



Propuestas de medidas urgentes para la
mejora en la inversión y gestión de las
infraestructuras en Cataluña

Diciembre de 2019

Índice

1. Introducción: las propuestas de Foment del Treball Nacional y del Consell Assessor de Infraestructures de Catalunya.....	5
2. Necesidades de infraestructuras en Cataluña	6
3. Mantenimiento de las vías de alta capacidad	9
4. Gestión de aeropuertos, puertos, ferrocarriles y carreteras.	9
4.1. Gestión de los aeropuertos	10
4.2. Gestión de los puertos de Barcelona y Tarragona	12
4.3. Gestión de las infraestructuras de Rodalies de Catalunya	13
4.4. Gestión de carreteras	15
5. Conclusiones.....	15
6. Propuestas de Foment del Treball Nacional	16
ANEXO 1 Creación de los Consejos Rectores de los Aeropuertos de Madrid-Barajas y Barcelona. Consejo de Ministros del 11 de noviembre de 2011	19
ANEXO 2 Nota de prensa de Foment del Treball Nacional 15/7/2019: Infraestructuras en Cataluña	23

Propuestas de medidas urgentes para la mejora en la inversión y gestión de las infraestructuras en Cataluña

1. Introducción: las propuestas de Foment del Treball Nacional y del Consell Assessor d'Infraestructures de Catalunya

La **Comisión de Infraestructuras y Equipamientos de Foment del Treball Nacional** ha analizado, desde el año 2015, qué cambios son necesarios en la gestión de las infraestructuras, basándose en mejores prácticas Internacionales, y cuáles son las infraestructuras pendientes de ejecución en Cataluña.

Asimismo, el 12 de mayo de 2017, las entidades de la sociedad civil Asociación Catalana de Ingeniería y Arquitectura (ASINCA), Cámara Oficial de Contratistas de Obras de Catalunya (CCOC), Fundació Cercle d'Infraestructures y Foment del Treball Nacional constituyeron el **Consell Assessor de Infraestructuras de Catalunya**, con el respaldo del Ministerio de Fomento, del Departamento de Territori i Sostenibilitat de la Generalitat y del Ayuntamiento de Barcelona. El Consell es un órgano colegiado que tiene por objeto el análisis, evaluación, deliberación y propuesta de iniciativas y políticas públicas en el ámbito de las infraestructuras en Cataluña, desde la más estricta independencia de criterio. Se constituyó como un instrumento para facilitar, a los diferentes agentes del sector y a la sociedad en general, información técnica, objetiva e independiente que favorezca el diálogo y el debate sereno y riguroso de las políticas públicas de infraestructuras en Cataluña.

En este tiempo ya ha publicado cinco documentos de análisis y propuestas, el primero de los cuales “Las vías de alta capacidad: la urgencia de un nuevo modelo de gestión”.¹

Los documentos de la Comisión de Infraestructuras y Equipamiento de Fomento, como los del Consell Assessor d'Infraestructures de Catalunya, han tenido un gran impacto en el sector y en la opinión pública.

Además, el Consell ha celebrado ya su tercera **Nit de les Infraestructures**, acto mediante el cual se difunde la importancia de las infraestructuras y se premia a la infraestructura finalizada más destacada del año, otorgando un premio a promotor, proyectista, dirección facultativa y contratista.

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

2. Necesidades de infraestructuras en Cataluña

El 15 de julio de 2019, Foment del Treball Nacional presentó su actualización del catálogo de Infraestructuras CAT-100 mediante una rueda de prensa y emitió un [comunicado](#) en el que manifestaba las que, a su entender, son las necesidades en infraestructuras de Cataluña (ver Anexo 2).

El **CAT-100**, el catálogo de 100 infraestructuras básicas pendiente de ejecutar en Cataluña, que elabora la Comisión de Infraestructuras y Equipamientos desde junio de 2015 y que se actualiza cada año, **registra un balance decepcionante en los últimos cuatro años**.

Las infraestructuras más estratégicas para la competitividad de la economía catalana y, por lo tanto, de la española, avanzan a un ritmo muy lento, y, en algunos casos, las obras están paradas.

La **carencia de una decidida apuesta por la inversión**, especialmente en Cataluña, que creemos se sitúa en la actualidad muy por debajo de la media de otros países de nuestro entorno, **supone una clara pérdida de oportunidades**, porque la inversión pública actúa de complemento y catalizador de la inversión privada, ambas generadoras de puestos de trabajo y riqueza.

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.

Se estima que el déficit inversor en infraestructuras en Cataluña los últimos diez años (2009-2018) se sitúa en 28.000 millones de euros.

Para equiparar la inversión a los indicadores europeos **se recomienda lograr una licitación de obras del 2,2% del PIB catalán** (aproximadamente 5.000 millones de euros), de manera sostenida, para el conjunto de todas las administraciones y para todas las infraestructuras que a lo largo del tiempo sean fundamentales para Cataluña, como por ejemplo las que registran el CAT100 y el CAT Equipamientos. En el 2018, por ejemplo, la licitación fue tan solo del 0,7% del PIB.

Asimismo, es urgente e imprescindible una **inversión anual adicional de 2.000 millones de euros anuales para el periodo 2020-2024** (en total 10.000 m€) para **reactivar las obras ya adjudicadas que están paradas o que se ejecutan muy lentamente.**

Las infraestructuras más estratégicas, que continúan en el CAT-100 y que han registrado una evolución poco favorable, son las siguientes:

Ministerio de Fomento

- **Cercanías y regionales de Cataluña:**

- Desdoblamiento de líneas Montcada – Ripoll, Arenys de Mar – Blanes (pendientes).
- Lanzadora al Aeropuerto (en obras).
- Estación de la Sagrera (en obras, ejecución muy lenta).
- Intercambiadores en La Torrassa, El Prat de Llobregat, Arc de Triomf, Barberà-Cerdanyola, Sant Cugat (pendientes).
- Estación del AVE en el Aeropuerto de Girona (pendiente).
- Tercer túnel pasante de cercanías de Barcelona (pendiente).

- **Corredor Mediterráneo ferroviario:**

- Acceso ferroviario al puerto de Barcelona (replanteamiento de todo el proyecto por problemas técnicos + nueva declaración impacto ambiental).
- Acceso ferroviario al puerto de Tarragona (terminal intermodal construida, carece conexión a vía principal).
- Subtramo Catellbisbal-Martorell (en obras).
- Subtramos de Martorell a Vilaseca (Martorell-Sant Vicenç de Calders, Sant Vicenç de Calders-Tarragona-Nudo de Vila-seca) (en obras).
- Subtramo Tarragona-Vandellós (en pruebas, ancho ibérico).
- Subtramo Vandellós-Castelló (contrato rescindido por redefinición del proyecto).

- **Infraestructuras viarias:**

- Acceso viario al puerto de Barcelona (replanteamiento de todo el proyecto por problemas técnicos + nueva declaración de impacto ambiental).
- B-40 Abrera-Terrassa “Ronda del Vallès” (en obras, ejecución muy lenta).
- Corredor Tarragona-Península A-27 (en obras, ejecución muy lenta).

- Conexión entre la AP-7 y la A-2 Catellbisbal-Sant Andreu de la Barca (reiniciadas después de muchos años paradas).
 - Conexión entre la A-2 y la C-32 (obras paradas).
 - Desdoblamiento de la N-II por Girona (en obras, ejecución muy lenta).
 - Desdoblamiento de la N-340 (en obras, ejecución muy lenta).
- **Infraestructuras aeroportuarias:**
 - Terminal satélite aeropuerto del Prat. En fase de proyecto (atraso respecto a lo que estaba planificado inicialmente).
 - Remodelación de la T2 (en obras) y configuración de pistas (pendiente).

