

El dèficit d'inversió en infraestructures a Catalunya 2009-2022

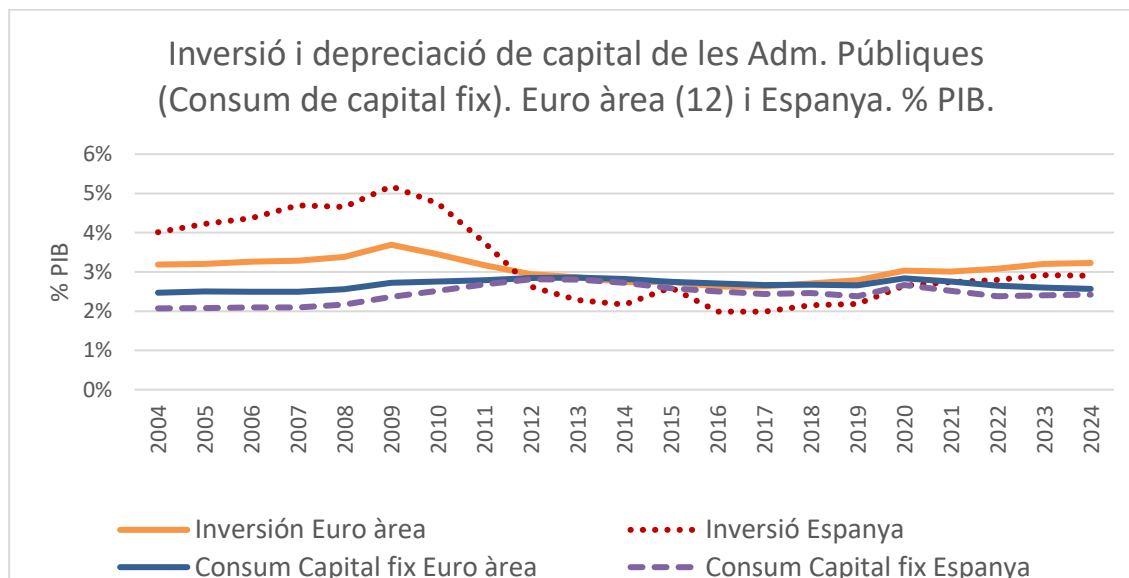
Juny 2023

El dèficit d'inversió en infraestructures a Catalunya

1. Introducció: la inversió pública i l'estoc de capital a Espanya

La inversió pública¹ representa una part rellevant del PIB de cada país. A Espanya, aquesta va constituir, l'any 2021, el 2,74%² del PIB (33.100 milions d'euros). La inversió pública del conjunt de la UE va ser del 3,2% del PIB i la de l'Euro àrea, el 3,1%. Pel que fa a Catalunya, encara no disposem d'aquesta dada.

Des de 2004, l'evolució de la inversió pública ha estat ben diferent si comparem les xifres d'Espanya respecte a la resta de socis de l'Euro àrea. Mentre que Espanya presenta grans diferències entre el període anterior a la crisi de 2008 i la posterior, amb nivells d'inversions entre el 4% i el 5% per al període 2000-2009 i d'entre l'1,9% i el 2,6% per al període 2013-2020, a l'Euro àrea la inversió pública ha estat de mitjana molt més estable, oscil·lant sempre entre el 2,5% i el 3,5%. En aquest sentit, Espanya presenta moviments més espasmòdics com a conseqüència que la política de dèficit públic ha recaigut excessivament sobre la inversió pública.



Font: CCOC amb dades d'AMECO (Base de dades macroeconòmica de la Comissió Europea). 2022-2024 previsions.

¹ La forma en què inversió pública es defineix i mesura varia segons el país. D'acord amb el Consejo Económico y Social de España, la inversió pública és la despesa realitzada pel sector públic en Formació Bruta de Capital Fix (FBCF), d'acord amb les normes comptables vigents (SEC-2010). Comprèn, per tant, la despesa que realitza el sector públic, en la producció, adquisició, manteniment, reparació o millora d'actius no financers produïts fixos de titularitat pública.

² AMECO (dades a març de 2023).

La disminució de la **inversió pública a Espanya** en aquest període ha estat tan intensa que **no va arribar a cobrir la depreciació de l'estoc de capital públic** i, per tant, aquesta circumstància està generant un dèficit d'inversió i manteniment preocupant, a diferència del que succeeix al conjunt de l'Euro àrea. S'estima que per a Espanya aquest estoc de capital va davallar prop de 30.000 M€, del 2012 al 2020.

