



Propostes de mesures urgents per
millorar la inversió i gestió de les
infraestructures a Catalunya

Desembre del 2019

Índex

1. Introducció: les propostes de Foment del Treball Nacional i del Consell Assessor d'Infraestructures de Catalunya.....	5
2. Necessitats d'infraestructures de Catalunya	6
3. Manteniment de les vies d'alta capacitat	9
4. Gestió d'aeroports, ports, ferrocarrils i carreteres	9
4.1. Gestió dels aeroports	10
4.2. Gestió dels ports de Barcelona i Tarragona	12
4.3. Gestió de les infraestructures de Rodalies de Catalunya.....	13
4.4. Gestió de carreteres.....	14
5. Conclusions	15
6. Propostes de Foment del Treball Nacional	16
ANNEX 1 Creación de los Consejos Rectores de los Aeropuertos de Madrid-Barajas y Barcelona. Consejo de Ministros del 11 de noviembre de 2011	19
ANNEX 2 Nota de premsa de Foment del Treball Nacional 15/7/2019: Infraestructures a Catalunya.....	23

Propostes de mesures urgents per millorar la inversió i gestió de les infraestructures a Catalunya

1. Introducció: les propostes de Foment del Treball Nacional i del Consell Assessor d'Infraestructures de Catalunya

La **Comissió d'Infraestructures i Equipaments de Foment del Treball Nacional** ha analitzat, des de l'any 2015, quins canvis són necessaris en la gestió de les infraestructures, basant-se en millors pràctiques internacionals, i quines són les infraestructures pendents d'execució a Catalunya.

Així mateix, el 12 de maig de 2017, les entitats de la societat civil Associació Catalana d'Enginyeria i Arquitectura (ASINCA), Cambra Oficial de Contractistes d'Obres de Catalunya (CCOC), Fundació Cercle d'Infraestructures i Foment del Treball Nacional van constituir el **Consell Assessor d'Infraestructures de Catalunya**, amb el suport del Ministerio de Fomento, del Departament de Territori i Sostenibilitat de la Generalitat i de l'Ajuntament de Barcelona. El Consell és un òrgan col·legiat que té per objecte l'anàlisi, avaluació, deliberació i proposta d'iniciatives i polítiques públiques en l'àmbit de les infraestructures a Catalunya, des de la més estricta independència de criteri. Es va constituir com un instrument per facilitar, als diferents agents del sector i la societat en general, informació tècnica, objectiva i independent que afavoreixi el diàleg i el debat serè i rigorós de les polítiques públiques d'infraestructures a Catalunya.

En aquest temps ja ha publicat cinc documents d'anàlisi i propostes, el primer dels quals "Les vies d'alta capacitat: la urgència d'un nou model de gestió".¹

Els documents de la Comissió d'Infraestructures i Equipament de Foment, com els del Consell Assessor d'Infraestructures de Catalunya, han tingut un gran impacte en el sector i en l'opinió pública.

A més, el Consell ha celebrat ja la seva tercera **Nit de les Infraestructures**, esdeveniment mitjançant el qual es difon la importància de les infraestructures i es premia la infraestructura finalitzada més destacada de l'any, atorgant un premi a promotor, projectista, direcció facultativa va i contractista.

¹ <https://www.consellinfraestructures.cat/es/documentos>

2. Necessitats d'infraestructures de Catalunya

El 15 de juliol de 2019, Foment del Treball Nacional va presentar la seva actualització del catàleg d'Infraestructures CAT-100 mitjançant una roda de premsa i va emetre un [comunicat](#) en el qual manifestava les que, al seu entendre, són les necessitats en infraestructures de Catalunya (vegeu Annex 2).

El CAT-100, el catàleg de 100 infraestructures bàsiques pendents d'executar a Catalunya, que elabora la Comissió d'Infraestructures i Equipaments des de juny de 2015 i que s'actualitza cada any, **registra un balanç decebedor en els últims quatre anys.**

Les infraestructures més estratègiques per a la competitivitat de l'economia catalana i, per tant, de l'espanyola, avancen a un ritme molt lent, i, en alguns casos, les obres estan aturades.

La manca d'una decidida aposta per la inversió, especialment a Catalunya, que creiem se situa en l'actualitat molt per sota de la mitjana d'altres països del nostre entorn, **suposa una clara pèrdua d'oportunitats**, perquè la inversió pública actua de complement i catalitzador de la inversió privada, ambdues generadores de llocs de treball i riquesa.

Déficit de inversión en infraestructuras económicas y sociales en Catalunya.

Aproximación teórica.

Año	Licitación Obras M€	PIB Catalunya M€	Licitación / PIB	Hipótesis conservadora: licitación del 2,2% PIB	Diferencia con licitación real. M€
2009	5.737	208.115	2,8%	4.579	1.158
2010	3.541	209.792	1,7%	4.615	-1.075
2011	1.043	209.716	0,5%	4.614	-3.570
2012	797	203.157	0,4%	4.469	-3.672
2013	1.083	202.638	0,5%	4.458	-3.375
2014	1.687	206.668	0,8%	4.547	-2.859
2015	1.149	215.726	0,5%	4.746	-3.597
2016	1.130	224.687	0,5%	4.943	-3.813
2017	1.656	234.680	0,7%	5.163	-3.507
2018	1.671	242.313	0,7%	5.331	-3.660
					-27.970

Nota: Aproximación teórica. Inversión pública 1995-2018: Euro Área (12 países) 3,1% del PIB; España 3,6% del PIB (no hay datos oficiales publicados sobre Cataluña). El 70% de la inversión pública se dedicaría a infraestructuras económicas y sociales (2,2% PIB Euro Área). Idealmente, de acuerdo con buenas prácticas internacionales, las infraestructuras se deberían planificar a medio-largo plazo, lo que ahora no se hace. Esta planificación debería analizar las necesidades reales, mediante datos objetivos y análisis coste beneficio, teniendo en cuenta los costes de oportunidad, que determinarían donde hay déficits de infraestructuras y cómo priorizarlas, qué coste tendrían, como se financiarían y en qué plazo se ejecutarían.

S'estima que el dèficit inversor en infraestructures a Catalunya els últims deu anys (2009-2018) se situa en 28.000 milions d'euros.

Per equiparar la inversió als indicadors europeus es recomana aconseguir una licitació d'obres del 2,2% del PIB català (aproximadament 5.000 milions d'euros), de manera sostinguda, per al conjunt de totes les administracions i per a totes les infraestructures que al llarg del temps siguin fonamentals per a Catalunya, com ara les que registren el CAT100 i el CAT Equipaments. El 2018, per exemple, la licitació va ser tan sols del 0'7% del PIB.

Així mateix, és urgent i imprescindible una **inversió anual addicional de 2.000 milions d'euros anuals per al període 2020-2024** (en total 10.000 m €) **per reactivar les obres ja adjudicades que estan aturades o que s'executen molt lentament.**

Les infraestructures més estratègiques, que continuen al CAT-100 i que han registrat una evolució poc favorable, són les següents:

Ministerio de Fomento

- **Rodalies i regionals de Catalunya:**

- Desdoblament de línies Montcada - Ripoll, Arenys de Mar - Blanes (pendents).
- Llançadora a l'Aeroport (en obres).
- Estació de la Sagrera (en obres, execució molt lenta).
- Intercanviadors a La Torrassa, el Prat de Llobregat, Arc de Triomf, Barberà-Cerdanyola, Sant Cugat (pendents).
- Estació de l'AVE a l'Aeroport de Girona (pendent).
- Tercer túnel passant de rodalies de Barcelona (pendent).

- **Corredor Mediterrani ferroviari:**

- Accés ferroviari al port de Barcelona (replantejament de tot el projecte per problemes tècnics + nova declaració d'impacte ambiental).
- Accés ferroviari al port de Tarragona (terminal intermodal construïda, no té connexió a via principal).
- Subtram Castellbisbal-Martorell (en obres).
- Subtrams de Martorell a Vila-seca (Martorell-Sant Vicenç de Calders, Sant Vicenç de Calders-Tarragona-Nus de Vila-seca) (en obres).
- Subtram Tarragona-Vandellòs (en proves, ample ibèric).
- Subtram Vandellòs-Castelló (contracte rescindit per redefinició del projecte).

- **Infraestructures viàries:**

- Accés viari al port de Barcelona (replantejament de tot el projecte per problemes tècnics + nova declaració d'impacte ambiental).
- B-40 Abrera-Terrassa "Ronda de Vallès" (en obres, execució molt lenta).
- Corredor Tarragona-Península A-27 (en obres, execució molt lenta).
- Connexió entre l'AP-7 i l'A-2 Castellbisbal-Sant Andreu de la Barca (reiniciades després de molts anys aturades).
- Connexió entre l'A-2 i la C-32 (obres parades).
- Desdoblament de la N-II per Girona (en obres, execució molt lenta).

- Desdoblament de la N-340 (en obres, execució molt lenta).
- **Infraestructures aeroportuàries:**
 - Terminal satèl·lit aeroport del Prat. En fase de projecte (endarreriment respecte al que estava planificat inicialment).
 - Remodelació de la T2 (en obres) i reconfiguració de pistes (pendent).

Generalitat de Catalunya

- **Metro i ferrocarrils:**
 - Perllongació de metro (constant, però a ritme lent): L1 al Prat des de l'Hospital de Bellvitge; L1 a Badalona; L2 (Sant Antoni) al Parc Logístic; L3 d'Esplugues a Sant Feliu de Llobregat; L4 La Pau-La Sagrera.
 - Finalització de l'L9 (tram central aturat, s'està tramitant un préstec de Banc Europeu d'Inversions).
 - FGC L8 Plaça Espanya-Gràcia, connexió Llobregat-Vallès (pendent).
 - Estacions intermodals (pendents).
 - Tramvia: T3 Pas per Laureà Miró i Sant Feliu de Llobregat - Quatre Camins (Tramvia); T4 Sant Adrià - Port de Badalona; Nova línia UAB Cerdanyola - Montcada; Connexió Trambaix-Trambesòs (pendents).
 - Línia Orbital Ferroviària de la Regió Metropolitana de Barcelona (pendent).
- **Infraestructures viàries:**
 - C-58 Ampliació de la calçada de la C-58 entre Sabadell i Terrassa (en obres).
 - C-17 Barcelona-Ripoll. Millores de capacitat i accessibilitat (trams en obres).
 - C-32 Tordera-Blanes-Lloret de Mar (en obres, aturades per decisió judicial).
 - C-14 Eix Tarragona-Andorra (trams en obres).
 - C-12 Eix de l'Ebre: Sant Carles de la Ràpita-Amposta-Lleida (pendent).
 - C-16 Eix del Llobregat: Reconversió a autovia entre Berga i Bagà (pendent).
 - C-55 Desdoblament a Manresa (pendent).