Generalitat de Catalunya

- **Metro y ferrocarriles:**
 - Prolongación del metro (constante, pero a ritmo lento): L1 al Prat desde el Hospital de Bellvitge; L1 a Badalona; L2 (Sant Antoni) al Parc Logístic; L3 de Esplugues a Sant Feliu de Llobregat; L4 La Pau-La Sagrera.
 - Finalización de la L9 (tramo central parado, se está tramitando un préstamo del Banco Europeo de Inversiones).
 - FGC L8 Plaça Espanya-Gràcia, conexión Llobregat-Vallès (pendiente).
 - Estaciones intermodales (pendientes).
 - Tranvía: T3 Paso por Laureà Miró y Sant Feliu de Llobregat – Quatre Camins (Tramvia); T4 Sant Adrià – Port de Badalona; Nova línia UAB Cerdanyola – Montcada; Conexión Trambaix-Trambesòs (pendientes).
 - Línea Orbital Ferroviaria de la Región Metropolitana de Barcelona (pendiente).
- **Infraestructuras viarias:**
 - C-58 Ampliación de la calzada de la C-58 entre Sabadell y Terrassa (en obras).
 - C-17 Barcelona-Ripoll. Mejoras de capacidad y accesibilidad (tramos en obras).
 - C-32 Tordera-Blanes-Lloret de Mar (en obras, paradas por decisión judicial).
 - C-14 Eje Tarragona-Andorra (tramos en obras).
 - C-12 Eje del Ebro: Sant Carles de la Ràpita-Amposta-Lleida (pendiente).
 - C-16 Eje del Llobregat: Reconversión a autovía entre Berga y Bagà (pendiente).
 - C-55 Desdoblamiento en Manresa (pendiente).

Por otro lado, es necesario **mejorar la eficiencia en la planificación y construcción de infraestructuras y equipamientos**, y para ello hay que **planificar las infraestructuras a medio y largo plazo (10-15 años)**.

Previamente a su planificación, hay que **priorizar las infraestructuras mediante una metodología adecuada en función de su demanda y sostenibilidad**, que se evalúe con un exhaustivo análisis que nos indique su retorno económico, social y ambiental a lo largo de todo el ciclo de vida.

Todo ello con **plena colaboración entre todas administraciones públicas**, desvinculando estas planificaciones de las elecciones y de las legislaturas.

3. Mantenimiento de las vías de alta capacidad

El primer documento elaborado por el Consell Assessor de Infraestructuras de Catalunya se titula “**Vías de alta capacidad: la urgencia de un nuevo modelo de gestión**”, que se presentó El 24 de enero de 2018, hecho indicativo de la preocupación que suscita este tema entre los miembros del Consell y la prioridad que se le otorga.

Como es sabido, el pasado 30 de noviembre de 2018 concluyó la concesión de la AP1 entre Burgos y Armiñón, que pasó a ser “**gratuita**” y gestionada por el Ministerio de Fomento. Asimismo, el 31 de diciembre de este año concluye la concesión del tramo de la autopista AP-7 entre Tarragona y Alicante, y en julio del 2021, entre Tarragona y la Junquera, así como el Barcelona-Zaragoza, de la AP-2. Como se expone en el mencionado documento, creemos que, **finalizada la concesión y, por tanto, el peaje actual, debe establecerse un canon de explotación que permita el mantenimiento de la vía. Como indican las directivas europeas “quien usa, paga”, “quien contamina, paga”, en €/km. Es una solución más justa porque, lo que no paga el usuario lo paga el contribuyente.**

Además, debería crearse en cada comunidad autónoma un **Órgano Gestor participado por todas las administraciones con competencias que se encargara de gestionar el cobro**, ya que confluyen carreteras de ambas administraciones. El total recaudado debe ser finalista y permitir realizar la conservación y mantenimiento de las carreteras; acometer ampliaciones u obras de mejora; atender los compromisos con las concesiones en vigor; invertir en mejoras ambientales y ayudar a la reestructuración del sector del transporte, tanto de mercancías como de viajeros, así como liberar recursos presupuestarios que actualmente se dedican a la conservación de las infraestructuras.

Foment del Treball Nacional propone que este sistema se pueda implantar inicialmente en Cataluña y, progresivamente, en el resto de España.

4. Gestión de aeropuertos, puertos, ferrocarriles y carreteras

Tanto las organizaciones empresariales más representativas, como la sociedad civil en su conjunto, han mostrado su preocupación en relación a la gestión de las infraestructuras en Cataluña. La inquietud se centra principalmente en: el mantenimiento y mejora del servicio de ferrocarriles de cercanías y regionales; el corredor mediterráneo de mercancías; la falta de mecanismos efectivos para incidir en la gestión de los aeropuertos de Barcelona, Girona y Reus y en los puertos de Barcelona y Tarragona; y en el mantenimiento y mejora de la red viaria.

Foment del Treball Nacional opina que **hay mucho margen de mejora en este ámbito y que es necesario adoptar medidas valientes y significativas de descentralización y, por tanto, de gestión de proximidad**, que serían muy bien recibidas por la sociedad.

La lógica económica, la eficiencia y el principio de la libre competencia determinan que las infraestructuras estratégicas, sean aeropuertos, puertos, carreteras o trenes de cercanías, se gestionen desde el territorio de manera individualizada, con la participación de los principales agentes institucionales, económicos y sociales, independientemente del modelo de gestión, sea éste público, privado o mixto.

La gestión individualizada desde el territorio es más eficiente porque nadie mejor que los agentes que operan en él conocen las necesidades y potencialidades, así como los planes y proyectos estratégicos de futuro. Además, estos agentes son los principales interesados en que estas infraestructuras sean competitivas, ya que, en un mundo globalizado donde las regiones económicas compiten entre sí, la conectividad - la eficiencia en el movimiento de personas y mercancías mediante la disminución del tiempo y de la mejora de la calidad - es fundamental para el desarrollo de territorio y la atracción de inversiones y profesionales cualificados.

4.1. Gestión de los aeropuertos

La gestión del aeropuerto de Josep Tarradellas Barcelona-El Prat constituye un caso paradigmático. El Consejo de Ministros del 11 de noviembre de 2011 aprobó los consejos rectores de los aeropuertos de Madrid-Barajas y Barcelona-El Prat, mediante los cuales los gobiernos autonómicos de Cataluña y Madrid, las administraciones locales y otros agentes económicos y sociales, estarían presentes en el Consejo de Administración, y los acuerdos se tomarían por mayoría amplia que otorgaría una posición determinante a los representantes de los territorios. Este acuerdo no se llegó a implementar (ver en el Anexo 1 el redactado aprobado por el Consejo de Ministros de 11 de noviembre de 2011).

En julio de 2014, la **Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia** publicaba el informe **"El sector aeroportuario en España: Situación actual y recomendaciones de liberalización"**. Según éste, "de la comparativa internacional se comprueba que **el caso español es el único país con un sistema de gestión centralizada y conjunta en manos de un único gestor con un volumen elevado tanto de infraestructuras como de pasajeros transportados**". "El marco normativo vigente, que impone una gestión centralizada de un número muy elevado de aeropuertos, **genera rigideces que impiden la diferenciación de tasas aeroportuarias entre aeropuertos o la consecución de contratos personalizados** con las aerolíneas que podrían incrementar la eficiencia en la gestión de los aeropuertos."

Asimismo, indicaba el informe de la CNMC, las **principales ineficiencias detectadas** apuntan, entre otras, a: "(i) la ausencia de contrapesos, especialmente la ausencia de un regulador independiente², en el diseño institucional; (ii) un modelo de regulación no adecuado que introduce incentivos a inversiones no justificadas; (iii) un esquema de fijación centralizada y por grupos de las tarifas aeroportuarias, que impide la aplicación de una política comercial y gestión individualizada basada en las necesidades concretas de cada aeropuerto; y (v) la existencia de rigideces

² Podemos definir a los reguladores independientes como "instituciones públicas administrativas sobre las que los gobiernos carecen de competencias de control y dirección. Su objetivo es velar por el cumplimiento de la regulación de determinadas actividades en las que se considera esencial desligar del ciclo electoral y los intereses partidistas dicha vigilancia y, en su caso, la toma de ciertas decisiones regulatorias, bien por existir un conflicto de interés entre el gobierno y los agentes regulados, bien por evitar la inexistencia temporal de las decisiones gubernamentales en ciertas decisiones." (Fuente: Fundación Areces (2018). *Reguladores y supervisores económicos independientes: el caso español*)

legales para una política comercial flexible, como la indefinición jurídica del tratamiento regulador de los acuerdos personalizados e incentivos comerciales.”

La CNMC entendía también que, **“para que la presencia de capital privado pudiera tener plenos efectos, debería posibilitarse una gestión más flexible de los aeropuertos individuales y emprender un proceso de reforma del modelo”**. Asimismo, recomendaba que “la privatización se desarrollara a través de la constitución y licitación de lotes de aeropuertos.”