2. Les necessitats d'inversió a Catalunya: una visió general

Catalunya és una de les principals àrees de desenvolupament econòmic del sud d'Europa, amb un sector industrial i turístic molt potents. Pel fet d'estar situada estratègicament en l'Arc Mediterrani i a la megaregió Barcelona-Lyon (Alacant-València-Barcelona-Marseille-Lyon), anomenada també "**Eurosunbelt**", i en la confluència de **tres vectors socioeconòmic de creixement global** (vectors Sud d'Àsia-Mediterrani, Euroasiàtic i l'EULER [European Union Locomotive Economic Regions]³) en el seu territori es produeix un gran volum intern de moviments de persones i mercaderies (Catalunya com a potent xarxa policèntrica de ciutats) i amb origen o destí a la Península Ibèrica i més enllà.

Altres determinants geogràfics condicionen les necessitats d'infraestructures de Catalunya. Podem mencionar, per exemple: la situació fronterera, una gran longitud de costa, una orografia accidentada (fragmentació comarcal, concentració de població i activitats a la costa, escassetat de sòl), la climatologia mediterrània (incendis, aiguats, turisme estival i de cap de setmana), desequilibri de recursos hídrics entre conques, limitació de recursos energètics, etc.⁴

Per poder aprofitar totes les oportunitats que ofereix la globalització, a més d'aquesta privilegiada posició geogràfica, d'un capital humà equiparable al dels països més desenvolupats, d'una estructura sectorial i d'aglomeració, cal una infraestructura adaptada a les seves necessitats que atregui les inversions i que propiciï el creixement de la producció i l'ocupació dels diferents sectors econòmics. Per contra, **la manca d'infraestructures adequades limita el potencial de creixement i la competitivitat del país.**

La determinació de quin volum d'inversió en infraestructures necessita un país o regió ha estat, des de fa anys, subjecte a debat en l'àmbit polític i acadèmic.

Una primera aproximació, té un caràcter comparatiu, i així per calcular la inversió necessària en infraestructures es realitzava un exercici de *benchmarking* sobre la inversió en anys passats realitzada per països amb unes determinades característiques, i, al final, es determinava quina quantitat de diners es necessitava per superar l'*infrastructure gap*, el dèficit d'infraestructures.

Aquest enfocament tenia dos problemes. El primer és que no assumia un nivell òptim d'inversió, simplement mostrava la tendència seguida en el passat. Si hi havia infrainversió en el passat, hi haurà projeccions d'infrainversió en el futur.

El segon problema que plantejava aquest mètode és que **les necessitats d'inversió en infraestructures són relatives i el nou paradigma tecnològic planteja dubtes sobre quines són les infraestructures més adequades i com les inversions afectaran la productivitat.** La

³ Ferrmed Declaration, novembre 2015.

⁴ Robusté. F et altri (2005). *Les Infraestructures de la mobilitat a Catalunya*. Cercle d'Economia.

resposta a la pregunta de quants diners es necessiten depèn de què es vol i què es pot permetre, tenint el compte què necessitem, què prioritzem i com podem invertir eficientment (quines fem, quan les fem i com les fem).

3. El dèficit d'inversió de les Administracions Públiques a Catalunya

[El 15 de juliol de 2019, Foment del Treball Nacional, donava a conèixer que, a partir d'una aproximació teòrica, estimava que el dèficit d'inversió a Catalunya, en termes comparatius, per al període 2009-2018 era aproximadament de 28.000 milions d'euros. El 31 de gener de 2022, es va actualitzar aquesta dada per al període 2009-2020, i la xifra aproximada era de 35.000 milions d'euros. Enguany, mitjançant la mateixa metodologia, es presenta en el següent quadre l'actualització, afegint el càlcul de dos anys més, del dèficit d'inversió en infraestructures a Catalunya, on s'estima que el dèficit inversor en infraestructures a Catalunya els últims catorze anys \(2009-2022\) se situa en 39.369 milions d'euros, en termes comparatius.](#)