D'altra banda, cal **millorar l'eficiència en la planificació i construcció d'infraestructures i equipaments**, i per a això cal **planificar les infraestructures a mitjà i llarg termini (10-15 anys)**.

Prèviament a la seva planificació, cal **prioritzar les infraestructures mitjançant una metodologia adequada en funció de la seva demanda i sostenibilitat**, que s'avalui amb una exhaustiva anàlisi que ens indiqui el seu retorn econòmic, social i ambiental al llarg de tot el cicle de vida.

Tot això amb **plena col·laboració entre totes administracions públiques**, desvinculant planificació i prioritització de les eleccions i de les legislatures.

3. Manteniment de les vies d'alta capacitat

El primer document elaborat pel Consell Assessor d'Infraestructures de Catalunya es titula "**Vies d'alta capacitat: la urgència d'un nou model de gestió**", que es va presentar el 24 de gener del 2018, fet indicatiu de la preocupació que suscita aquest tema entre els membres del Consell i la prioritat que se li atorga.

Com és sabut, el 30 de novembre de 2018 va concloure la concessió de l'AP-1 entre Burgos i Armiñón, que va passar a ser "gratuïta" i gestionada pel Ministerio de Fomento. Així mateix, el 31 de desembre del 2019 conclou la concessió del tram de l'autopista AP-7 entre Tarragona i Alacant, i el juliol del 2021, entre Tarragona i la Jonquera, així com el Barcelona-Saragossa, de l'AP-2. Com s'exposa en l'esmentat document, creiem que, **finalitzada la concessió i, per tant, el peatge actual, s'ha d'establir un cànon d'explotació que permeti el manteniment de la via. Com indiquen les directives europees "qui usa, paga" i "qui contamina, paga", en €/km. És una solució més justa perquè el que no paga l'usuari ho paga el contribuent.**

A més, hauria de crear-se en cada comunitat autònoma un **òrgan gestor participat per totes les administracions amb competències que s'encarregués de gestionar el cobrament**, ja que conflueixen carreteres de les dues administracions. El total recaptat ha de ser finalista i permetre realitzar la conservació i manteniment de les carreteres; escometre ampliacions o obres de millora; atendre els compromisos amb les concessions en vigor; invertir en millores ambientals i ajudar a la reestructuració del sector del transport, tant de mercaderies com de viatgers, així com alliberar recursos pressupostaris que actualment es dediquen a la conservació de les infraestructures.

Foment del Treball Nacional proposa que aquest sistema es pugui implantar inicialment a Catalunya i, progressivament, a la resta d'Espanya.

4. Gestió d'aeroports, ports, ferrocarrils i carreteres

Tant les organitzacions empresarials més representatives, com la societat civil en el seu conjunt, han mostrat la seva preocupació en relació a la gestió de les infraestructures a Catalunya. La inquietud se centra principalment en: el manteniment i millora del servei de ferrocarrils de rodalies i regionals; el corredor mediterrani de mercaderies; la manca de mecanismes efectius per incidir en la gestió dels aeroports de Barcelona, Girona i Reus i en els ports de Barcelona i Tarragona; i en el manteniment i millora de la xarxa viària.

Foment del Treball Nacional opina que **hi ha molt marge de millora en aquest àmbit i que és necessari adoptar mesures valentes i significatives de descentralització i, per tant, de gestió de proximitat**, que serien molt ben rebudes per la societat.

La lògica econòmica, l'eficiència i el principi de la lliure competència determinen que les infraestructures estratègiques, siguin aeroports, ports, carreteres o trens de rodalies, **es gestionin des del territori de manera individualitzada**, amb la participació dels principals agents institucionals, econòmics i socials, independentment del model de gestió, sigui aquest públic, privat o mixt.

La gestió individualitzada des del territori és més eficient perquè ningú millor que els agents que hi operen coneixen les necessitats i potencialitats, així com els plans i projectes estratègics de futur. A més, aquests agents són els principals interessats en què aquestes infraestructures siguin competitives, ja que, en un món globalitzat on les regions econòmiques competeixen entre si, la connectivitat - l'eficiència en el moviment de persones i mercaderies mitjançant la disminució del temps i de la millora de la qualitat - és fonamental per al desenvolupament del territori i l'atracció d'inversions i professionals qualificats.

4.1. Gestió dels aeroports

La gestió de l'aeroport de Josep Tarradellas Barcelona-el Prat constitueix un cas paradigmàtic. El Consell de Ministres de l'11 de novembre del 2011 va aprovar els consells rectors dels aeroports de Madrid-Barajas i Barcelona-el Prat, mitjançant els quals els governs autonòmics de Catalunya i Madrid, les administracions locals i altres agents econòmics i socials, estarien presents en el Consell d'Administració, i els acords es prendrien per majoria àmplia que atorgaria una posició determinant als representants dels territoris. Aquest acord no es va arribar a implementar (vegeu l'Annex 1 el redactat aprovat pel Consell de Ministres d'11 de novembre de 2011).

El juliol de 2014, la **Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia** publicava l'informe "**El sector aeroportuario en España: Situación actual y recomendaciones de liberalización**". Segons aquest, "de la comparativa internacional es comprova que **el cas espanyol és l'únic país amb un sistema de gestió centralitzada i conjunta en mans d'un únic gestor amb un volum elevat tant d'infraestructures com de passatgers transportats**". "El marc normatiu vigent, que imposa una gestió centralitzada d'un nombre molt elevat d'aeroports, **genera rigideses que impedeixen la diferenciació de taxes aeroportuàries entre aeroports o la consecució de contractes personalitzats** amb les línies aèries que podrien incrementar l'eficiència en la gestió de els aeroports."

Així mateix, indicava l'informe de la CNMC, **les principals ineficiències detectades** apunten, entre altres, a: "(i) l'absència de contrapesos, especialment l'absència d'un regulador independent², en el disseny institucional; (ii) un model de regulació no adequat que introdueix incentius a inversions no justificades; (iii) un esquema de fixació centralitzada i per grups de les tarifes aeroportuàries, que impedeix l'aplicació d'una política comercial i gestió individualitzada basada en les necessitats concretes de cada aeroport; i (v) l'existència de rigideses legals per a una política comercial flexible, com la indefinició jurídica del tractament regulador dels acords personalitzats i incentius comercials."

La CNMC entenia també que, "**perquè la presència de capital privat pogués tenir plens efectes, hauria de possibilitar una gestió més flexible dels aeroports individuals i emprendre un procés**

² Podem definir als reguladors independents com "institucions públiques administratives sobre les quals els governs no tenen competències de control i direcció. El seu objectiu és vetllar pel compliment de la regulació de determinades activitats en què es considera essencial deslligar del cicle electoral i els interessos partidistes aquesta vigilància i, si escau, la presa de certes decisions regulatòries, bé per existir un conflicte d'interès entre el govern i els agents regulats, bé per evitar la inconsistència temporal de les decisions governamentals en certes decisions." (Font: Fundación Areces (2018). *Reguladores y supervisoras económicos independientes: el caso español*)

de reforma del model". Així mateix, recomanava que "la privatització es desenvolupés a través de la constitució i licitació de lots d'aeroports."

Com és sabut, el Govern espanyol va optar privatitzar el 49% d'AENA, que va debutar en borsa el febrer de 2015, però va mantenir la gestió centralitzada de tota la xarxa i no va aplicar les recomanacions de la CNMV.

Foment del Treball Nacional entén que és **prioritari crear el Consell Rector de l'aeroport de Josep Tarradellas Barcelona-el Prat, tal com estava definit en l'acord de Consell de Ministres de l'11 de novembre del 2011.** El fet que el 49% d'AENA estigui en mans d'inversors privats i cotitzi en borsa no hauria de ser un obstacle, ja que el 51% restant està en mans de l'Estat i, per tant, aquest té una posició dominant.

La participació de la Generalitat, de les corporacions locals i de les organitzacions econòmiques i socials a través del **Comitè de Coordinació Aeroportuària de Catalunya** és insuficient. Es tracta d'un **òrgan col·legiat merament consultiu** que s'integra en el Ministerio de Fomento, a través de la Secretaria General de Transportes, sense participar en la seva estructura jeràrquica, i que ha estat pràcticament inactiu fins fa poc temps.

El **Comitè de Desenvolupament de Rutes Aèries de Barcelona** (CDRA), en canvi, ha estat molt efectiu. Constituït el 2005, té per objectiu promoure el desenvolupament de noves rutes intercontinentals des de l'aeroport de Barcelona, i hi participen la Generalitat de Catalunya (Departament de Territori i Sostenibilitat), l'Ajuntament de Barcelona, la Cambra de Comerç de Barcelona i AENA, S.A.

No obstant l'èxit obtingut pel Comitè, l'existència de convenis bilaterals amb altres països que no inclouen el dret de trànsit de cinquena llibertat³ i els drets adquirits en els "slots"⁴, que dificulten la lliure competència entre línies aèries, han limitat la possibilitat de convertir l'aeròdrom barceloní en un hub més potent. En l'actualitat, aquest se situa en la 7a posició en volum de passatgers a Europa, però ocupa la 18a posició en connectivitat com a hub (classificat com a hub de tercera categoria, hub petit o de nínxol, després dels hubs principals i secundaris).