Como es sabido, el Gobierno español optó privatizar el 49% de AENA, que debutó en bolsa en febrero de 2015, pero mantuvo la gestión centralizada de toda la red y no aplicó las recomendaciones de la CNMV.

Foment del Treball Nacional entiende que es **prioritario crear el Consejo Rector del aeropuerto de Josep Tarradellas Barcelona-El Prat, tal como estaba definido en el acuerdo del Consejo de Ministros del 11 de noviembre de 2011**. El hecho de que el 49% de AENA esté en manos de inversores privados y cotice en bolsa no debería ser un obstáculo, ya que el 51% restante está en manos del Estado y, por tanto, éste ostenta una posición dominante.

La participación de la Generalitat, de las corporaciones locales y de las organizaciones económicas y sociales a través del **Comité de Coordinación Aeroportuaria de Cataluña** es insuficiente. Se trata de un **órgano colegiado meramente consultivo** que se integra en el Ministerio de Fomento, a través de la Secretaría General de Transportes, sin participar en su estructura jerárquica, y que ha estado prácticamente inactivo hasta hace poco tiempo.

El **Comité de Desarrollo de Rutas Aéreas de Barcelona (CDRA)**, en cambio, ha sido muy efectivo. Constituido en 2005, tiene por objetivo promover el desarrollo de nuevas rutas intercontinentales desde el aeropuerto de Barcelona, y en él participan la Generalitat de Catalunya (Departament de Territori i Sostenibilitat), el Ajuntament de Barcelona, la Cambra de Comerç de Barcelona y AENA, S.A.

No obstante el éxito obtenido por el Comité, la existencia de convenios bilaterales con otros países que no incluyen el derecho de tráfico de quinta libertad³ y los derechos adquiridos en los “slots”⁴, que dificultan la libre competencia entre aerolíneas, han limitado la posibilidad de convertir el aeródromo barcelonés en un hub más potente. En la actualidad, éste se sitúa en la 7ª posición en volumen de pasajeros en Europa, pero ocupa la 18ª posición en conectividad como hub (clasificado como hub de tercera categoría, hub pequeño o de nicho, después de los hubs principales y secundarios).^{5 67}

³ La Quinta Libertad del Aire hace referencia al derecho o privilegio otorgado por un estado a otro de embarcar o desembarcar en el territorio del primer estado tráfico procedente o destinado a un tercer estado. Este derecho se refiere no sólo al tráfico de pasajeros, sino también a correo y carga aérea y se encuentra sujeto a convenios entre estados.

⁴ “Slot” es el intervalo de tiempo del que dispone un avión para ejecutar una determinada operación o maniobra, el turno o permiso que tiene un avión para despegar y aterrizar. Existen varios tipos de Slots (aeroportuario, histórico y aeronáutico). El Slot Histórico son los slots ganados con los años, pero que para mantenerlos la compañía deberá volar un porcentaje de vuelos marcados y estipulados entre la compañía y el gestor aeroportuario.

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

⁶ La conectividad hub es la métrica clave de cualquier aeropuerto. Esencialmente mide el número de vuelos de conexión que puede facilitar el aeropuerto y tiene en cuenta el tiempo y la calidad de las conexiones. Fuente: Airport Industry Connectivity Report 2019.

⁷ El tráfico indirecto, sin embargo, aún supone el 60% del tráfico intercontinental total. Hay destinos no cubiertos por conexiones directas como Tokio (191.111 pax indirectos 2018), Bangkok (79,906 pax indirectos 2018) y Delhi (78,401 pax indirectos 2018).

Ambos órganos (el Comité de Coordinación Aeroportuaria de Cataluña y el Comité de Desarrollo de Rutas Aéreas de Barcelona) **no pueden sustituir una posición determinante de los representantes del territorio en la gestión del aeropuerto** porque, al fin y al cabo, el aeropuerto presta servicio principalmente al territorio donde se ubica y el éxito del aeropuerto se debe fundamentalmente a la atracción que ejerce el territorio, fruto de la actividad de los agentes públicos y privados que en él operan. Por todo ello, es indispensable la creación del Consejo Rector del aeropuerto Josep Tarradellas Barcelona-El Prat, tal como lo definió el Consejo de Ministros mencionado.

Por otro lado, **urge acelerar la construcción de la Terminal Satélite del aeropuerto de Barcelona**, ya que este año finalizará con un récord de pasajeros, que puede acercarse a los 53 millones, cuando la capacidad máxima teórica es de 55 millones. Debe evitarse a toda costa la saturación del aeropuerto.⁸

Los aeropuertos de Girona, Reus y Sabadell también se deberían gestionar individualmente para que puedan adoptar las decisiones estratégicas y comerciales adaptadas a sus circunstancias, toda vez que puedan articular mecanismos que permitan un mejor aprovechamiento de la infraestructura instalada.

4.2. Gestión de los puertos de Barcelona y Tarragona

Como es sabido, los puertos de Barcelona y Tarragona están gestionados por sus respectivas autoridades portuarias, cuya coordinación y control corresponde al ente Público Puertos del Estado, que es un órgano dependiente del Ministerio de Fomento y que tiene atribuida la ejecución de la política portuaria del Gobierno. Los principales planificadores de las infraestructuras portuarias son las autoridades portuarias, previa aprobación de Puertos del Estado, mientras que el Ministerio de Fomento se encarga de la planificación de la red global de transporte intermodal en la que se integra el transporte marítimo.

Si se analiza la evolución internacional de la gobernanza de los puertos, se observa **que las reformas que se adoptan globalmente para mejorar su competitividad requieren la libre competencia entre puertos, la especialización, la racionalización, la reducción de estructuras, la gestión de las infraestructuras de su hinterland**, es decir, de la zona de influencia terrestre del puerto, **y de los servicios del nodo logístico correspondiente**.

Para que los puertos de Barcelona, Tarragona y los del reto de España puedan desplegar todo su potencial para hacer frente a la fuerte competencia internacional y conquistar nuevos mercados, es necesario que puedan ampliar su autonomía de gestión, no sólo en cuanto a la gestión de personal, problemática que parece está en vías de solución, sino sobre todo en la ejecución y planificación de infraestructuras, tanto del propio puerto como de su hinterland.

Foment del Treball Nacional observa con preocupación que **la ejecución de los accesos viarios y ferroviarios a los puertos de Barcelona y Tarragona acumula retrasos muy importantes**. En

⁸ Según ASINCA, la patronal catalana de las ingenierías, la licitación de la Terminal Satélite fue anunciada el año 2008 y se paralizó en mayo de 2010. Pese a la importancia del proyecto, el retraso acumulado y el volumen de inversión estimado (1.000 M€), AENA ha decidido subastar los servicios de project management y redacción del proyecto, comprometiendo así el resultado final de la obra y el óptimo funcionamiento de la infraestructura.

el caso de los del puerto de Barcelona, se ha tenido que rehacer toda la planificación existente porque no ha superado los criterios de seguridad ferroviaria. Es más, a pesar de no tener realizadas las inversiones que necesitan, dichos puertos son contribuyentes netos al Fondo de Compensación Interportuario español mediante el cual se aportan fondos para la construcción de infraestructuras en otros puertos.

Foment del Treball Nacional considera que **es necesario que las autoridades portuarias puedan liderar la planificación, construcción y financiación con sus recursos propios de las infraestructuras situadas en su hinterland, en colaboración con todas las administraciones competentes⁹. Y que, para lograr una mayor flexibilidad y autonomía, puedan establecer las tarifas más adecuadas en función de su tipología de tráficos o para tomar decisiones comerciales con suficiente rapidez para no perder competitividad frente a los otros puertos europeos.**

4.3. Gestión de las infraestructuras de Rodalies de Catalunya

Desde el año 2010, la Generalitat gestiona Rodalies de Catalunya, que son los servicios ferroviarios que transcurren íntegramente en el territorio catalán sobre la red ferroviaria de interés general del Estado. Actualmente los servicios de Rodalies de Catalunya se componen de cercanías de Barcelona (8 líneas), Girona (1 línea) y Tarragona (2 líneas), y de regionales (6 líneas).

ADIF (Administrador de las Infraestructuras Ferroviarias del Estado) es el titular de la infraestructura y Renfe es el operador, ambas dependientes del Ministerio de Fomento.