Dèficit d'inversió en infraestructures econòmiques i socials a Catalunya

Aproximació teòrica

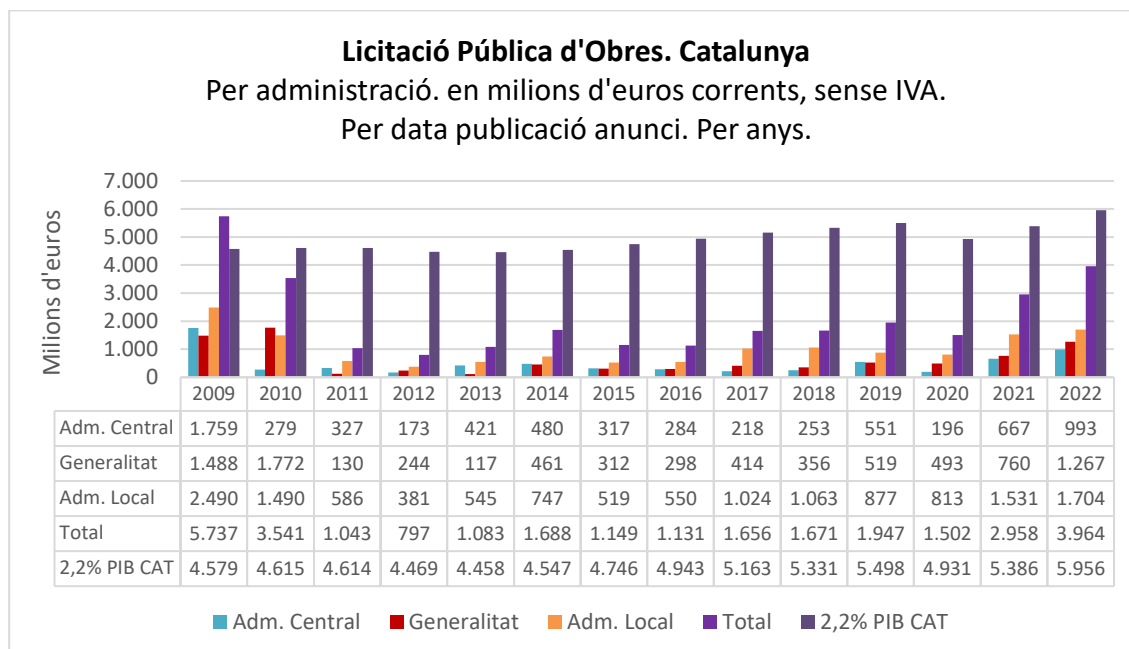
Any	Licitació Obres M€	PIB Catalunya M€	Licitació/PIB	Hipòtesis conservadora: licitació del 2,2% PIB	Diferència amb licitació real M€	Superàvit /Dèficit acumulat
2009	5.737	208.115	2,8%	4.579	1.158	1.158
2010	3.541	209.792	1,7%	4.615	-1.075	83
2011	1.043	209.716	0,5%	4.614	-3.570	-3.487
2012	797	203.157	0,4%	4.469	-3.672	-7.159
2013	1.083	202.638	0,5%	4.458	-3.375	-10.534
2014	1.688	206.668	0,8%	4.547	-2.859	-13.393
2015	1.149	215.726	0,5%	4.746	-3.597	-16.990
2016	1.131	224.687	0,5%	4.943	-3.813	-20.803
2017	1.656	234.680	0,7%	5.163	-3.507	-24.310
2018	1.671	242.313	0,7%	5.331	-3.660	-27.970
2019	1.947	249.900	0,8%	5.498	-3.551	-31.521
2020	1.502	224.125	0,7%	4.931	-3.429	-34.950
2021	2.958	244.839	1,2%	5.386	-2.429	-37.378
2022	3.964	270.710	1,5%	5.956	-1.991	-39.369

Font: CCOC amb dades pròpies i d'Idescat.

Nota: Aproximació teòrica. Inversió pública 1995-2022: Euro Àrea 3,1% del PIB; Espanya 3,4% del PIB (no hi ha dades oficials publicades sobre Catalunya). El 70% de la inversió pública es

dedicaria a infraestructures econòmiques i socials (2,2% del PIB Euro Àrea). Idealment, d'acord amb bones pràctiques internacionals, les infraestructures s'haurien de planificar a mig-llarg termini, la qual cosa ara no es fa. Aquesta planificació hauria d'analitzar 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.

Per equiparar la inversió als indicadors europeus es recomana aconseguir una licitació d'obres del 2,2% del PIB català com a variable proxy de la inversió pel conjunt de les administracions públiques (aproximadament 5.950 milions d'euros l'any 2022), de manera **sostinguda i recurrent**, per a totes les infraestructures que al llarg del temps siguin fonamentals per a Catalunya, com ara les que registren el *CAT-100* i el *CAT Equipaments*. El 2022, per exemple, la licitació de totes les administracions públiques a Catalunya va ser tan sols del 1'5% del PIB, una licitació que es troba per sota del 2,2% del PIB des de l'any 2010 (12 anys).



Font: Cambra de Contractistes d'Obres de Catalunya (CCOC).

La manca d'una decidida aposta per la inversió, especialment a Catalunya, que se situa en l'actualitat molt per sota de la mitjana d'altres països del nostre entorn, **suposa una clara pèrdua d'oportunitats i de qualitat de vida dels ciutadans**, perquè la inversió pública, a més de l'efecte

directe que produeix la pròpia inversió, actua com a catalitzador de la inversió privada, ambdues generadores de llocs de treball i riquesa.⁵

[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, com es veurà més endavant amb alguns exemples reals.](#)

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)**.

Per realitzar aquesta, cal **prioritzar les infraestructures mitjançant una metodologia adequada en funció de la seva demanda i sostenibilitat**, que s'avaluï amb una exhaustiva anàlisi cost-benefici que ens indiqui el seu retorn econòmic, social i ambiental al llarg de tot el **cicle de vida**, analitzant quines fem, quan les fem i com les fem.