5 6 7

Ambdós comitès (el Comitè de Coordinació Aeroportuària de Catalunya i el Comitè de Desenvolupament de Rutes Aèries de Barcelona) **no poden substituir, però, una posició determinant dels representants del territori en la gestió de l'aeroport**, perquè, al capdavant, l'aeroport presta servei principalment al territori on s'ubica i l'èxit de l'aeroport es deu fonamentalment a l'atracció que exerceix el territori, fruit de l'activitat dels agents públics i

³ La Cinquena Llibertat de l'Aire fa referència a el dret o privilegi atorgat per un estat a un altre d'embarcar o desembarcar en el territori de el primer estat trànsit procedent o destinat a un tercer estat. Aquest dret es refereix no només a el tràfic de passatgers, sinó també a correu i càrrega aèria i es troba subjecte a convenis entre estats.

⁴ Slot és l'interval de temps de què disposa una avió per executar una determinada operació o maniobra, el torn o permís que té un avió per enlairar-se i aterrar. Hi ha diversos tipus de Slot (aeroportuari, històric i aeronàutic). Slot Històric són els slots guanyats amb els anys, però, per mantenir-los, la companyia haurà de volar un percentatge de vols marcats i estipulats entre la companyia i el gestor aeroportuari.

⁵ Cambra de Comerç de Barcelona (julio 2019). Observatorio del Tráfico Aereo; i Airport Industry Connectivity Report 2019

⁶ La connectivitat hub és la mètrica clau de qualsevol aeroport. Essencialment mesura el nombre de vols de connexió que pot facilitar l'aeroport i té en compte el temps i la qualitat de les connexions. Font: Airport Industry Connectivity Report 2019

⁷ El trànsit indirecte, però, encara suposa el 60% del tràfic intercontinental total. Hi ha destinacions no cobertes per connexions directes com Tòquio (191.111 pax indirectes 2018), Bangkok (79.906 pax indirectes 2018) i Delhi (78.401 pax indirectes 2018).

privats que hi operen. Per tot això, és indispensable la creació del Consell Rector de l'aeroport Josep Tarradellas Barcelona-el Prat, tal com el va definir el Consell de Ministres esmentat.

D'altra banda, **és urgent accelerar la construcció de la Terminal Satèl·lit de l'aeroport de Barcelona**, ja que aquest any finalitzarà amb un rècord de passatgers, que pot acostar-se als 53 milions, quan la capacitat màxima teòrica és de 55 milions. S'ha d'evitar de totes totes la saturació de l'aeroport.⁸

Els aeroports de Girona, Reus i Sabadell també s'haurien de gestionar individualment, perquè puguin adoptar les decisions estratègiques i comercials adaptades a les seves circumstàncies i articular mecanismes que permetin un millor aprofitament de la infraestructura instal·lada.

4.2. Gestió dels ports de Barcelona i Tarragona

Com és sabut, els ports de Barcelona i Tarragona són gestionats per les seves respectives autoritats portuàries, la coordinació i control correspon a l'ens públic Ports de l'Estat, que és un òrgan dependent del Ministerio de Fomento i que té atribuïda l'execució de la política portuària del Govern. Els principals planificadors de les infraestructures portuàries són les autoritats portuàries, prèvia aprovació de Ports de l'Estat, mentre que el Ministerio de Fomento s'encarrega de la planificació de la xarxa global de transport intermodal en la qual s'integra el transport marítim.

Si s'analitza l'evolució internacional de la governança dels ports, s'observa que **les reformes que s'adopten globalment per millorar la seva competitivitat requereixen la lliure competència entre ports, l'especialització, la racionalització, la reducció d'estructures, la gestió de les infraestructures del seu hinterland**, és a dir, de la zona d'influència terrestre del port, i **dels serveis del node logístic corresponent**.

A fi que els ports de Barcelona, Tarragona i els de la resta d'Espanya puguin desplegar tot el seu potencial per fer front a la forta competència internacional i conquerir nous mercats, cal que puguin ampliar la seva autonomia de gestió, no només pel que fa a la gestió de personal, problemàtica que sembla està en vies de solució, sinó sobretot en l'execució i planificació d'infraestructures, tant del mateix port com del seu hinterland.

Foment del Treball Nacional observa amb preocupació que **l'execució dels accessos viaris i ferroviaris als ports de Barcelona i Tarragona acumula retards molt importants**. En el cas dels del port de Barcelona, s'ha hagut de refer tota la planificació existent perquè no ha superat els criteris de seguretat ferroviària. És més, tot i no tenir realitzades les inversions que necessiten, aquests ports són contribuents nets al Fons de Compensació Interportuari espanyol mitjançant el qual s'aporten fons per a la construcció d'infraestructures en altres ports.

Foment del Treball Nacional considera que **és necessari que les autoritats portuàries puguin liderar la planificació, construcció i finançament amb els seus recursos propis de les**

⁸ Segons ASINCA, la patronal catalana de les enginyeries, la licitació de la Terminal Satèl·lit es va anunciar l'any 2008 i es va paraitzar el maig de 2010. Tot i la importància del projecte, el retard acumulat i el volum d'inversió estimat (1.000 M €), AENA ha decidit subhastar els serveis de *project management* i redacció de el projecte, comproment així el resultat final de l'obra i l'òptim funcionament de la infraestructura (Font: www.asinca.cat).

infraestructures situades en el seu hinterland, en col·laboració amb totes les administracions competents⁹. I que, per aconseguir una major flexibilitat i autonomia, puguin establir les tarifes més adequades en funció de la seva tipologia de tràfics o per prendre decisions comercials amb suficient rapidesa per no perdre competitivitat davant dels altres ports europeus.

4.3. Gestió de les infraestructures de Rodalies de Catalunya

Des de l'any 2010, la Generalitat gestiona Rodalies de Catalunya, que són els serveis ferroviaris que transcorren íntegrament en el territori català sobre la xarxa ferroviària d'interès general de l'Estat. Actualment els serveis de Rodalies de Catalunya es componen de rodalies de Barcelona (8 línies), Girona (1 línia) i Tarragona (2 línies), i de regionals (6 línies).

ADIF (Administrador de les Infraestructures Ferroviàries de l'Estat) és el titular de la infraestructura i Renfe, l'operador, ambdues dependents del Ministerio de Fomento.

Tothom reconeix, fins i tot el Ministerio de Fomento, que **el servei de rodalies i regionals a Catalunya ha rebut una inversió molt inferior a les necessitats detectades** en els successius plans de rodalies. Una de les causes de la poca inversió és la **baixa execució pressupostària d'ADIF i Renfe**.

Aquesta manca sostinguda d'inversió ha provocat que **l'estat de manteniment de les línies i la seva modernització no sigui la idònia, la qual cosa dificulta poder millorar de forma consistent el servei**, tan necessari, d'altra banda, per reduir la contaminació a l'àrea metropolitana de Barcelona. Al llarg dels últims anys han ocorregut diversos accidents, i les nombroses incidències que se succeeixen sovint provoquen irregularitat en el servei. Això ha causat un extens malestar entre els usuaris i pèrdues de milions d'hores de treball en perjudici d'empreses i treballadors.

Foment del Treball Nacional considera que **un increment constant de la inversió i la introducció de canvis en l'estructura de gestió millorarien considerablement la fiabilitat del sistema**. Com s'ha anat sostenint al llarg d'aquest document, **apropar la capacitat decisòria sobre la infraestructura al territori afavoriria aquesta fiabilitat del sistema, ja que apropant l'administrador a l'administrat s'afavoreix la rendició de comptes al contribuent**.

A França, per exemple, que destaca per ser un país molt centralitzat, SNCF Réseau¹⁰, l'equivalent a ADIF a Espanya, treballa amb nombrosos socis públics i privats, tant nacionals com europeus. Alguns d'aquests socis intervenen directament en la gestió o operació de la xarxa i altres compleixen una missió de control. A més, formen part de l'estructura organitzativa de SNCF Réseau 12 direccions regionals i 4 direccions de manteniment i obres.

Així mateix, el país veí utilitza **mecanismes de concertació territorial molt avançats**. Mitjançant el diàleg constructiu i la participació de diversos agents del territori afectat s'afavoreix la

⁹ Estatut d'Autonomia de Catalunya: Article 140.2. La Generalitat participa en els organismes d'abast supraautonòmic que exerceixen funcions sobre les infraestructures de transport situades a Catalunya que són de titularitat estatal.

³ La qualificació d'interès general d'un port, un aeroport o una altra infraestructura de transport situats a Catalunya requereix l'informe previ de la Generalitat, que pot participar en la seva gestió, o assumir-la, d'acord amb el que estableixen les lleis.

⁴ Correspon a la Generalitat la participació en la planificació i la programació de ports i aeroports d'interès general, en els termes que determini la normativa estatal.

¹⁰ <https://www.sncf-reseau.com/fr>

definició progressiva dels projectes. D'aquesta manera, s'associen els serveis de l'Estat, les organitzacions socioprofessionals, les comunitats locals, les associacions més representatives i el públic en general.¹¹

A més, des de 1997 s'ha transferit la gestió de la xarxa ferroviària regional a set regions: Alsace, Centre-Val de Loire, Nord-Pas-de-Calais, Provence-Alps-Costa Blava, Rhône-Alps i el Pays -de-la-Loire i Limousin.

A **Alemanya**, DB Netz AG¹², l'equivalent també a ADIF, s'organitza mitjançant set divisions regionals i posseeix una empresa filial anomenada DB RegioNetz Infrastruktur GmbH, que lloga les infraestructures, opera xarxes regionals i manté, planifica i construeix infraestructures. Per altra banda, s'han establert **complexos mecanismes de col·laboració i finançament entre el govern federal, els "ländern" i els ens locals**.¹³

A Espanya també hi ha exemples de col·laboració entre administracions, si bé són bastant escassos. Podem esmentar, per exemple, el conveni entre l'Administració General de l'Estat, l'Administració General de la Comunitat Autònoma del País Basc i ADIF per a la construcció de la nova xarxa ferroviària en el País Basc, d'abril de l'any 2006; o la creació de la Societat Barcelona Sagrera Alta Velocitat, S.A., al juny de l'any 2002, que té per objecte facilitar la coordinació i l'execució de les actuacions corresponents a l'ordenació ferroviària i de transport públic, i de promoure i gestionar la transformació urbanística derivada de les obres de remodelació del sistema ferroviari de l'àmbit de la Sagrera Sant Andreu, de Barcelona.