Es reconocido por todos, incluido el Ministerio de Fomento, que **el servicio de cercanías y regionales en Cataluña ha recibido una inversión muy inferior a las necesidades detectadas** en los sucesivos planes de cercanías. Tampoco es ajeno a ello la **baja ejecución presupuestaria de ADIF y Renfe.**

Esta falta sostenida de inversión ha provocado que **el estado de mantenimiento de las líneas y su modernización no sea el idóneo, lo cual dificulta una mejora consistente del servicio**, tan necesario, por otra parte, para reducir la contaminación en el área metropolitana de Barcelona. A lo largo de los últimos años han ocurrido diversos accidentes, y las numerosas incidencias que se suceden a menudo provocan irregularidad en el servicio, que ha causado un extenso malestar entre los usuarios y pérdidas de millones de horas de trabajo en perjuicio de empresas y trabajadores.

Foment del Treball Nacional considera que **un incremento constante de la inversión y la introducción de cambios en la estructura de gestión mejorarían considerablemente la fiabilidad del sistema.** Como se ha ido sosteniendo a lo largo de este documento, **acercar la capacidad decisoria sobre la infraestructura al territorio favorecería dicha fiabilidad del sistema, puesto que**

⁹ Estatuto de Autonomía de Cataluña: Artículo 140.2. La Generalitat participa en los organismos de ámbito supraautonómico que ejercen funciones sobre las infraestructuras de transporte situadas en Cataluña que son de titularidad estatal. 3. La calificación de interés general de un puerto, aeropuerto u otra infraestructura de transporte situada en Cataluña requiere el informe previo de la Generalitat, que podrá participar en su gestión, o asumirla, de acuerdo con lo previsto en las leyes. 4. Corresponde a la Generalitat la participación en la planificación y la programación de puertos y aeropuertos de interés general en los términos que determine la normativa estatal.

además acercando el administrador al administrado se favorece la rendición de cuentas al contribuyente.

En **Francia**, por ejemplo, que destaca por ser un país muy centralizado, SNCF Réseau¹⁰, el equivalente a ADIF en España, trabaja con numerosos socios públicos y privados, tanto nacionales como europeos. Algunos de estos socios intervienen directamente en la gestión u operación de la red y otros cumplen una misión de control. Además, forman parte de la estructura organizativa de SNCF Réseau 12 direcciones regionales y 4 direcciones de mantenimiento y obras.

Asimismo, el país vecino utiliza **mecanismos de concertación territorial muy avanzados** mediante el diálogo constructivo y la participación de diversos agentes del territorio afectado para favorecer la definición progresiva de los proyectos, asociando los servicios del Estado, las organizaciones socioprofesionales, las comunidades locales, las asociaciones más representativas y el público en general.¹¹

A su vez, desde 1997 ha transferido la gestión de la red ferroviaria regional a siete regiones: Alsace, Centre-Val de Loire, Nord-Pas-de-Calais, Provence-Alpes-Côte d'Azur, Rhône-Alpes y el Pays-de-la-Loire y Limousin.

En **Alemania**, DB Netz AG¹², el equivalente también a ADIF, se organiza mediante siete divisiones regionales y posee una empresa filial llamada DB RegioNetz Infrastruktur GmbH, que arrienda infraestructuras, opera redes regionales, mantiene, planifica y construye infraestructuras. Por otro lado, se establecen **complejos mecanismos de colaboración y financiación entre el gobierno federal, los “länder” y los entes locales**.¹³

En España, también disponemos de ejemplos de colaboración entre administraciones, si bien son bastante escasos. Podemos mencionar, por ejemplo, el convenio entre la Administración General del Estado, la Administración General de la Comunidad Autónoma del País Vasco y ADIF para la construcción de la nueva red ferroviaria en el País Vasco, de abril del 2006, o la creación de la Societat Barcelona Sagrera Alta Velocitat, S.A., en junio del 2002, que tiene por objeto facilitar la coordinación y la ejecución de las actuaciones correspondientes a la ordenación ferroviaria y de transporte público y de promover y gestionar la transformación urbanística derivada de las obras de remodelación del sistema ferroviario del ámbito de la Sagrera Sant Andreu, de Barcelona.

Que la red ferroviaria sea de interés general no es óbice para llegar a acuerdos de colaboración, ya que no requiere el traspaso de su titularidad. Además, el Estatuto de Autonomía de Cataluña¹⁴ establece que a la Generalitat de Catalunya le corresponde **“la participación en la planificación y gestión de las infraestructuras de titularidad estatal situadas en Cataluña”, que deberían incluir también a la sociedad civil en sus órganos de gestión.**

¹⁰ <https://www.sncf-reseau.com/fr>

¹¹ Por ejemplo: 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 Estatuto de Autonomía de Cataluña: Art. 169. 3. La Generalitat participará en el establecimiento de los Servicios ferroviarios que garanticen la comunicación con otras Comunidades Autónomas o con el tránsito internacional de acuerdo con lo previsto en el Título V. Art. 140.6. Corresponde a la Generalitat, en materia de red ferroviaria, la competencia exclusiva con relación a las infraestructuras de las que es titular y la participación en la planificación y gestión de las infraestructuras de titularidad estatal situadas en Cataluña, de acuerdo con lo previsto en la normativa estatal.

También favorece la mencionada colaboración el hecho que Cataluña cuenta con **Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya (FGC), que tiene una amplia experiencia en gestión de infraestructuras** con indudable éxito, como demuestran las estadísticas.

4.4. Gestión de carreteras

Los mismos criterios que se han comentado anteriormente pueden aplicarse a la participación de la Generalitat de Catalunya y de la sociedad civil en la gestión de la Red de Carreteras del Estado en Cataluña¹⁵. Es más, la **normativa vigente de carreteras es suficientemente flexible** para admitir, en virtud de acuerdo mutuo y mediante real decreto, el cambio de titularidad de carreteras existentes.

Un ejemplo práctico de dicho cambio de titularidad es la reciente transferencia de la AP-68 a la administración del País Vasco¹⁶, por acuerdo de la Comisión Mixta de Transferencias Estado-País Vasco del 16 de abril del 2019, mediante la cual se ha traspasado a Euskadi la titularidad, funciones y servicios de 77,5 kilómetros de esta vía, desde el punto kilométrico cero (Bilbao) hasta que la vía abandona Euskadi por Burgos hacia Zaragoza tras atravesar Bizkaia y Álava¹⁷. También existen numerosos ejemplos de traspaso de tramos de carreteras a la Generalitat y municipios, cuando ha sido necesario.

El Órgano Gestor participado por todas las administraciones con competencias que proponemos en el punto 3 de este documento puede facilitar la gestión territorial de la Red de Carreteras del Estado en Cataluña.

5. Conclusiones

Tanto las organizaciones empresariales más representativas, como la sociedad civil en su conjunto, han mostrado su **preocupación en relación a la inversión y a la gestión de las infraestructuras en Cataluña**. Ello ha contribuido a que **una parte importante de la sociedad y de los agentes económicos exija una mejor respuesta de las administraciones a las necesidades económicas y sociales de Cataluña**.

En el ámbito de la gestión de las infraestructuras estratégicas hay mucho margen de mejora y es necesario adoptar medidas valientes y significativas de descentralización. Las infraestructuras más estratégicas deben gestionarse desde el territorio de manera individualizada, con la participación de los principales agentes institucionales, económicos y sociales, independientemente del modelo de gestión, sea éste público, privado o mixto, y con los recursos económicos necesarios. La lógica económica, la eficiencia, la libre competencia y la rendición de cuentas al contribuyente desde la proximidad avalan dicho criterio.

¹⁵ Estatuto de Autonomía de Cataluña: Art. 140. 5. Corresponde a la Generalitat, la competencia exclusiva sobre su red viaria en todo el ámbito territorial de Cataluña, así como la participación en la gestión de la del Estado en Cataluña de acuerdo con lo previsto en la normativa estatal.