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

4. Simulació de la infradotació pública en el benestar i la qualitat de vida de la ciutadania.

En aquest apartat, a fi i efecte de poder fer una simulació molt més entenedora del que significa aquesta infradotació d'inversió pública, s'exposen a mode d'exemple les inversions potencials que s'haurien pogut realitzar amb els 40.000 milions d'euros no invertits en els darrers 14 anys, amb el greuge que això ha suposat per al benestar de ciutadania i la seva qualitat de vida. Com s'explica a continuació, moltes d'aquestes inversions no dutes a terme podrien haver pal·liat i solucionat alguns dels problemes actuals, com ara la sequera i Rodalies, així com augmentar la infraestructura d'energia renovable i millorar la xarxa de transports amb les infraestructures clau que encara estan pendents d'execució.

4.1. Inversió en energia fotovoltaica i eòlica

A Catalunya, la producció elèctrica amb fonts d'energia renovable es situa al voltant del 17% del total, lluny del 45% que es produeix a l'Estat. A Castella-i-Lleó i a l'Aragó la producció d'energia renovable se situa en el 85% i 75% respectivament, on l'energia eòlica representa el 57% i el 50% del total de l'energia produïda, mentre que a Catalunya l'eòlica només representa el 6,2% del total. Pel que fa a l'energia solar fotovoltaica, aquesta només representa l'1,1% del total, mentre que a la veïna Aragó aquest percentatge és del 14% i a Castella la Manxa i Extremadura supera el 25%. Per tant, Catalunya té molt marge per millorar i ampliar les infraestructures energètiques relacionades amb l'energia fotovoltaica i eòlica, en aquest model de transició energètica que cal dur més intensament al nostre país.

⁵ Growth Impact of Public Investment and the Role of Infrastructure Governance. Chapter 2. International Monetary Fund (FMI). 03 Sep 2020.

D'acord amb aquest context, s'estima que Catalunya haurà de multiplicar per 5 la potència d'energia eòlica i per 20 la de l'energia solar fotovoltaica el 2030 per complir amb els objectius i compromisos establerts amb les renovables i la transició energètica de la Generalitat de Catalunya.⁶ També en aquest sentit, la Generalitat ha xifrat en 59 mil milions d'euros la suma necessària a invertir fins a 2050 per aconseguir la neutralitat climàtica. Actualment, a Catalunya hi ha 1.271 MW d'energia eòlica i només 466 MW d'energia fotovoltaica, per tant, manquen 23.136 MW d'eòlica i 40.000 MW més de solar per assolir la neutralitat climàtica.⁷

Si s'hagués fet una inversió addicional de 10.000 milions d'euros durant els darrers anys, i tenint en compte la potencialitat de la col·laboració publico-privada, es podria haver construït una infraestructura d'energia fotovoltaica i eòlica molt propera a la necessària de cara a assolir els objectius marcats per a 2030. S'estima que, aproximadament, el cost d'instal·lació d'un parc eòlic és de 1.000.000€/MW i de 600.000€/MW el d'energia solar fotovoltaica,⁸ per tant, ja podrien disposar de 5.000 MW més d'energia eòlica, gairebé 5 vegades més que la potència actual, i de 8.333 MW d'energia fotovoltaica, prop de 18 vegades més que la potència actual i molt a prop dels objectius de 2030.

Finalment, a mode comparatiu amb l'energia nuclear, val a dir que una central nuclear té una potencia mitjana de poc més de 1.000 MW i que el seu cost econòmic de construcció es situa entre el 4.000 i 5.000 milions d'euros. Per tant, amb una inversió de 10.000 milions d'euros en energia eòlica i fotovoltaica, es podria instal·lar una potencia MW equivalent a 13 centrals nuclears.

4.2. Millora de la Garantia de subministrament d'aigua a Catalunya

Actualment, es preveu que Catalunya entri en fase d'emergència per sequera al setembre d'enguany si no plou de manera suficient en els propers mesos. Els territoris que concentren la major part de la població, com són Barcelona i la seva àrea metropolitana, zones proveïdes per les conques dels rius Ter i Llobregat, estan patint la pitjor sequera de les últimes dècades. Concretament, les reserves d'aigua del país es troben en el 25% de la seva capacitat, molt per sota del 60% d'ara fa un any.

Davant d'aquesta situació, el passat 11 de maig de 2023, el govern espanyol va aprovar un paquet de mesures per lluitar contra la sequera per import de 2.200 milions d'euros a tot l'Estat. En aquest pla, s'inclouen mesures per a un major aprofitament d'aigües urbanes, amb l'objectiu d'arribar a un 20% el 2027 (actualment està a un 10%), a més d'inversions en obres a Catalunya com la construcció de pous i connexions per garantir l'abastament d'aigua durant els mesos de més calor, en la millora d'eficiència dels regs agrícoles, en la reutilització de l'aigua, en dessalinitzadores i en reparacions necessàries per tot el territori.