El fet que la xarxa ferroviària sigui d'interès general no és obstacle per arribar a acords de col·laboració, ja que no cal traspasar la seva titularitat. A més, l'Estatut d'Autonomia de Catalunya¹⁴ estableix que la Generalitat de Catalunya li correspon "**la participació en la planificació i gestió de les infraestructures de titularitat estatal situades a Catalunya**", que haurien d'incloure també a la societat civil en els seus òrgans de gestió.

També afavoreix l'esmentada col·laboració el fet que Catalunya compta amb **Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya (FGC), que té una àmplia experiència en gestió d'infraestructures** amb indubtable èxit, com demostren les estadístiques.

4.4. Gestió de carreteres

Els mateixos criteris que s'han comentat anteriorment poden aplicar-se a la participació de la Generalitat de Catalunya i la societat civil en la gestió de la Xarxa de Carreteres de l'Estat a Catalunya¹⁵. És més, la normativa vigent de carreteres és prou flexible per admetre, en virtut d'acord mutu i mitjançant un reial decret, el canvi de titularitat de carreteres existents.

¹¹ Per exemple: http://www.gpso.fr/concertation_autour_nouvelles_lignes.html

¹² <https://fahrweg.dbnetze.com/fahrweg-de>

¹³ Ver a título de ejemplo: <https://www.globalrailwayreview.com/article/27832/regional-rail-transport-germany/>

¹⁴ Estatut d'Autonomia de Catalunya: Article 169.3. La Generalitat participa en l'establiment dels serveis ferroviaris que garanteixin la comunicació amb altres comunitats autònomes o amb el trànsit internacional, d'acord amb el que estableix el títol V. Article 140.6. Correspon a la Generalitat, en matèria de xarxa ferroviària, la competència exclusiva amb relació a les infraestructures de les quals és titular i la participació en la planificació i la gestió de les infraestructures de titularitat estatal situades a Catalunya, d'acord amb el que estableixi la normativa estatal.

¹⁵ Estatut d'Autonomia de Catalunya: Article 140.5. Correspon a la Generalitat la competència exclusiva sobre la seva xarxa viària en tot l'àmbit territorial de Catalunya, i també la participació en la gestió de la xarxa de l'Estat a Catalunya, d'acord amb el que estableix la normativa estatal.

Un exemple pràctic d'aquest canvi de titularitat és la recent transferència de l'AP-68 a l'administració del País Basc¹⁶, per acord de la Comissió Mixta de Transferències Estat-País Basc de l'16 d'abril de 2019, mitjançant la qual s'ha traspassat a Euskadi la titularitat, funcions i serveis de 77,5 quilòmetres d'aquesta via, des del punt quilomètric zero (Bilbao) fins que la via abandona Euskadi per Burgos cap a Saragossa, després de travessar Bizkaia i Àlaba¹⁷. També hi ha nombrosos exemples de traspàs de trams de carreteres a la Generalitat i municipis, quan ha estat necessari.

L'Òrgan Gestor participat per totes les administracions amb competències que proposem en el punt 3 d'aquest document pot facilitar la gestió territorial de la Xarxa de Carreteres de l'Estat a Catalunya.

5. Conclusions

Tant les organitzacions empresarials més representatives, com la societat civil en el seu conjunt, han mostrat la seva **preocupació en relació a la inversió i a la gestió de les infraestructures a Catalunya**. Això ha contribuït al fet que una part important de la societat i dels agents econòmics exigeixi una millor resposta de les administracions a les necessitats econòmiques i socials de Catalunya.

En l'àmbit de la gestió de les infraestructures estratègiques hi ha molt marge de millora i cal adoptar mesures valentes i significatives de descentralització. Les infraestructures més estratègiques s'han de gestionar des del territori de manera individualitzada, amb la participació dels principals agents institucionals, econòmics i socials, independentment del model de gestió, sigui aquest públic, privat o mixt, i amb els recursos econòmics necessaris. La lògica econòmica, l'eficiència, la lliure competència i la rendició de comptes al contribuent des de la proximitat avalen l'esmentat criteri.

La Generalitat, les administracions locals i la societat civil han de poder participar més estretament en la planificació, construcció, manteniment i gestió de les infraestructures de titularitat estatal a Catalunya. El mateix pot dir-se de la **participació de la societat civil respecte a les infraestructures de titularitat de la Generalitat.**

Una acció concertada d'ampli abast que faciliti i promogui la participació dels agents econòmics i socials en la gestió de ferrocarrils, aeroports, ports i carreteres, i sobre quins, com i quan es construeixen les infraestructures **enviaria un potent missatge que les administracions col·laboren entre si i tenen en compte les necessitats dels ciutadans catalans.**

¹⁶ <http://www.mptfp.es/ca/portal/prensa/actualidad/noticias/2019/04/20190416.html>

¹⁷ Veure també el Real Decreto 299/2019, de 26 de abril, por el que se modifica el Catálogo de la Red de Carreteras del Estado.

6. Propostes de Foment del Treball Nacional

- **Reactivar, al més aviat possible, les obres adjudicades i parades o en execució alentida,** com a mecanisme d'intervenció immediata.
- **Invertir 2.000 milions d'euros anuals en cinc anys per iniciar la recuperació del dèficit acumulat** (27.970 milions d'euros).
- Assolir com més aviat millor una **licitació d'obres del 2,2% del PIB català** (aproximadament 5.000 milions d'euros), de manera sostinguda, per al conjunt de totes les administracions, per equiparar la inversió a Catalunya als indicadors europeus a fi d'evitar una pèrdua de competitivitat de l'economia catalana.
- **Planificar les infraestructures a mitjà i llarg termini** (10-15 anys) amb plena col·laboració entre les administracions públiques, desvinculant les planificacions de les eleccions.
- **Prioritzar les infraestructures en funció de la seva demanda i sostenibilitat**, que s'avaluaran mitjançant una exhaustiva anàlisi que indiqui el seu retorn econòmic, social i ambiental al llarg de tot el cicle de vida.
- Generar recursos mitjançant l'establiment d'un **cànon d'explotació sobre les vies d'alta capacitat** i crear un **consorci participat** per totes les administracions amb competències que s'encarregui de gestionar el cobrament d'aquest, entre altres funcions.
- **Fomentar les col·laboracions publicoprivades (CPP)** que siguin necessàries per garantir la competitivitat de les empreses i el benestar dels ciutadans.
- **Crear el Consell Rector de l'aeroport de Barcelona-El Prat Josep Tarradellas**, tal com estava definit en l'acord de Consell de Ministres de l'11 de novembre de 2011, així com **gestionar individualitzadament els aeroports de Girona, Reus i Sabadell**.
- **Ampliar les competències de les autoritats portuàries de Barcelona i Tarragona** per impulsar la seva gestió individualitzada, i, particularment, perquè puguin:
 - Liderar la planificació, construcció i finançament amb els seus recursos propis de les **infraestructures situades en el seu hinterland**, en col·laboració amb totes les administracions competents.
 - **Establir les tarifes més adequades en funció de la seva tipologia de tràfics** i adoptar decisions comercials amb suficient rapidesa per no perdre competitivitat davant els altres ports europeus.
- **Impulsar la participació de la societat civil i de la Generalitat en la planificació i gestió de les infraestructures ferroviàries de titularitat estatal situades a Catalunya i de la Xarxa de Carreteres de l'Estat a Catalunya** i, si s'estima convenient, el seu traspàs parcial o total.
- **Impulsar la participació de la societat civil en les infraestructures titularitat de la Generalitat de Catalunya.**

Les reformes plantejades són necessàries, oportunes i clarament beneficioses, tant per a Catalunya com per a la resta d'Espanya. Bàsicament depenen de la voluntat política i, un cop consensuat el que s'ha de fer, es pot trobar la seva translació jurídica amb relativa facilitat, ja que no cal fer canvis constitucionals o de l'Estatut d'Autonomia.

La inversió i la gestió de les infraestructures és l'activitat de les administracions que els ciutadans visualitzen més fàcilment i que identifiquen amb el seu benestar. La iniciativa que Foment del Treball proposa permet reconduir la situació actual en el camí del consens i l'acord,

dialogant, negociant i pactant. Per a això, Foment del Treball Nacional està en disposició de facilitar els mecanismes al seu abast.

ANNEX 1 Creación de los Consejos Rectores de los
Aeropuertos de Madrid-Barajas y Barcelona. Consejo de
Ministros del 11 de noviembre de 2011

Consejo de Ministros Viernes 11 de noviembre de 2011

Fomento

CREADOS LOS CONSEJOS RECTORES DE LOS AEROPUERTOS DE MADRID-BARAJAS Y BARCELONA-EL PRAT

- Los gobiernos autonómicos de Cataluña y Madrid, las Administraciones locales y otros agentes económicos y sociales estarán presentes en el Consejo de Administración.
- Los acuerdos se tomarán por mayorías amplias lo que otorgará una posición determinante a los representantes de los territorios.

El Consejo de Ministros ha aprobado la creación de sendas sociedades que actuarán como Consejos rectores de los aeropuertos de Madrid-Barajas y Barcelona-El Prat. Se completa, así, el desarrollo del nuevo modelo de gestión aeroportuario en lo relativo a la concesión de la gestión de ambos aeropuertos.

Esas sociedades, participadas al 100 por 100 por Aena Aeropuertos, tendrán el carácter de responsables de los respectivos contratos de concesión de servicios aeroportuarios. Les corresponderá el seguimiento del desarrollo del contrato y ejercerán aquellas funciones relativas al citado contrato de concesión, que le correspondan a Aena Aeropuertos y ésta les atribuya.

El acuerdo aprobado hoy indica que los acuerdos se adoptarán con el voto favorable de dos tercios del número de miembros del Consejo y en algunos casos se exigirá el voto cualificado de las tres cuartas partes de los miembros.

Ello hará necesario el diálogo y el consenso para tomar decisiones y dará una posición determinante a los representantes de las instituciones catalanas y madrileñas, lo que supondrá una mayor relación de ambos aeropuertos con las necesidades y aspiraciones de sus respectivos entornos.