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

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

La Generalitat, las administraciones locales y la sociedad civil deben poder participar más estrechamente en la planificación, construcción, mantenimiento y gestión de las infraestructuras de titularidad estatal en Cataluña. Lo mismo puede decirse de la **participación de la sociedad civil respecto a las infraestructuras de titularidad de la Generalitat.**

Una acción concertada de amplio alcance que facilite y promueva la participación de los agentes económicos y sociales en la gestión de ferrocarriles, aeropuertos, puertos y carreteras, y sobre cuáles, cómo y cuándo se construyen las infraestructuras **enviaría un potente mensaje de que las administraciones colaboran entre si y tienen en cuenta las necesidades de los ciudadanos catalanes.**

6. Propuestas de Foment del Treball Nacional

- **Reactivar, a la mayor brevedad posible, las obras adjudicadas y paradas o en ejecución ralentizada,** como mecanismo de intervención inmediata.
- **Invertir 2.000 millones de euros anuales en cinco años para iniciar la recuperación del déficit acumulado** (27.970 millones de euros).
- Alcanzar lo antes posible una **licitación de obras del 2,2% del PIB catalán** (aproximadamente 5.000 millones de euros), de manera sostenida, para el conjunto de todas las administraciones, para equiparar la inversión en Cataluña a los indicadores europeos a fin de evitar una pérdida de competitividad de la economía catalana.
- **Planificar las infraestructuras a medio y largo plazo** (10-15 años) con plena colaboración entre las administraciones públicas, desvinculando las planificaciones de las elecciones.
- **Priorizar las infraestructuras en función de su demanda y sostenibilidad,** que se evaluarán mediante un exhaustivo análisis que indique su retorno económico, social y ambiental a lo largo de todo el ciclo de vida.
- Generar recursos mediante el establecimiento de un **canon de explotación sobre las vías de alta capacidad** y crear un **consorcio participado** por todas las administraciones con competencias que se encargue de gestionar el cobro del mismo, entre otras funciones.
- **Fomentar las colaboraciones público-privadas (CPP)** que sean necesarias para garantizar la competitividad de las empresas y el bienestar de los ciudadanos.
- Crear el **Consejo Rector del aeropuerto de Barcelona-El Prat Josep Tarradellas,** tal como estaba definido en el acuerdo del Consejo de Ministros del 11 de noviembre de 2011, así como **gestionar individualizadamente los aeropuertos de Girona, Reus y Sabadell.**
- **Ampliar las competencias de las autoridades portuarias de Barcelona y Tarragona** para impulsar su gestión individualizada, y, particularmente, para que puedan :
 - Liderar la planificación, construcción y financiación con sus recursos propios de las **infraestructuras situadas en su hinterland,** en colaboración con todas las administraciones competentes.
 - **Establecer las tarifas más adecuadas en función de su tipología de tráfico**s y adoptar decisiones comerciales con suficiente rapidez para no perder competitividad frente a los otros puertos europeos.

- **Impulsar la participación de la sociedad civil y de la Generalitat en la planificación y gestión de las infraestructuras ferroviarias de titularidad estatal situadas en Cataluña y de la Red de Carreteras del Estado en Cataluña y, si se estima conveniente, su traspaso parcial o total.**
- **Impulsar la participación de la sociedad civil en las infraestructuras titularidad de la Generalitat de Catalunya.**

Las reformas planteadas son necesarias, oportunas y claramente beneficiosas, tanto para Cataluña como para el resto de España. Básicamente dependen de la voluntad política y, una vez consensuado lo que debe hacerse, se puede encontrar su traslación jurídica con relativa facilidad, ya que no es necesario realizar cambios constitucionales o del Estatuto de Autonomía.

La inversión y la gestión de las infraestructuras es la actividad de las administraciones que los ciudadanos visualizan más fácilmente y que identifican con su bienestar. La iniciativa que proponemos permite reconducir la situación actual en la senda del consenso y el acuerdo, dialogando, negociando y pactando. Para ello, Foment del Treball Nacional está en disposición de facilitar los mecanismos a su alcance.

ANEXO 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 reequilibrio económico del contrato de concesión que puedan ser necesarias.

- Supervisar el desarrollo y cumplimiento por la sociedad concesionaria de sus obligaciones de conformidad con las previsiones del contrato de concesión.
- Recibir, tramitar y resolver, cuando proceda, los escritos que dirija la sociedad concesionaria a Aena Aeropuertos e informar de las incidencias que surjan en el desarrollo del contrato de concesión.
- Supervisar el control económico financiero de la concesión.
- Autorizar las decisiones de secuestro y la reversión de la concesión o la resolución de la concesión por cualquier causa que pueda adoptar el concedente.
- Autorizar, previa audiencia del concesionario, la imposición por el concedente de las penalidades y multas coercitivas según lo establecido en el contrato de concesión.
- Recabar los datos e información que considere necesarios de la sociedad concesionaria, comprobar sus libros de cuentas y acordar a inspección de instalaciones y servicios.
- Traslado a la Administración competente de las propuestas de servidumbres aeronáuticas y acústicas que sea necesario realizar en el marco de los planes de explotación del Aeropuerto previstos en el contrato de concesión.
- Participar en la propuesta de definición de las líneas estratégicas del Aeropuerto, en particular en cuanto a la formulación de su Plan Director, en los términos que puedan resultar del contrato de concesión.
- Emitir el parecer sobre las modificaciones tarifarias que la sociedad concesionaria pretenda aplicar y su adecuación al contenido del contrato de concesión, de acuerdo con lo establecido en la normativa vigente.

Barcelona-El Prat

El Consejo de Administración del Consejo Rector del Aeropuerto de Barcelona-El Prat estará integrado por nueve miembros escogidos de acuerdo con las siguientes reglas:

- Dos vocales a iniciativa de la Generalitat de Cataluña.
- Un vocal nombrado a iniciativa del municipio de Barcelona en aplicación de lo establecido en la Ley de 13 de marzo de 2006, por la que se regula el Régimen Especial del municipio de Barcelona.
- Un vocal a iniciativa del área metropolitana.
- 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 Barcelona y Cataluña.
- Cuatro vocales a propuesta de Aena Aeropuertos.

Madrid-Barajas

En el caso del Aeropuerto de Madrid-Barajas, el Consejo de Administración del Consejo Rector estará integrado por nueve miembros escogidos de acuerdo con las siguientes reglas:

- Dos vocales a iniciativa de la Comunidad de Madrid.
- Un vocal nombrado a iniciativa del municipio de Madrid en aplicación de lo establecido en la Ley de 4 de julio de 2006, de Capitalidad y de Régimen Especial de Madrid.
- Un vocal a iniciativa de las administraciones locales del ámbito de la concesión del aeropuerto de Madrid-Barajas, esto es, Alcobendas, San Sebastián de los Reyes, Paracuellos del Jarama y San Fernando de Henares con carácter rotatorio.

Propuestas de medidas urgentes para la mejora en la inversión y gestión de las infraestructuras en Cataluña

- 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.

ANEXO 2 Nota de prensa de Foment del Treball Nacional
15/7/2019: Infraestructuras en Cataluña

El Corredor Mediterráneo, Rodalies de Cataluña, la B-40 Abrera-Terrassa y la ampliación y finalización de la L-9 del metro, son solo algunas de las infraestructuras más relevantes que acumulan retrasos que hacen peligrar la competitividad de la economía catalana. Las obras evolucionan muy lentamente o están, incluso, paradas

Las infraestructuras más estratégicas de Cataluña necesitan 10.000 M de actuación urgente hasta 2023, más 5.000 M anuales recurrentes

- Foment prioriza, entre las infraestructuras más estratégicas, las que tendrían que ejecutarse antes del 2023: el Corredor Mediterráneo, el transporte público de la Región Metropolitana de Barcelona, y la red viaria dependiente del Ministerio de Fomento como la B-40, y el desdoblamiento de la N-II y N-340.
- En total, se valora en 2.000 millones anuales la inversión necesaria en las infraestructuras más estratégicas para el periodo 2019-2023. Al mismo tiempo, para corregir el déficit inversor es necesario lograr progresivamente –siguiendo parámetros europeos– **el 2,2% de la licitación de obras del PIB catalán de manera sostenida**, unos 5.000 millones anuales, para el conjunto de todas las administraciones y para todas las infraestructuras que a lo largo del tiempo sean fundamentales para Cataluña. **En el 2018 solo se licitó el 0,8% del PIB catalán.**
- El registro CAT-100 de Foment del Treball concluye con un balance decepcionante la evolución de las infraestructuras en Cataluña por carencia de inversión, baja ejecución presupuestaria y falta de financiación. Las obras o están paradas o evolucionan muy lentamente.
- El déficit inversor en infraestructuras en Cataluña los últimos diez años está alrededor de 28.000 millones de euros.
- Es urgente aprobar un nuevo modelo de financiación de las vías de alta capacidad, ante la inminente reversión de las concesiones de autopistas, como la AP-7.
- Foment propone un pacto de las fuerzas políticas y del mundo institucional económico de Cataluña para impulsar la inversión