⁶ <https://www.lavanguardia.com/economia/20220204/8034788/catalunya-debera-multiplicar-20-energia-solar-5-eolica-2030-cumplir-compromisos-renovables.html>

⁷ https://www.elnacional.cat/oneconomia/es/sostenibilidad/neutralidad-climatica-invertir-catalunya-renovables-alcanzarla-2050_996861_102.html

⁸ Veure el Plan Nacional Integrado de Energía y Clima (PNIEC) 2021-2030.

Per altra banda, el passat 4 de maig de 2023, el parlament aprovà la llei de mesures extraordinàries i urgents per fer front a la sequera. En aquesta llei, es van aprovar les següents actuacions en l'àmbit de les infraestructures:

1. Licitat i executar les obres d'ampliació de la dessalinitzadora de la Tordera.
2. Redactar el projecte, licitar i executar les obres d'una nova dessalinitzadora a la zona de Cubelles (ITAM FOIX).
3. Executar de forma prioritària i urgent les inversions:
 - a) Ampliació de l'ETAP Besòs.
 - b) Construcció d'una nova ERA Besòs.
4. Ampliació del tractament amb osmosi inversa als Pous de les Estrelles.
5. Garantia del tractament del cabal d'aigües subterrànies de Sant Joan Despí.
6. El desdoblament tram 4 de l'artèria PTT-EDT 2 necessària per eliminar les fuites.
7. L'adaptació a la capacitat de producció i optimització de la qualitat de tractament de la planta d'ATL (ETAP Llobregat) a Abrera.
8. L'adaptació de la capacitat de producció i optimització de la qualitat de tractament de la planta d'ATL (ETAP Ter) a Cardedeu.
9. Ampliar l'aprofitament de l'ERA de Sant Feliu de Llobregat.
10. Ampliació del biològic EDAR Prat per reducció de nutrients.
11. Increment Osmosi Inversa ETAP Sant Joan Despí (+2m³/s).
12. Nous pous fins a 4 m³/s per ETAP Sant Joan Despí (+1,3m³/s).
13. Xarxa de distribució per l'ERA de Sabadell, per a usos municipals i altres a Sabadell, Cerdanyola del Vallès i Sant Cugat del Vallès.

Aquestes actuacions enumerades, sumen un import aproximat de 1.000 milions d'euros. El Pla de gestió del districte de conca fluvial de Catalunya (conques internes) i el seu Programa de mesures per al període 2022-2027, que tenen l'objectiu principal d'augmentar al quantitat d'aigua que es produeix i resoldre el dèficit hídric, preveuen una inversió superior als 2.380 milions d'euros, dels quals prop de 1.400 seran aportats de manera íntegra per l'Agència Catalana de l'Aigua (ACA).

Si s'hagués fet una inversió addicional de 10.000 milions d'euros durant els darrers 14 anys en l'àmbit de la garantia del subministrament d'aigua i la seva gestió a Catalunya, aquestes i altres infraestructures necessàries, com ara la modernització del sistema de regadiu del Canal d'Urgell per valor de 2.500 milions d'euros, ja estarien fetes o en execució i podríem afrontar la situació actual d'una manera menys dramàtica i més òptima. Val la pena recordar que l'any 2009, degut a un gran episodi de sequera intensa ara fa 14 anys, ja es va planificar la construcció de dues dessalinitzadores, una a Blanes i l'altra a Cunit, i que no es van arribar a executar, a banda d'altres actuacions de l'ACA que no es van fer i d'altres projectes pendents d'aprovació.

4.3. Millora de Rodalies de Catalunya

L'actual servei de Rodalies de Barcelona té el seu origen l'any 1989. El següent any es presenta el Plan de Transporte de Cercanías 1990-1993, inclòs en el Plan de Grandes Ciudades, que preveia una actuació prevista de 22.380 milions de pessetes a Barcelona, dels quals només es van invertir 1.309 milions.

La manca crònica d'inversió al servei de rodalies i la greu afectació que va patir a conseqüència de les obres de la Línia d'Alta Velocitat Madrid-Barcelona, que varen provocar innombrables avaries i retards, va fer davallar la qualitat del servei i va fer créixer el malestar entre els usuaris. Aquest malestar generat per l'estat de rodalies va portar al Ministerio de Fomento a la redacció del Plan de Infraestructuras Ferroviarias de Cercanías de Barcelona 2008-2015 valorat en 4.000 milions d'euros, del qual només se n'ha invertit una mínima part.