Los respectivos consejos se encargarán de:

- Autorizar los préstamos participativos u otros medios de financiación a largo plazo de la sociedad concesionaria (emisión de obligaciones, etcétera) que se consideren necesarios para su adecuada explotación.
- Aprobar la liquidación del canon a abonar por la sociedad concesionaria.
- Supervisar la adecuada conservación de la infraestructura por la sociedad concesionaria.
- Supervisar la calidad de la actividad de la sociedad concesionaria como gestor aeroportuario.
- Colaborar con la sociedad concesionaria y, en su caso, con las Administraciones Públicas competentes en la definición de la estrategia a desarrollar con relación a los aeropuertos concesionados, en particular, en el ámbito comercial, tomando en consideración su contexto territorial y competitivo.
- Autorizar al concedente a acordar con el concesionario las modificaciones del contrato de concesión, así como las adaptaciones de su régimen económico-financiero.
- Autorizar las resoluciones que pueda dictar el concedente ante las reclamaciones de equilibrio económico del contrato de concesión que puedan ser necesarias.

- Supervisar el desenvolupament i compliment per la societat concessionària de les obligacions de conformitat amb les previsions del contracte de concessió.
- Recebre, tramitar i resoldre, quan proceda, els escrits que dirigeixi la societat concessionària a Aena Aeroports i informar de les incidències que surtin en el desenvolupament del contracte de concessió.
- Supervisar el control econòmic financer de la concessió.
- Autoritzar les decisions de sequestre i la reversió de la concessió o la resolució de la concessió per qualsevol causa que pugui adoptar el concedent.
- Autoritzar, prèvia audiència del concessionari, la imposició per el concedent de les penalitats i multes coercitives segons el establert en el contracte de concessió.
- Recabar les dades i informació que consideri necessàries de la societat concessionària, comprovar els llibres de comptes i acordar a inspecció d'instal·lacions i serveis.
- Traslada a l'Administració competent de les propostes de servidors aeronaútics i acústics que sigui necessari realitzar en el marc dels plans d'exploració de l'Aeroport previstos en el contracte de concessió.
- Participar en la proposta de definició de les línies estratègiques de l'Aeroport, en particular en quant a la formulació de l'Pla Director, en els termes que puguin resultar del contracte de concessió.
- Emitir el parer sobre les modificacions tarifàries que la societat concessionària pretengui aplicar i la seva adequació al contingut del contracte de concessió, d'acord amb el establert en la normativa vigent.

Barcelona-El Prat

El Consell d'Administració del Consell Rector de l'Aeroport de Barcelona-El Prat estarà integrat per nou membres escollits d'acord amb les següents regles:

- Dos vocals a iniciativa de la Generalitat de Catalunya.
- Un vocal nomenat a iniciativa del municipi de Barcelona en aplicació de lo establert en la Ley de 13 de març de 2006, per la que es regula el Règim Especial del municipi de Barcelona.
- Un vocal a iniciativa de l'àrea metropolitana.
- Un vocal entre persones de reconegut prestigi, després de haver oït les propostes efectuades a aquest efecte per els principals agents econòmics, socials, empresarials i industrials de Barcelona i Catalunya.
- Quatre vocals a proposta de Aena Aeroports.

Madrid-Barajas

En el cas de l'Aeroport de Madrid-Barajas, el Consell d'Administració del Consell Rector estarà integrat per nou membres escollits d'acord amb les següents regles:

- Dos vocals a iniciativa de la Comunitat de Madrid.
- Un vocal nomenat a iniciativa del municipi de Madrid en aplicació de lo establert en la Ley de 4 de juliol de 2006, de Capitalitat i de Règim Especial de Madrid.
- Un vocal a iniciativa de les administracions locals de l'àmbit de la concessió de l'aeroport de Madrid-Barajas, és a dir, Alcobendas, San Sebastián de los Reyes, Paracuellos del Jarama i San Fernando de Henares amb caràcter rotatori.

Propostes de mesures urgents per millorar la inversió i gestió de les infraestructures a Catalunya

- Un vocal entre personas de reconocido prestigio, después de haber oído las propuestas efectuadas a este efecto por los principales agentes económicos, sociales, empresariales e industriales de la Comunidad de Madrid.
- Cuatro vocales a propuesta de Aena Aeropuertos.

En ambos casos, el Consejo de Administración elegirá de su seno un presidente a propuesta del Ministro de Fomento, por lo que se exigirá el voto favorable de dos tercios de los componentes del Consejo.

La efectiva constitución de estos Consejos Rectores se producirá en el momento de la incorporación del nuevo socio a la sociedad concesionaria.

ANNEX 2 Nota de premsa de Foment del Treball Nacional
15/7/2019: Infraestructures a Catalunya

El Corredor Mediterrani, Rodalies de Catalunya, la B-40 Abrera-Terrassa i l'ampliació i finalització de la L-9 del metro, són només algunes de les infraestructures més rellevants que acumulen retards que fan perillar la competitivitat de l'economia catalana. Les obres evolucionen molt lentament o estan, fins i tot, aturades

Les infraestructures més estratègiques de Catalunya necessiten 10.000 M fins al 2023, més 5.000 M anuals recurrents

- Foment prioritza, entre les infraestructures més estratègiques, les que haurien d'executar-se abans del 2023: el Corredor Mediterrani, transport públic de la Regió Metropolitana de Barcelona, i xarxa viària dependent del Ministeri de Foment com la B-40, i el desdoblament de la N-II i N-340.
- En total, es valora en 2.000 milions anuals la inversió necessària en les infraestructures més estratègiques per al període 2019-2023. Al mateix temps, és necessari assolir progressivament –seguint paràmetres europeus– **el 2,2% de la licitació d'obres del PIB català de manera sostinguda**, uns 5.000 milions anuals, per al conjunt de totes les administracions i per a totes les infraestructures que al llarg del temps siguin fonamentals per Catalunya. **Al 2018 només es va licitar el 0,8% del PIB català**
- El registre CAT-100 de Foment del Treball conclou amb un balanç decebedor: l'evolució de les infraestructures a Catalunya per manca d'inversió, baixa execució pressupostària i falta de finançament. Les obres o estan parades o evolucionen molt lentament.
- El dèficit inversor en infraestructures a Catalunya els darrers deu anys està al voltant de 28.000 milions d'euros.
- És urgent aprovar un nou model de finançament de les vies d'alta capacitat, davant la imminent reversió de les concessions d'autopistes, com l'AP-7.
- Foment proposa un pacte de les forces polítiques i del món institucional econòmic de Catalunya per impulsar la inversió.

Barcelona, 15 de juliol de 2019

Les infraestructures més estratègiques per a la competitivitat de l'economia catalana i, per tant, de l'espanyola, avancen a un ritme molt lent, i, en alguns casos, resten aturades. El CAT-100, el catàleg de 100 infraestructures bàsiques pendent d'executar a Catalunya, elaborat per la Comissió d'Infraestructures i Equipaments des de juny de 2015, registra un balanç decebedor dels últims quatre anys, alerta del risc de pèrdua de competitivitat de l'economia catalana, i situa al voltant dels 28.000 milions d'euros el dèficit inversor en infraestructures en els últims deu anys (2009-2018). En

definitiva, i segons les estimacions fetes amb la informació pública disponible, **és urgent i imprescindible una inversió anual de 2.000 milions d'euros al període 2019-2023 (en total 10.000 m€) per corregir el retard d'obres fonamentals i evitar la pèrdua del dinamisme i competitivitat de l'economia catalana i espanyola.**

La manca d'una decidida aposta per la inversió, especialment a Catalunya, que se situa en l'actualitat molt per sota d'altres països del nostre entorn, suposa una clara pèrdua d'oportunitats, perquè la inversió pública actua de complement i catalitzador de la inversió privada, ambdues generadores de llocs de treball i riquesa. **S'estima que el dèficit inversor en infraestructures a Catalunya els darrers deu anys (2009-2018) pot estar al voltant dels 28.000 milions d'euros. Per corregir-lo i recuperar el volum d'inversió amb els indicadors europeus es recomana assolir progressivament el 2,2% de la licitació d'obres del PIB català de manera sostinguda, per al conjunt de totes les administracions i per totes les infraestructures que al llarg del temps siguin fonamentals per Catalunya, com per exemple les que registren el CAT100 i el CAT Equipaments.**

Dèficit d'inversió en infraestructures econòmiques i socials a Catalunya.

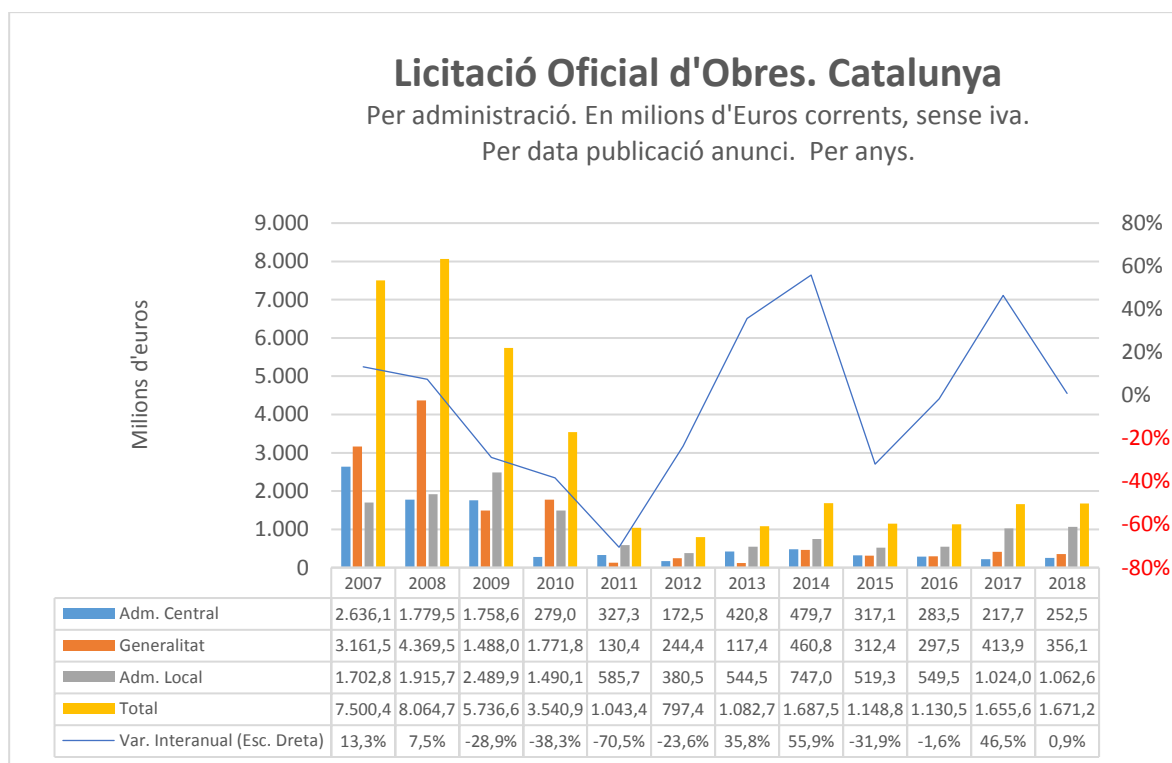
Aproximació teòrica.