Barcelona, 15 de julio de 2019

Las infraestructuras más estratégicas para la competitividad de la economía catalana y, por lo tanto, de la española, avanzan a un ritmo muy lento, y, en algunos casos, restan paradas. El CAT-100, el catálogo de 100 infraestructuras básicas pendiente de ejecutar en Cataluña, elaborado por la Comisión de Infraestructuras y Equipamientos desde junio de 2015, registra un balance decepcionante de los últimos cuatro años, alerta del riesgo de pérdida de competitividad de la economía catalana, y sitúa alrededor de los 28.000 millones de euros el déficit inversor en infraestructuras en los últimos diez años (2009-2018). En definitiva, y según las estimaciones hechas con la información pública disponible, **es urgente e imprescindible una inversión anual de 2.000 millones de euros para el periodo 2019-2023 (en total 10.000 m€) para corregir el retraso de obras fundamentales y evitar la pérdida del dinamismo y competitividad de la economía catalana y española.**

La carencia de una decidida apuesta por la inversión, especialmente en Cataluña, que se sitúa en la actualidad muy por debajo de otros países de nuestro entorno, supone una clara pérdida de oportunidades, porque la inversión pública actúa de complemento y catalizador de la inversión privada, ambas generadoras de puestos de trabajo y riqueza. **Se estima que el déficit inversor en infraestructuras en Cataluña los últimos diez años (2009-2018) puede estar alrededor de los 28.000 millones de euros. Para corregirlo y recuperar el volumen de inversión con los indicadores europeos se recomienda lograr progresivamente el 2,2% de la licitación de obras del PIB catalán de manera sostenida, para el conjunto de todas las administraciones y por todas las infraestructuras que a lo largo del tiempo sean fundamentales por Cataluña, como por ejemplo las que registran el CAT100 y el CAT Equipamientos.**

Déficit de inversión en infraestructuras económicas y sociales en Cataluña.

Aproximación teórica.

Año	Licitación Obras M€	PIB Cataluña 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 3,4% 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 tendrían que planificar a medio/largo plazo, cosa que ahora no se hace. Esta planificación analizaría 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 como priorizarlas, qué coste tendrían, como se financiarían y en qué plazo se ejecutarían.

Licitaciones bajo mínimos

Cataluña necesita una licitación mínima recurrente entre los 3 niveles de AA PP de aproximadamente el 2,2% del PIB catalán, 5.000 M€/año, para atender las necesidades de la economía y el bienestar de los ciudadanos. Si se mantiene en el tiempo esta baja inversión pública en Cataluña y España, no solo se posa en peligro la continuidad del sector de las infraestructuras y de la construcción, sino también la competitividad de la economía catalana, la calidad de vida de sus ciudadanos, y se perderán oportunidades de crear actividad económica y, por lo tanto, puestos de trabajo, riqueza y bienestar social.



Infraestructuras más estratégicas

Para revertir esta tendencia es indispensable que se impulsen políticamente aquellas infraestructuras estratégicas que tengan más rentabilidad económica, social y ambiental, y que se planifiquen a medio/largo plazo, basándose en datos objetivos y con la colaboración de la sociedad civil. A la vez, hay que definir un nuevo modelo de financiación de las vías de alta capacidad para su mantenimiento y ampliación.

Es necesario reiterar que, para dar respuesta al mandato de las leyes de transparencia y al principio de rendición de cuentas con que toda sociedad democrática exige a las administraciones públicas, sería apropiado que todas las administraciones publicaran el estado de situación de cada proyecto, informando en detalle de aquellos aspectos relevantes para que el ciudadano pueda evaluar el progreso de la actuación.

Las infraestructuras más estratégicas que continúan al CAT-100 y que no han registrado prácticamente una evolución favorable son las siguientes:

*Les fitxes actualitzades es poden consultar al CAT100: [https://www.foment.com/wp-content/uploads/2019/07/Cataleg-d_infraestructures-basiques - Actualitzacio_-2019_.pdf](https://www.foment.com/wp-content/uploads/2019/07/Cataleg-d_infraestructures-basiques_Actualitzacio_-2019_.pdf)

Ministerio de Fomento

- **Rodalies de Catalunya**, incluida la lanzadora en el Aeropuerto (en obras), la estación de la Sagrera (en obras) y desdoblamiento de líneas (algunas actuaciones a la R3). Baja ejecución presupuestaria. Fichas XFP1/2015, XFP2/2015 y XFP3/2015.*
- **Corredor Mediterráneo ferroviario:**
 - ✓ **Acceso ferroviario al puerto de Barcelona** (replanteamiento de todo el proyecto por problemas técnicos + nueva declaración impacto ambiental). Ficha XFM1/2015.
 - ✓ **Acceso ferroviario al puerto de Tarragona** (terminal intermodal construida, carece conexión a vía principal). Ficha XFM3/2015.
 - ✓ **Subtramo Catellbisbal-Martorell** (en obras). Ficha XFM2/2015.
 - ✓ **Subtramos de Martorell a Vilaseca** (Martorell-Sant Vicenç de Calders, Sant Vicenç de Calders-Tarragona-Nudo de Vila-seca) (en obras). Ficha XFM2/2015.
 - ✓ **Subtramo Tarragona-Vandellós** (en pruebas, ancho ibérico). Ficha XFM2/2015.
 - ✓ **Subtramo Vandellós-Castelló** (contrato rescindido por redefinición del proyecto). Ficha XFM2/2015.
- **Infraestructuras viarias:**
 - ✓ **Acceso viario al puerto de Barcelona** (replanteamiento de todo el proyecto por problemas técnicos + nueva declaración impacto ambiental). Ficha XV1/2015.
 - ✓ **B-40 Abrera-Terrassa "Ronda del Vallès"** (en obras, ejecución muy lenta). Ficha XV1/2015.
 - ✓ **Corredor Tarragona-Península A-27** (en obras, ejecución muy lenta). Ficha XV1/2015.
 - ✓ **Conexión entre la AP-7 y la A-2 Catellbisbal-Sant Andreu de la Barca** (reiniciadas después de muchos años paradas). Ficha XV13/2015.
 - ✓ **Conexión entre la A-2 y la C-32** (obras paradas). Ficha XV12/2015.
 - ✓ **Desdoblamiento de la N-II por Girona** (en obras, ejecución muy lenta). Ficha XV3/2015.
 - ✓ **Desdoblamiento de la N-340 y variante de Vallirana** (en obras, ejecución muy lenta). Ficha XV5/2015.
- **Infraestructuras aeroportuarias: terminal satélite aeropuerto del Prat. En fase de proyecto.**

Generalitat de Catalunya

- **Metro y ferrocarriles**
 - ✓ **Ampliación del metro** (constante, pero a ritmo lento por falta de recursos). Ficha XFP5/2016.

- ✓ **Finalización de la L9** (tramo central parado, se está tramitando un préstamo del Banco Europeo de Inversiones). Ficha XFP4/2015.
- ✓ **FGC L8 Plaça Espanya-Gràcia** (conexión Llobregat-Vallès, en proyecto). Ficha XFP7/2017.

- **Infraestructuras viarias**

-

- ✓ **C-17 Barcelona-Ripoll**. Mejoras de capacidad y accesibilidad (en obras). Ficha XV19/2018.
- ✓ **C-58 Tramo Cerdanyola-Terrassa**. Tercer carril (en obras). Ficha XV9/2015.
- ✓ **C-32 Tramo Tordera-Blanes-Lloret de Mar** (en obras, paradas por decisión judicial). Ficha XV8/2015.

Según los datos disponibles, se valora que **el Corredor Mediterráneo y el conjunto de todas las infraestructuras viarias mencionadas, tanto del Ministerio de Fomento como de la Generalitat de Cataluña, podrían estar terminadas en 2022**. La mayoría están en fase de obras desde hace muchos años (algunos más de 15 años) y solo requieren un impulso político y presupuestario para finalizarlas.

Rodalies de Cataluña, la ampliación del Metro y la nueva terminal satélite del Aeropuerto del Prat está (en fase de proyecto), requerirán más tiempo para su ejecución y un esfuerzo más continuado durando años posteriores al 2022.