INVERSIÓ REAL FERROVIÀRIA. ADMINISTRACIÓ GENERAL DE L'ESTAT. CATALUNYA

	2015		2016		2017		2018		2019*		2020*		2021	
	Inversió real M€	% Execució Ppst	Inversió real M€	% Execució Ppst	Inversió real M€	% Execució Ppst	Inversió real M€	% Execució Ppst	Inversió real M€	% Execució Ppst	Inversió real M€	% Execució Ppst	Inversió real M€	% Execució Ppst
ADIF	32	27%	47	55%	64	48%	106	41%	130	-	229	-	169	24%
ADIF-AV	198	66%	102	40%	146	85%	101	41%	75	-	101	-	22	5%
RENFE	6	5%	12	9%	101	109%	103	103%	65	-	94	-	91	35%
SEITSA	120	165%	78	43%	170	107%	89	64%	54	-	25	-	-10	-

Font: Elaboració pròpia amb dades de la Intervenció General de la Administración del Estado

Nota: SEITSA incorpora una part d'inversió en carreteres.

*2019 i 2020, pròrroga pressupostària

En l'informe de seguiment del 2021 del Pla Director d'Infraestructures de transport públic col·lectiu de la regió metropolitana de Barcelona per al període 2011-2020, es detalla la inversió executada per a cada programa. Segons aquest, dels 5.284,3 M€ d'inversió prevista en el pla per al desplegament de la xarxa ferroviària estatal, només s'havien finalitzat el 0,21% (11,1 M€). La major part de la inversió estava en fase de projecte (86%). Pel que fa als intercanviadors, no s'havia finalitzat cap i estava en fase de projecte la major part de la inversió prevista (96%).

- Desplegament de la xarxa ferroviària estatal (XE)

Estat de l'actuació	Inversió (M€ IVA exclòs)	% (inversió)
Finalitzades	11,1	0,21%
Execució (adjudicades)	512,4	9,70%
Iniciades sense activitat	0,0	0,00%
Projecte	4.551,6	86,14%
Pendent de projecte	208,9	3,95%
Total	5.284,0 M€	100,00%

· **Intercanviadors (IN)**

Estat de l'actuació	Inversió (M€ IVA exclòs)	% (inversió)
Finalitzades	0,0	0,00%
Execució (adjudicades)	18,7	4,49%
Iniciades sense activitat	0	0,00%
Projecte	397,5	95,51%
Pendent de projecte	0,0	0,00%
Total	416,2 M€	100,00%

L'11 de desembre del 2020 es presentà el Pla de Rodalies de Catalunya 2020-2030, que preveu una inversió de 6.345 milions d'euros i suposa una continuació i ampliació de l'àmbit d'anàlisi del Pla d'Infraestructures Ferroviàries de Rodalies de Barcelona 2008-2015. D'aquest nou pla, actualment s'han adjudicat més de 1.100 milions d'euros, el 65% de les inversions previstes en la primera fase d'inversions 2020-2025.

Si s'hagués fet una inversió addicional de 10.000 milions d'euros durant els darrers 14 anys en Rodalies de Catalunya, no només s'hagués executat la totalitat del pla de 2008-2015, sinó que es podria haver avançat l'actual pla de rodalies 2020-2030 i haver recuperat 10 anys d'inversions. Ara la situació seria menys greu que l'actual, on les afectacions continuen sent greus, com ara la recent incidència a l'R2 Sud de Rodalies per l'incendi al quadre de senyals de l'estació de Gavà i on les afectacions s'han donat durant quatre setmanes

4.4. Executar les infraestructures de transport necessàries a Catalunya (CAT-100).

Catalunya, en comparació amb altres regions europees similars, i tenint en compte el PIB, la població i el territori, manté necessitats significatives no satisfetes en infraestructures de transport de mercaderies per avió, carreteres, ports de mercaderies i ferrocarrils, així com mancances en el manteniment de les infraestructures existents, i un dèficit de dotació d'infraestructures i equipament per a ciutadans, especialment, aigua, sanitat, educació, medi ambient, i telecomunicacions, en comparació amb els països de referència (Alemanya, Regne Unit i Itàlia).

En aquest sentit, a continuació es mostra una comparació amb dades d'Eurostat sobre estadístiques regionals en matèria de transports. Per fer la comparació, s'han seleccionat 15 regions europees que comparteixen certes similituds amb Catalunya, ja sigui per superfície, Producte Interior Brut (PIB) o per població. Amb aquestes dades s'han creat uns índexs per a cadascuna de les variables regionals sobre transport que recull la base de dades europea respecte a altres dades com la superfície, el PIB i la població del territori. Finalment, aquests tres índexs s'han ponderat i s'ha arribat a un índex per regió i per variable que a continuació podeu veure per a Catalunya.

