>Ferrocarrils</b>	<b>2.452 M€</b>
→ Rodalies	1.800 M€
Resta xarxa ADIF	367 M€
Nou accés aeroport	285 M€
<b>Carreteres</b>	<b>853 M€</b>
<b>Ports</b>	<b>586 M€</b>
<b>Aeroports</b>	<b>199 M€</b>
<b>Habitatge</b>	<b>95 M€</b>
<b>TOTAL</b>	<b>4.185 M€</b>
→ + 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, prioritzant 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)