Solo en **infraestructuras de transporte público en el ámbito de la Región Metropolitana de Barcelona** restan **pendientes de licitación del Pla Director de Infraestructuras (PDI) 2011-2020 más de 9.000 millones de euros** de los 12.500 planificados.

En cuanto a las inversiones del Corredor Mediterráneo, de carreteras dependientes del Ministerio de Fomento y de cercanías a las demarcaciones de Tarragona, Lleida y Girona, basándonos en el proyecto no aprobado de los Presupuestos Generales del Estado del 2019, la inversión prevista para finalizar las actuaciones estratégicas en el periodo **2019-2022** ascenderían a, como mínimo, unos **975 millones de euros**.

En definitiva, se necesitarían, aproximadamente, unos 2.000 millones anuales en el periodo 2019-2023 para poder finalizar aquellas infraestructuras que se consideran más estratégicas. Restan fuera de este cálculo otras infraestructuras necesarias pendientes de ejecución que no se han mencionado cómo, por ejemplo, otras vías dependientes del Ministerio de Fomento, de la Generalitat y de las administraciones locales, actuaciones en puertos y aeropuertos, obras hidráulicas, urbanísticas, equipamientos sanitarios, educativos, justicia, etc.; y todo de tipo de mejoras y mantenimientos.

Otros tramos que aún están pendientes

No obstante, desde el 2015, se han finalizado tramos de infraestructuras incluidas en el CAT-100, pero, restan pendientes de realización otros tramos que todavía no se han podido dar de baja del catálogo:

- Desdoblamiento de la N-240 Tarragona-Montblanc-Lleida (A-27) entre El Morell y la variante de Valls (2015).
- Vial puerto - aeropuerto. Tramo 1, entre la carretera B-250 y el polígono Pratenc del Prat de Llobregat (2015).
- Enlace Higueras-Norte de la N-II (2015).
- A-14 Lleida-Rosselló (2017).

- A-2 Sils- Maçanet (2018).
- Perforación con tuneladora bajo la pista principal del Aeropuerto de Barcelona-El Prat, Primera fase nuevo acceso ferroviario a la terminal T1 (2018).
- Tramo Collblanc–Fuego del L10 Sur, con las nuevas estaciones de Fundición y Fuego (2018).

Otros temas clave pendientes de resolución: modelo financiación vías alta capacidad, gestión aeropuertos y puertos de interés general

Es urgente aprobar, mediante consenso a nivel del Estado, un modelo de financiación de las vías de alta capacidad, ante la inminente reversión de las concesiones de autopistas, como la AP7 (la AP-1 entre Burgos y Armiñón revirtió en el estado el 1 de diciembre del 2018). La Generalitat de Catalunya, por su parte, está desarrollando un modelo de financiación basada en la viñeta, que requiere la coordinación con la Administración General del Estado.

Si no se toma una decisión en un tiempo razonable, el coste de mantenimiento y ampliación de la red recaerá en los manguantes presupuestos de las administraciones, en vez de en los usuarios que las usan (como determinan las directivas europeas: “quién usa, paga; quién contamina, paga”).

El aspecto clave del modelo de gestión de aeropuertos y puertos de interés general sigue sin resolverse. Estas infraestructuras son determinantes para la competitividad de un territorio y se tienen que gestionar de forma independiente con la participación de los agentes territoriales a los cuales dan servicio.

En los próximos años los presupuestos públicos continuarán siendo muy restrictivos en cuanto a la inversión, por eso, hay que fomentar las colaboraciones público-privadas (CPP) y la generación de recursos mediante pago por uso (“quién usa, paga; quién, contamina paga”).

Es necesario crear la **Agencia de Infraestructuras de Catalunya** a partir del Consell Assessor d’Infraestructures de Catalunya, que se constituyó el 12 de mayo del 2017 y que ya impulsa el cambio de modelo.

Infraestructuras ejecutadas y que se dan de baja del catálogo CAT-100

En este periodo (2015-2019) solo hemos podido dar de baja del catálogo, porque han finalizado las obras y se han puesto en servicio, las siguientes infraestructuras:

- Prolongamiento de FGC en Terrassa (2015) y Sabadell (2016).
- La línea L9 sur del Metro de Barcelona hasta el aeropuerto (2016).
- Nuevos accesos a la Ampliación Sur. Terminal de expedición y recepción del Moll Prat del Puerto de Barcelona (2017).
- Ampliación de la Terminal Ferroviaria de Príncipe de España del Puerto de Barcelona (2018).

Para más información, ver [“Catálogo de infraestructuras básicas pendientes de ejecutar en Catalunya CAT-100. Actualización 2019”](#).

ANEXO

Documentos elaborados por la Comisión de Infraestructuras y Equipamientos:

- *Catálogo de las 100 infraestructuras básicas para Cataluña (CAT100). Actualización 2019:*
https://www.foment.com/wp-content/uploads/2019/07/Catleg-d_infraestructures-basiques_Actualitzacio_-2019_.pdf
- *Propuestas por un modelo de gestión de los equipamientos. Actualización 2019:*
https://www.foment.com/wp-content/uploads/2019/07/Propostes-per-un-model-de-gestió-dels-equipaments_-Actualització-2019.pdf
- *Por un nuevo modelo de gestión de infraestructuras en Cataluña. Actualización 2019:*
<https://www.foment.com/wp-content/uploads/2019/07/Per-un-nou-model-de-gestio-d-infraestructures-a-Catalunya-Actualitzacio-2019.pdf>

Síntesis de las propuestas del documento “Por nuevo modelo de gestión de las Infraestructuras en Cataluña”

El documento, que se presentó por primera vez en 2015, realiza un análisis de las actuales políticas de infraestructuras y propone un cambio de modelo basado en las mejores prácticas internacionales. A continuación, realizamos una síntesis de las principales ideas:

Debemos ser muy cuidadosos con qué inversiones hagamos, cuando y como: tenemos que mejorar la eficiencia en la planificación y construcción de infraestructuras y equipamientos.

Hay que planificar las infraestructuras a medio y largo plazo (10-15 años) con plena colaboración entre todas administraciones públicas, desvinculando estas planificaciones de las elecciones y de las legislaturas.

Hay que priorizar las infraestructuras en función de su demanda y sostenibilidad, que se evaluarán con un exhaustivo análisis que nos indique su retorno económico, social y ambiental a lo largo de todo el ciclo de vida.

Hay que mejorar los proyectos y la ejecución de la obra, así como todo el proceso de gestión técnica y administrativa para que los contratos se adjudiquen, se ejecuten y liquiden por el importe del proyecto aprobado por la propia administración (el Objetivo 100).

Hay que adaptarse y anticiparse a las nuevas tecnologías y tendencias que afectan como se conciben, diseñan, construyen, mantienen, se adaptan a nuevos usos o se desconstruyen las infraestructuras.

Aumentar la transparencia y la participación de varios agentes es fundamental para un nuevo modelo. La participación de la sociedad civil en todas las fases es práctica habitual en los países más avanzados. Ej. Infrastructure Australia, Comission Nationale lleva Débat Public en Francia, etc.

La importancia de las infraestructuras.