Comparativa de les infraestructures de transport entre Catalunya i regions europees similars

Índex base regions europees similars = 100

Infraestructura de Catalunya	Índex
Autopistes (km)	125
Carreteres (km)	31
Víctimes d'accidents de trànsit	176
Stock vehicles	99
Ferrocarril (km)	81
Port passatgers	63
Port mercaderies (tones)	52
Aeroport passatgers	179
Aeroport mercaderies (tones)	37

Font: CCOC a partir dades Eurostat

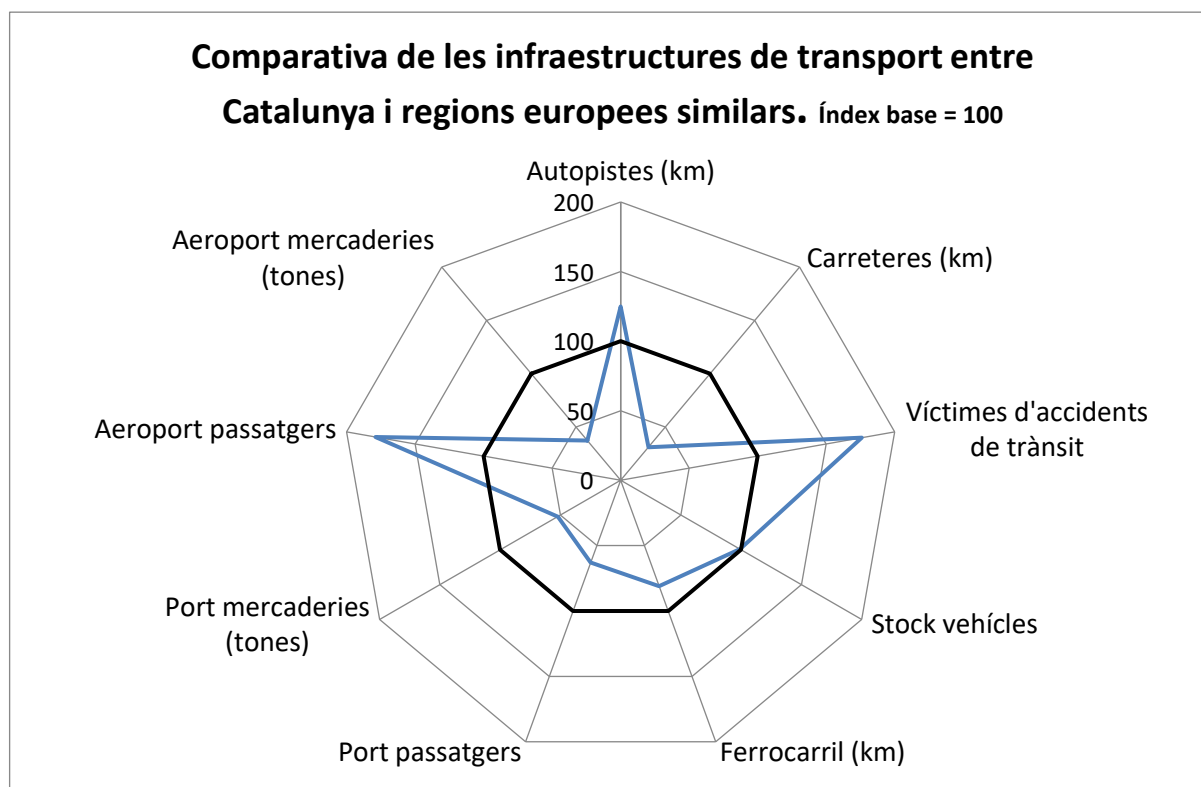
Nota: Metodologia adaptada basada en els treballs "La dotació d'infraestructures de transport a Catalunya", P. Lleonart i A. Garola, 2001

Nota 2: Per a totes les regions i variables es fa ús de les dades disponibles de 2019.

Criteri de selecció de regions

Regió	Capital	Criteri de selecció	Superfície (km ²)	PIB (€)	Població (milers)
Catalunya	Barcelona	Objecte d'estudi	32.110	237.505	7.610
Baden-Württemberg (Alemanya)	Stuttgart	4 motors d'Europa i similituds productives	35.797	526.870	11.085
Niedersachsen (Alemanya)	Hannover	Similar població i nivell de renda	47.693	309.712	7.988
Bayern (Alemanya)	Munic	Més gran, rica i fronterera	70.358	640.534	13.101
Hessen (Alemanya)	Frankfurt	Dimensió demogràfica similar. Fronterera	21.114	295.833	6.277
Dinamarca	Copenhaguen	Dimensió demogràfica similar	42.853	310.476	5.817
Rhône-Alpes (França)	Lió	4 motors d'Europa	44.730	243.451	6.715
Holanda Occidental	Amsterdam	Regió metropolitana, gran centre logístic	10.010	439.779	8.289
Lombardia (Itàlia)	Milà	4 motors d'Europa. Similituds productives	23.876	397.507	10.019
Piemont (Itàlia)	Torí	Regió fronterera. Similituds productives	25.403	137.659	4.320
Languedoc-Roussillon (França)	Montpeller	Euroregió	27.766	76.935	2.875