Any	Licitació Obres M€	PIB Catalunya M€	Licitació / PIB	Hipòtesi conservadora: licitació del 2,2% PIB	Diferència amb licitació real. M€
2009	5.737	208.115	2,8%	4.579	1.158
2010	3.541	209.792	1,7%	4.615	-1.075
2011	1.043	209.716	0,5%	4.614	-3.570
2012	797	203.157	0,4%	4.469	-3.672
2013	1.083	202.638	0,5%	4.458	-3.375
2014	1.687	206.668	0,8%	4.547	-2.859
2015	1.149	215.726	0,5%	4.746	-3.597
2016	1.130	224.687	0,5%	4.943	-3.813
2017	1.656	234.680	0,7%	5.163	-3.507
2018	1.671	242.313	0,7%	5.331	-3.660
					-27.970

Nota: Aproximació teòrica. Inversió pública 1995-2018: Euro Àrea (12 països) 3,1% del PIB ; Espanya 3,4% del PIB (no hi ha dades oficial publicades sobre Catalunya). El 70% de la inversió pública es dedicaria a infraestructures econòmiques i socials (2,2% PIB Euro Àrea). Idealment, d'acord amb bones pràctiques internacionals, les infraestructures s'haurien de planificar a mig/llarg termini, cosa que ara no es fa. Aquesta planificació analitzaria les necessitats reals, mitjançant dades objectives i anàlisis cost benefici, tenint en compte els costos d'oportunitat, que determinarien on hi ha dèficits d'infraestructures i com prioritzar-les, quin cost tindrien, com es finançarien i en quin termini s'executarien.

Licitacions sota mínims

Catalunya necessita una licitació mínima recurrent entre els 3 nivells d'AA.PP d'aproximadament el 2,2% del PIB català, 5.000 M€/any, per atendre les necessitats de l'economia i el benestar dels ciutadans. Si es manté en el temps aquesta baixa inversió pública a Catalunya i Espanya, no només es posa en perill la continuïtat del sector de les infraestructures i de la construcció, sinó també la competitivitat de l'economia catalana, la qualitat de vida dels seus ciutadans, i es perdran oportunitats de crear activitat econòmica i, per tant, llocs de treball, riquesa i benestar social.



Infraestructures més estratègiques

Per revertir aquesta tendència és indispensable que s'impulsin políticament aquelles infraestructures estratègiques que tinguin més rendibilitat econòmica, social i ambiental, i que es planifiquin a mig/llarg termini, basant-se en dades objectives i amb la col·laboració de la societat civil. Alhora, cal definir un nou model de finançament de les vies d'alta capacitat per al seu manteniment i ampliació.

Cal reiterar que, per donar resposta al mandat de les lleis de transparència i al principi de rendició de comptes que tota societat democràtica exigeix a les administracions públiques, fóra adien que totes les administracions públiques informessin l'estat de situació de cada projecte, informant detalladament d'aquells aspectes rellevants perquè el ciutadà pugui avaluar el progrés de l'actuació.

Les infraestructures més estratègiques que continuen al CAT-100 i que no han registrat pràcticament una evolució favorable són les següents:

*Les fitxes actualitzades es poden consultar al CAT100: <https://www.foment.com/wp-content/uploads/2019/07/Catleg-d-infraestructures-basiques-Actualitzacio-2019.pdf>

Ministeri Foment

- **Rodalies de Catalunya**, inclosa la llançadora a l'Aeroport (en obres), l'estació de la Sagrera (en obres) i desdoblament de línies (algunes actuacions a la R3). Baixa execució pressupostària. Fitxes XFP1/2015, XFP2/2015 i XFP3/2015.*
- **Corredor Mediterrani ferroviari:**
 - ✓ **Accés ferroviari al port de Barcelona** (replantejament del tot el projecte per problemes tècnics + nova declaració impacte ambiental). Fitxa XFM1/2015.
 - ✓ **Accés ferroviari al port de Tarragona** (terminal intermodal construïda, manca connexió a via principal). Fitxa XFM3/2015.
 - ✓ **Subtram Castellbisbal-Martorell** (en obres). Fitxa XFM2/2015.
 - ✓ **Subtrams de Martorell a Vilaseca** (Martorell-Sant Vicenç de Calders, Sant Vicenç de Calders-Tarragona-Nus de Vila-seca) (en obres). Fitxa XFM2/2015.
 - ✓ **Subtram Tarragona-Vandellós** (en proves, ample ibèric). Fitxa XFM2/2015.
 - ✓ **Subtram Vandellós-Castelló** (contracte rescindit per redefinició del projecte). Fitxa XFM2/2015.
- **Infraestructures viàries:**
 - ✓ **Accés viari al port de Barcelona** (replantejament del tot el projecte per problemes tècnics + nova declaració impacte ambiental). Fitxa XV1/2015.
 - ✓ **B-40 Abrera-Terrassa "Ronda del Vallès"** (en obres, execució molt lenta). Fitxa XV1/2015.
 - ✓ **Corredor Tarragona-Península A-27** (en obres, execució molt lenta). Fitxa XV1/2015.
 - ✓ **Connexió entre la AP-7 i la A-2 Castellbisbal-Sant Andreu de la Barca** (reiniciades després de molts anys aturades). Fitxa XV13/2015.
 - ✓ **Connexió entre la A-2 i la C-32** (obres aturades). Fitxa XV12/2015.
 - ✓ **Desdoblament de la N-II per Girona** (en obres, execució molt lenta). Fitxa XV3/2015.
 - ✓ **Desdoblament de la N-340 i variant de Vallirana** (en obres, execució molt lenta). Fitxa XV5/2015.
- **Infraestructures aeroportuàries: terminal satèl·lit aeroport del Prat. En fase de projecte**

Generalitat de Catalunya

- **Metro i ferrocarrils**
 - ✓ **Ampliació del metro** (constant, però a ritme lent per manca de recursos). Fitxa XFP5/2016.
 - ✓ **Finalització de la L9** (tram central aturat, s'està tramitant un préstec del Banc Europeu d'Inversions). Fitxa XFP4/2015.
 - ✓ **FGC L8 Plaça Espanya-Gràcia** (connexió Llobregat-Vallès, en projecte). Fitxa XFP7/2017.
- **Infraestructures viàries**

- ✓ **C-17 Barcelona-Ripoll.** Millores de capacitat i accessibilitat (en obres). Fitxa XV19/2018.
- ✓ **C-58 Tram Cerdanyola-Terrassa.** Tercer carril (en obres).. Fitxa XV9/2015.
- ✓ **C-32 Tram Tordera-Blanes-Lloret de Mar** (en obres, aturades per decisió judicial). Fitxa XV8/2015.

Segons les dades disponibles, es valora que **el Corredor Mediterrani i el conjunt de totes les infraestructures viàries mencionades, tant del Ministeri de Foment com de la Generalitat de Catalunya, podrien estar enllestides l'any 2022.** La majoria estan en fase d'obres des de fa molts anys (alguns més de 15 anys) i només requereixen un impuls polític i pressupostari per finalitzar-les.

Rodalies de Catalunya, l'ampliació del Metro i la nova terminal satèl·lit de l'Aeroport del Prat està (en fase de projecte), requeriran més temps per a la seva execució i un esforç més continuat durant anys posteriors al 2022.

Només en **infraestructures de transport públic a l'àmbit de la Regió Metropolitana de Barcelona resten pendents de licitació del Pla Director d'Infraestructures (PDI) 2011-2020 més de 9.000 milions d'euros** dels 12.500 planificats.

Pel que fa a les inversions del Corredor Mediterrani, de carreteres dependents del Ministeri de Foment i de rodalies a les demarcacions de Tarragona, Lleida i Girona, basant-nos en el projecte no aprovat dels Pressupostos Generals de l'Estat del 2019, la inversió prevista per finalitzar les actuacions estratègiques en el període **2019-2022** ascendirien a, com a mínim, uns **975 milions d'euros.**

En definitiva, es necessitarien, aproximadament, uns 2.000 milions anuals en el període 2019-2023 per poder finalitzar aquelles infraestructures que es consideren més estratègiques. Resten fora d'aquest càlcul altres infraestructures necessàries pendents d'execució que no s'han mencionat com, per exemple, altres vies dependents del Ministeri de Foment, de la Generalitat i de les administracions locals, actuacions en ports i aeroports, obres hidràuliques, urbanístiques, equipaments sanitaris, educatius, justícia, etc.; i tot de mena de millores i manteniments.

Altres trams que encara resten pendents

No obstant, des del 2015, s'han finalitzat trams d'infraestructures incloses en el CAT-100, però, resten pendents de realització altres trams, encara no s'han pogut donar de baixa del catàleg:

- Desdoblament de la N-240 Tarragona-Montblanc-Lleida (A-27) entre El Morell i la variant de Valls (2015)
- Vial port - aeroport. Tram 1, entre la carretera B-250 i el polígon Pratenc d'El Prat de Llobregat (2015)
- Enllaç Figueres-Nord de la N-II (2015)
- A-14 Lleida-Rosselló (2017).
- A-2 Sils- Maçanet (2018)
- Perforació amb tuneladora sota la pista principal del Aeroport de Barcelona-El Prat, Primera fase nou accés ferroviari a la terminal T1 (2018)
- Tram Collblanc-Foc de l'L10 Sud, amb les noves estacions de Foneria i Foc (2018).