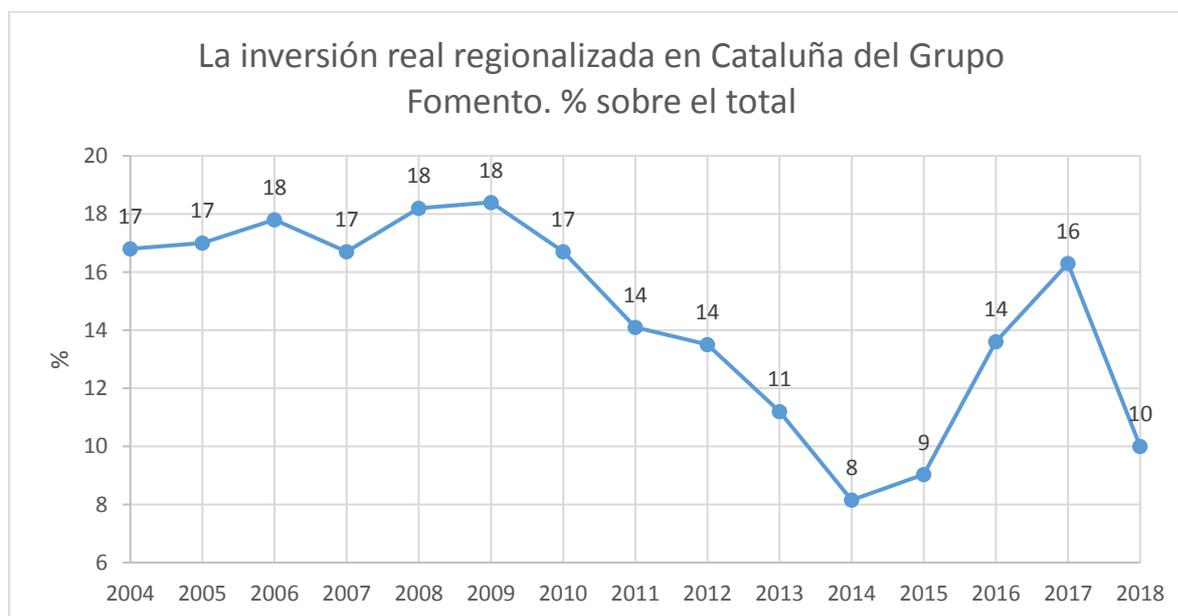
La prosperidad de un país, en una economía globalizada en la cual las regiones compiten entre sí, depende de las infraestructuras, entendimientos como un servicio generador de actividad económica.

Las infraestructuras juegan un papel clave en los principales factores de competitividad territorial, como el coste, la cantidad y la calidad del agua, de la energía, del suelo, para necesidades empresariales, formativas o asistenciales; la movilidad de las personas y las mercancías; la gestión de los residuos; la calidad urbana, etc.

Así, las infraestructuras, al reducir los costes de producción y facilitar el flujo de corderos, de servicios, de personas y de información, inciden en la eficacia y la productividad global del sistema económico. Además, al integrar los mercados, también fomentan la competencia y aumentan los incentivos para innovar.

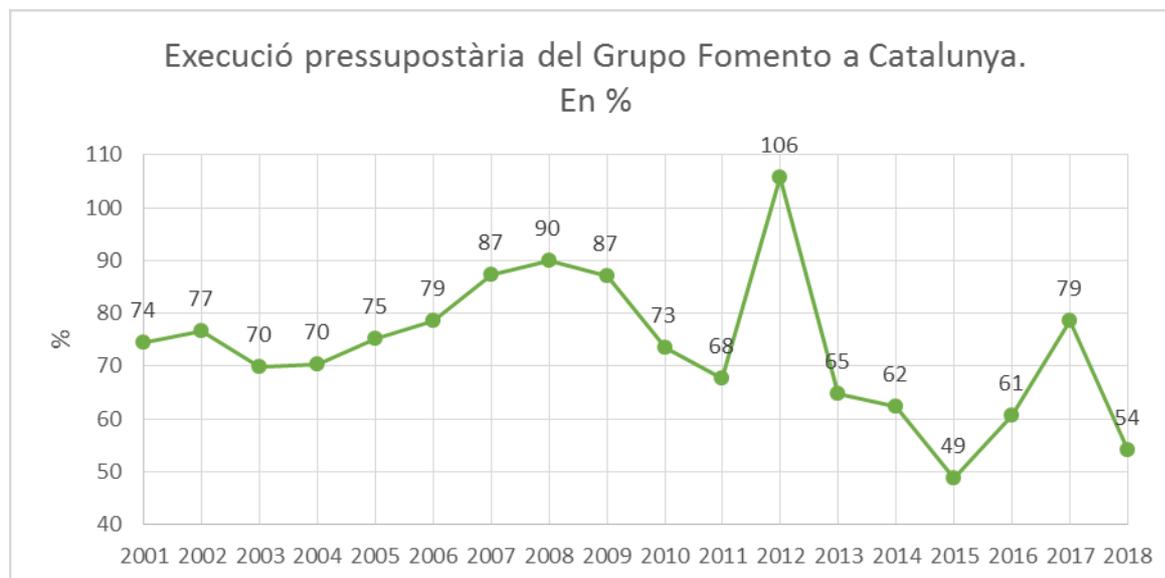
Las infraestructuras generan desarrollo en la fase de producción y, sobre todo, durante su vida útil. Pero su carencia puede impedir un aprovechamiento eficaz del potencial de un territorio. En Cataluña tenemos ejemplos de infraestructuras excelentes, pero también de carencias clamorosas que hay que dirigir cuando antes mejor, como por ejemplo el servicio de Rodalies y el Corredor Mediterráneo, en el cual podemos destacar los accesos viarios y ferroviarios a los puertos de Barcelona y Tarragona, y muchas más.

Datos estadísticos



Fuente: Generalitat de Catalunya, Anuario M. de Fomento, M. de Hacienda y Adm. Públicas; 2018: provisional (inversión real de todo el sector público estado, IGAE). Anuario M. Fomento 2018, pendiente de publicar.

Media 2004-2017: 14,8%



Fuente: Generalitat de Catalunya, Anuario M. de Fomento, M. de Hacienda y Adm. Públicas; 2018: provisional (inversión real de todo el sector público estado, IGAE). Anuario M. Fomento 2018, pendiente de publicar. Media 2001-2017: 74,8% (1 de cada 4 años, gratuito).

**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 CATALUÑA	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

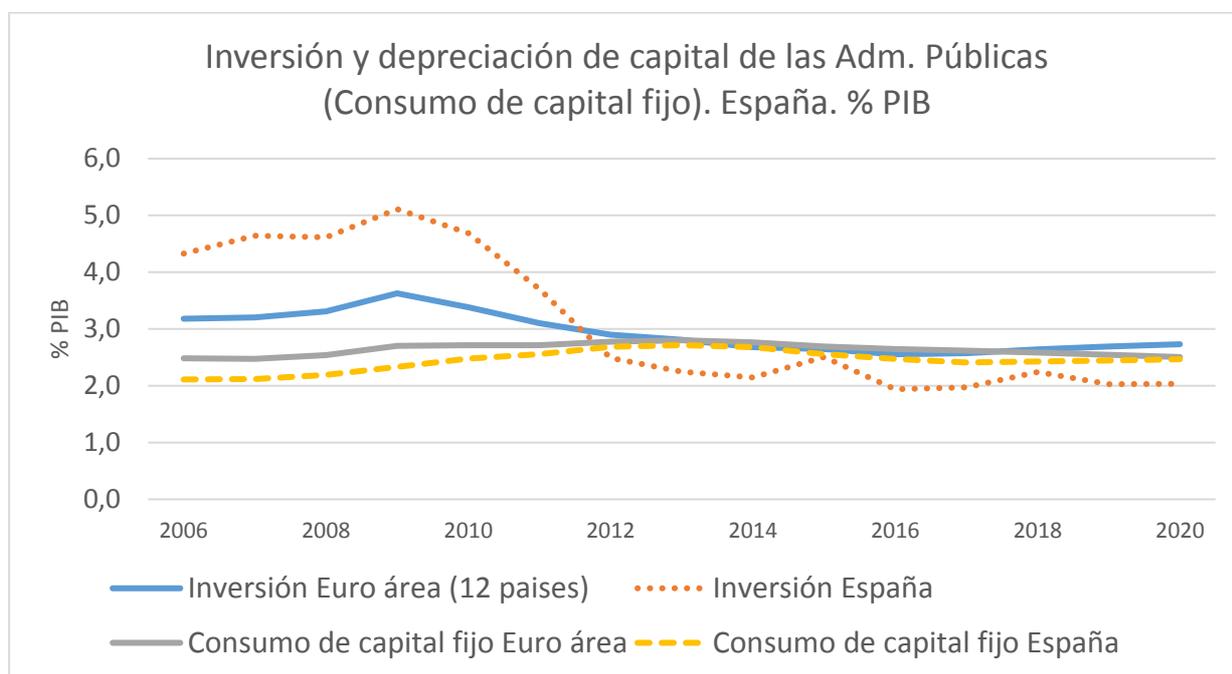
EXECUCIÓ D'INVERSIONS REALS DE L'ADMINISTRACIÓ GENERAL DE L'ESTAT I EL SEU SECTOR PÚBLIC 2018

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



Fuente: CCOC con datos de AMECO (Base de datos macroeconómica de la Comisión Europea). 2019-2020 previsiones.