Midi-Pyrénées (França)	Tolosa	Euroregió	45.602	101.135	3.099
Aragó	Saragossa	Euroregió	47.720	36.868	1.324
Comunitat Valenciana	València	Euroregió	23.257	115.407	5.000
Comunidad de Madrid	Madrid	Dimensió demogràfica similar	8.029	241.040	6.686
País Vasco	Vitòria	Similituds productives	7.235	74.051	2.182



Font: CCOC a partir dades Eurostat

Nota: Metodologia adaptada basada en els treballs "La dotació d'infraestructures de transport a Catalunya", P. Leonart i A. Garola, 2001

Nota 2: Per a totes les regions i variables es fa ús de les dades disponibles de 2019.

De l'estudi realitzat, s'arriba a la conclusió de que a Catalunya hi manquen infraestructures de transport i que estem lluny dels estàndards europeus. Disposem d'un menor nombre de kilòmetres de carreteres i de ferrocarril que en altres regions similars. A més, el volum del transport de mercaderies, tan aeroportuàries com portuàries, se situa per sota que d'altres regions europees en relació a la nostra superfície, PIB i població.

Si s'hagués fet una inversió addicional de 10.000 milions d'euros durant els darrers anys en les infraestructures necessàries, es podria haver solucionat algunes de les mancances esmentades. En aquest sentit, moltes de les obres del CAT-100 ja estarien executades, com ara el Corredor del mediterrani, els accessos viaris i ferroviaris al Port de Barcelona i al Port de Tarragona, l'accés ferroviari a l'Aeroport del Prat, la B-40 o la finalització de les línies L9 i L10. També s'hauria acabat l'actual obra en licitació de la connexió a Barcelona de els dues línies dels Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya Plaça Espanya – Gràcia (L8) i es podria haver posat ja en marxa les obres per a l'ampliació de l'aeroport, valorades en 1.700 milions d'euros, segons la proposta inicial feta al segon DORA.

5. Conclusions

Des de 2009, Catalunya pateix un problema d'infradotació pública en infraestructures per part del conjunt de les Administracions Públiques. Durant l'última dècada, ha mancat una aposta decidida per la inversió i les xifres de licitació en relació amb el PIB se situen molt per sota dels estàndards europeus. En aquest sentit, des del 2009, el **dèficit d'inversió acumulat se situa en els 39.365 milions d'euros l'any 2022** pel conjunt de les Administracions Públiques, en termes comparatius amb la UE o la zona euro.

Per tal de fer-ho més entenedor i comprensible pel conjunt de la ciutadania, s'ha volgut fer una simulació, a tall d'exemple, d'aquells projectes d'infraestructures, que no són una realitat, i que haguessin pogut ser, si no s'hagués donat aquesta infradotació d'inversió pública al nostre país com a conseqüència de la crisi del 2008. Així, amb els prop de 40.000 milions d'euros de dèficit acumulat, moltes de les problemàtiques que copen l'actualitat estarien resoltes o serien menys problemàtiques. Aquesta **manca d'inversió en infraestructures provoca una pèrdua de benestar i de qualitat de vida en la ciutadania**, que pateix aquestes mancances en el seu dia a dia. En aquest document s'han exposat alguns exemples, com ara la dotació d'infraestructures hídriques per garantir el subministrament d'aigua, i apaivagar els efectes de la sequera. Si s'hagués invertit una quarta part del dèficit d'infraestructures acumulat des de l'any 2009 en l'àmbit de l'aigua, ara la situació seria molt diferent i podríem adreçar aquest problema amb major garanties. També s'ha posat d'exemple la potencial inversió en infraestructures energètiques com ara en energia eòlica i fotovoltaica que, si s'hagués invertit una quarta part del dèficit acumulat, ara estaríem molt a prop dels objectius marcats de cara a 2030. Pel que respecte a Rodalies, la inversió d'una altra quarta part del dèficit acumulat hagués suposat avançar 10 anys les obres i millores necessàries, amb la consegüent millora del servei. Finalment, amb la resta del dèficit acumulat, s'hauria pogut executar moltes de les obres previstes en el CAT-100 i s'hauria pogut corregir gran part de les mancances d'infraestructures que pateix el país.

Per tot això, demanem una **inversió recurrent equivalent al 2,2% del PIB**, basada en una planificació realista i que s'executi en el temps i forma planificada de manera que es garanteixi el benestar i la qualitat de vida de la ciutadania davant els problemes i reptes que planteja el futur.

Foment

del Treball Nacional

Para más información:

www.foment.com
93 484 12 58
comunicacio@foment.com