Altres temes clau pendents de resolució: model finançament vies alta capacitat, gestió aeroports i ports d'interès general

És urgent aprovar, mitjançant consens a nivell de l'Estat, un model de finançament de les **vies d'alta capacitat**, davant la imminent reversió de les concessions d'autopistes, com l'AP7 (l'AP-1 entre Burgos i Armiñón va revertir a l'estat l'1 de desembre del 2018). La Generalitat de Catalunya, per la seva part, està desenvolupant un model de finançament basat en la vinyeta, que requereix la coordinació amb l'Administració General de l'Estat.

Si no es pren una decisió en un temps raonable, el cost de manteniment i ampliació de la xarxa recaurà en els minvants pressupostos de les administracions, en comptes de en els usuaris que les fan servir (com determinen les directives europees: "qui usa, paga; qui contamina, paga").

L'aspecte clau del **model de gestió d'aeroports i ports d'interès general** segueix sense resoldre's. Aquestes infraestructures són determinants per a la competitivitat d'un territori i s'han de gestionar de forma independent amb la participació dels agents territorials als quals donen servei.

Els propers anys els pressupostos públics continuaran sent molt restrictius quant a la inversió, per això, cal **fomentar les col·laboracions públicoprivades (CPP) i la generació de recursos mitjançant pagament per ús** ("qui usa, paga; qui, contamina paga").

És necessari crear l'**Agència d'Infraestructures de Catalunya** a partir del Consell Assessor d'Infraestructures de Catalunya, que es va constituir el 12 de maig del 2017 i que ja impulsa el canvi de model.

Infraestructures executades i que es donen de baixa del catàleg CAT-100

En aquest període (2015-2019) només hem pogut donar de baixa del catàleg, perquè han finalitzat les obres i s'han posat en servei, les següents infraestructures:

- Perllongament d'FGC a Terrassa (2015) i Sabadell (2016).
- La línia L9 sud del Metro de Barcelona fins l'aeroport (2016).
- Nous accessos a l'Ampliació Sud. Terminal d'expedició i recepció del Moll Prat del Port de Barcelona (2017).
- Ampliació de la Terminal Ferroviària de Príncep d'Espanya del Port de Barcelona (2018).

Per a més informació, veure "[Catàleg d'infraestructures bàsiques pendents d'executar a Catalunya CAT-100. Actualització 2019](#)".

ANNEX

Documents elaborats per la Comissió d'Infraestructures i Equipaments:

- *Catàleg de les 100 infraestructures bàsiques per a Catalunya (CAT100)*. Actualització 2019:

https://www.foment.com/wp-content/uploads/2019/07/Catleg-d_infraestructures-basiques_-Actualitzacio_-2019_.pdf

- *Propostes per un model de gestió dels equipaments*. Actualització 2019:

<https://www.foment.com/wp-content/uploads/2019/07/Propostes-per-un-model-de-gestio-dels-equipaments.-Actualitzacio-2019.pdf>

- *Per un nou model de gestió d'infraestructures a Catalunya*. Actualització 2019:

<https://www.foment.com/wp-content/uploads/2019/07/Per-un-nou-model-de-gestio-d-infraestructures-a-Catalunya-Actualitzacio-2019.pdf>

Síntesi de les propostes del document “Per nou model de gestió de les Infraestructures a Catalunya”

El document, que es va presentar per primera vegada l'any 2015, realitza una anàlisi de les actuals polítiques d'infraestructures i proposa un canvi de model basat en les millors pràctiques internacionals. A continuació realitzem una síntesi de les principals idees:

Tots plegats hem de ser molt curosos amb quines inversions fem, quan i com: hem de millorar l'eficiència en la planificació i construcció d'infraestructures i equipaments.

Cal planificar les infraestructures a mig i llarg termini (10-15 anys) amb plena col·laboració entre totes administracions públiques, desvinculant aquestes planificacions de les eleccions i de les legislatures.

Cal prioritzar les infraestructures en funció de la seva demanda i sostenibilitat, que s'avaluaran amb una exhaustiva anàlisi que ens indiqui el seu retorn econòmic, social i ambiental al llarg de tot el cicle de vida.

Cal millorar els projectes i l'execució de l'obra, així com tot el procés de gestió tècnica i administrativa per tal que els contractes s'adjudiquin, s'executin i liquidin per l'import del projecte aprovat per la pròpia administració (l'Objectiu 100).

Cal adaptar-se i anticipar-se a les noves tecnologies i tendències que afecten com es conceben, dissenyen, construeixen, mantenen, s'adapten a nous usos o es desconstrueixen les infraestructures.

Augmentar la transparència i la participació del diversos agents és fonamental per a un nou model. La participació de la societat civil en totes les fases és pràctica habitual en els països més avançats. Ex. Infrastructure Australia, Comission Nationale du Débat Public a França, etc.

La importància de les infraestructures.

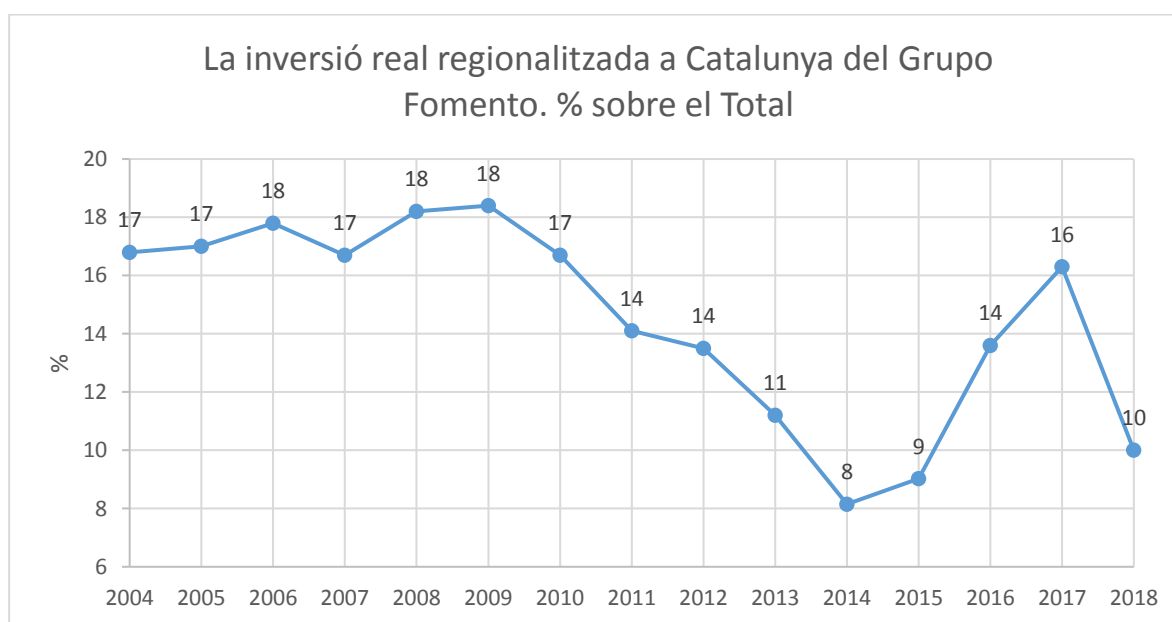
La prosperitat d'un país, en una economia globalitzada en la qual les regions competeixen entre si, depèn de les infraestructures, enteses com un servei generador d'activitat econòmica.

Les infraestructures juguen un paper clau en els principals factors de competitivitat territorial, com el cost, la quantitat i la qualitat de l'aigua, de l'energia, del sòl, per a necessitats empresarials, formatives o assistencials; la mobilitat de les persones i les mercaderies; la gestió dels residus; la qualitat urbana, etc.

Així, les infraestructures, en reduir els costos de producció i facilitar el flux de bens, de serveis, de persones i d'informació incideixen en la eficàcia i la productivitat global del sistema econòmic. A més, en integrar els mercats, també fomenten la competència i augmenten els incentius per innovar.

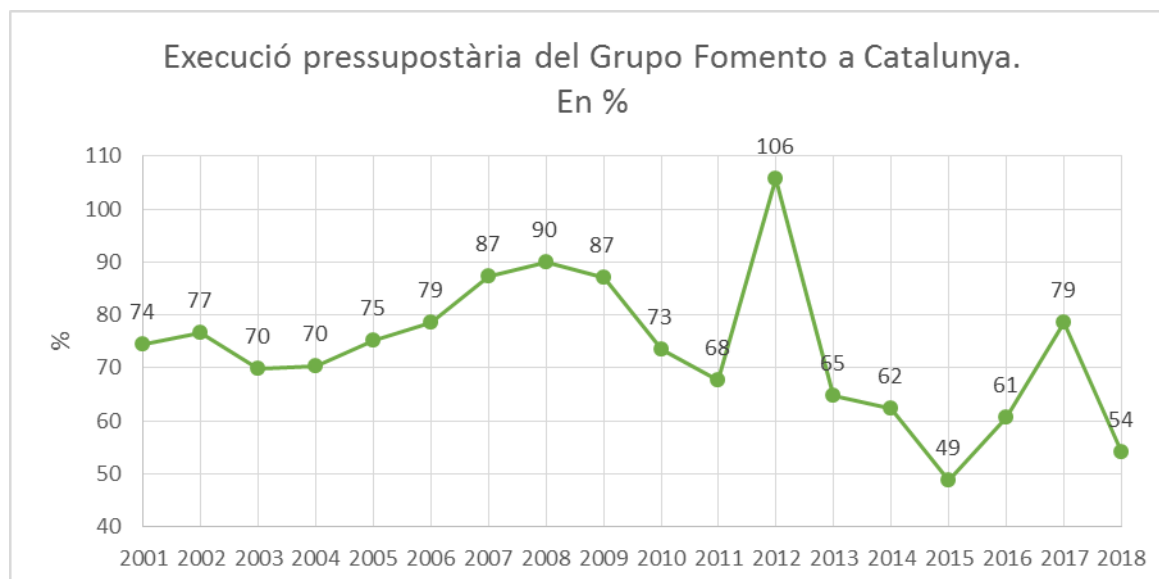
Les infraestructures generen desenvolupament en la fase de producció i, sobretot, durant la seva vida útil. **Però la seva manca pot impedir un aprofitament eficaç del potencial d'un territori.** A Catalunya tenim exemples d'infraestructures excel·lents, però també de mancances clamoroses que cal adreçar quan abans millor, com per exemple el servei de Rodalies i el Corredor Mediterrani, en el qual podem destacar els accessos viaris i ferroviaris als ports de Barcelona i Tarragona, i moltes més.

Dades estadístiques



Font: Generalitat de Catalunya, Anuario M. de Fomento, M. de Hacienda y Adm. Públicas; 2018: provisional (inversió real de tot el sector públic estat, IGAE). Anuario M. Fomento 2018, pendent de publicar.

Mitjana 2004-2017: 14,8%



Font: Generalitat de Catalunya, Anuario M. de Fomento, M. de Hacienda y Adm. Públicas; 2018: provisional (inversió real de tot el sector públic estat, IGAE). Anuario M. Fomento 2018, pendent de publicar. Mitjana 2001-2017: 74,8% (1 de cada 4 anys, gratuït).

EXECUCIÓ D'INVERSIONS REALS DE L'ADMINISTRACIÓ GENERAL DE L'ESTAT I EL SEU SECTOR PÚBLIC. INFRAESTRUCTURES DE TRANSPORT. CATALUNYA (REGIONALITZABLE)

Any	Inversió en Infraestructures de transport a Catalunya. Adm Gral de l'Estat			
	2015	2016	2017	2018
Crèdit o inversió Inicial (milions d'€)	949,5	1.008,2	1.013,3	1.190,2
Obligacions reconegudes o inversió real (milions d'€)	555,9	522,4	785,1	644,6
% Execució infraestructures de transport. Catalunya	58,5%	51,8%	77,5%	54,2%
<i>% Execució total inversions reals. Catalunya</i>	<i>70,8%</i>	<i>56,4%</i>	<i>81,0%</i>	<i>57,7%</i>
<i>% Execució total inversions reals. Espanya</i>	<i>89,3%</i>	<i>59,4%</i>	<i>81,4%</i>	<i>71,7%</i>

Variació anual. Infraestructures de transport a Catalunya. Adm. Gral de l'Estat

Any	2016/2015	2017/2016	2018/2017
Crèdit o inversió Inicial %	6,2%	0,5%	17,5%
Obligacions reconegudes o inversió real %	-6,0%	50,3%	-17,9%
Execució p.p.	-11,5	49,5	-30,1

Font: CCOC amb dades de la Intervención General de la Administración del Estado

EXECUCIÓ D'INVERSIONS REALS DE L'ADMINISTRACIÓ GENERAL DE L'ESTAT I EL SEU SECTOR PÚBLIC 2018

Comunitat	Crèdit o inversió Inicial	Obligacions reconegudes o Inversió real	% Execució	% Obligacions reconegudes o inversió rea	% Regionalitzable
01 PAIS VASCO	516.780.210,00	182.642.963,49	35,3%	1,7%	2,5%
02 CATALUNYA	1.312.129.440,00	756.676.815,02	57,7%	7,2%	10,4%
03 GALICIA	894.753.840,00	1.040.091.735,24	116,2%	9,9%	14,4%
04 ANDALUCIA	1.379.735.620,00	1.100.997.837,49	79,8%	10,5%	15,2%
05 PRINCIPADO DE ASTURIAS	224.079.000,00	127.556.563,15	56,9%	1,2%	1,8%
06 CANTABRIA	257.899.810,00	94.090.624,57	36,5%	0,9%	1,3%
07 LA RIOJA	60.741.910,00	33.759.472,58	55,6%	0,3%	0,5%
08 REGION DE MURCIA	326.905.470,00	200.425.259,69	61,3%	1,9%	2,8%
09 COMUNITAT VALENCIANA	700.048.450,00	401.702.487,26	57,4%	3,8%	5,5%
10 ARAGON	412.089.990,00	347.473.762,83	84,3%	3,3%	4,8%
11 CASTILLA-LA MANCHA	533.922.790,00	347.413.461,83	65,1%	3,3%	4,8%
12 CANARIAS	268.553.180,00	161.103.313,86	60,0%	1,5%	2,2%
13 COMUNIDAD FORAL DE NAVARRA	37.676.000,00	32.814.388,11	87,1%	0,3%	0,5%
14 EXTREMADURA	363.928.120,00	219.815.504,43	60,4%	2,1%	3,0%
15 ILLES BALEARS	166.493.330,00	127.920.159,52	76,8%	1,2%	1,8%
16 COMUNIDAD DE MADRID	1.117.159.580,00	1.126.471.767,79	100,8%	10,7%	15,6%
17 CASTILLA Y LEON	962.673.140,00	913.015.199,52	94,8%	8,7%	12,6%
18 CEUTA	23.467.760,00	13.855.038,69	59,0%	0,1%	0,2%
19 MELILLA	30.545.450,00	13.593.230,11	44,5%	0,1%	0,2%
90 VARIAS COMUNIDADES	584.234.820,00	0,00	0,0%	0,0%	
91 SERVICIOS CENTRALES	0,00	191.982.904,71	-	1,8%	
92 EXTRANJERO	31.944.530,00	182.891.372,88	572,5%	1,7%	
93 NO REGIONALIZABLE	4.410.436.270,00	2.864.625.156,09	65,0%	27,3%	
Total general	14.616.198.710,00	10.480.919.018,86	71,7%	100%	100%

Font: CCOC amb dades de la Intervención General de la Administración del Estado

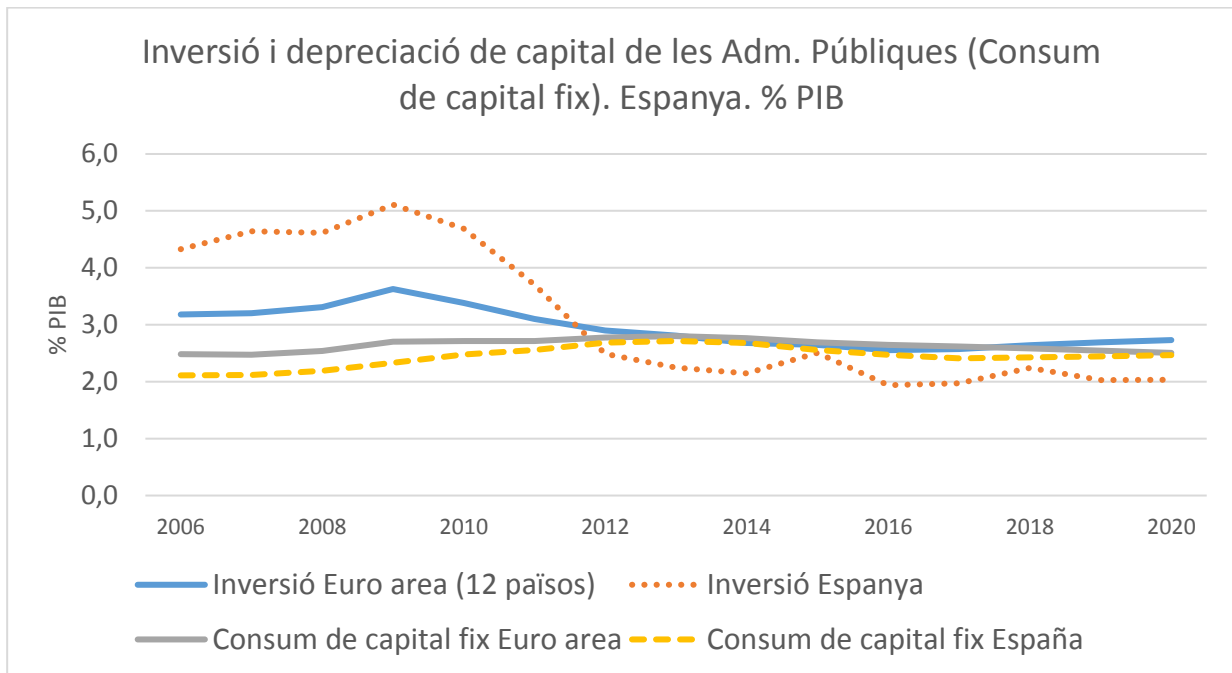
EXECUCIÓ D'INVERSIONS REALS DE L'ADMINISTRACIÓ GENERAL DE L'ESTAT I EL SEU SECTOR PÚBLIC 2018

INFRAESTRUCTURES DE TRANSPORT A CATALUNYA

Import en euros

Secció o Entitat	Crèdit o Inversió Inicial	Obligacions reconegudes o Inversió real	% Execució
MINISTERIO DE FOMENTO	175.177.150,00	119.488.253,42	68,2%
ADIF-ALTA VELOCIDAD	245.988.000,00	100.836.000,00	41,0%
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS	257.012.000,00	106.357.000,00	41,4%
CENTRO INTERMODAL DE LOGÍSTICA, S.A., S.M.E.	64.739.000,00	8.498.000,00	13,1%
GRUPO ENAIRE	65.496.000,00	49.110.750,00	75,0%
GRUPO RENFE-OPERADORA	100.271.000,00	102.856.405,79	102,6%
PUERTOS DEL ESTADO Y AUTORIDADES PORTUARIAS (CONSOLIDADO)	143.489.000,00	68.891.054,47	48,0%
SOCIEDAD ESTATAL DE INFRAESTRUCTURAS DEL TRANSPORTE TERRESTRE, S.M.E., S.A.	138.076.000,00	88.568.000,00	64,1%
Totals	1.190.248.150,00	644.605.463,68	54,2%

Font: CCOC amb dades de la Intervención General de la Administración del Estado



Font: CCOC amb dades d'AMECO (Base de dades macroeconòmica de la Comissió Europea). 2019-2020 previsions.

