

El dèficit d'inversió en infraestructures a Catalunya 2009-2023

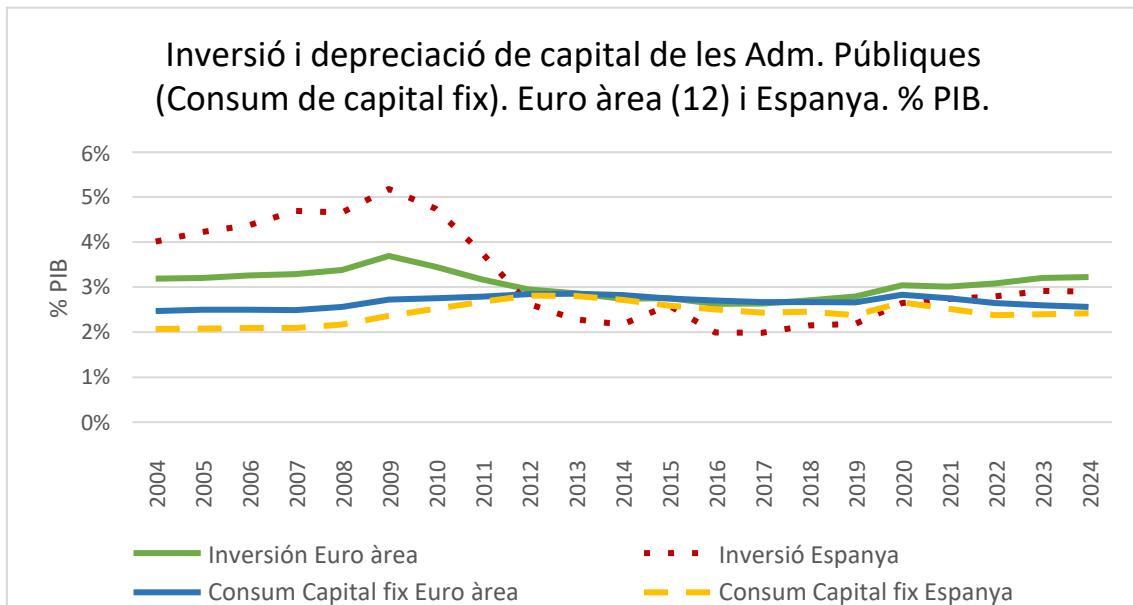
Juliol 2024

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 2023, el 2,97%² del PIB (32.700 milions d'euros). La inversió pública del conjunt de la UE va ser del 3,5% del PIB i la de l'Euro àrea, el 3,27%. 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.



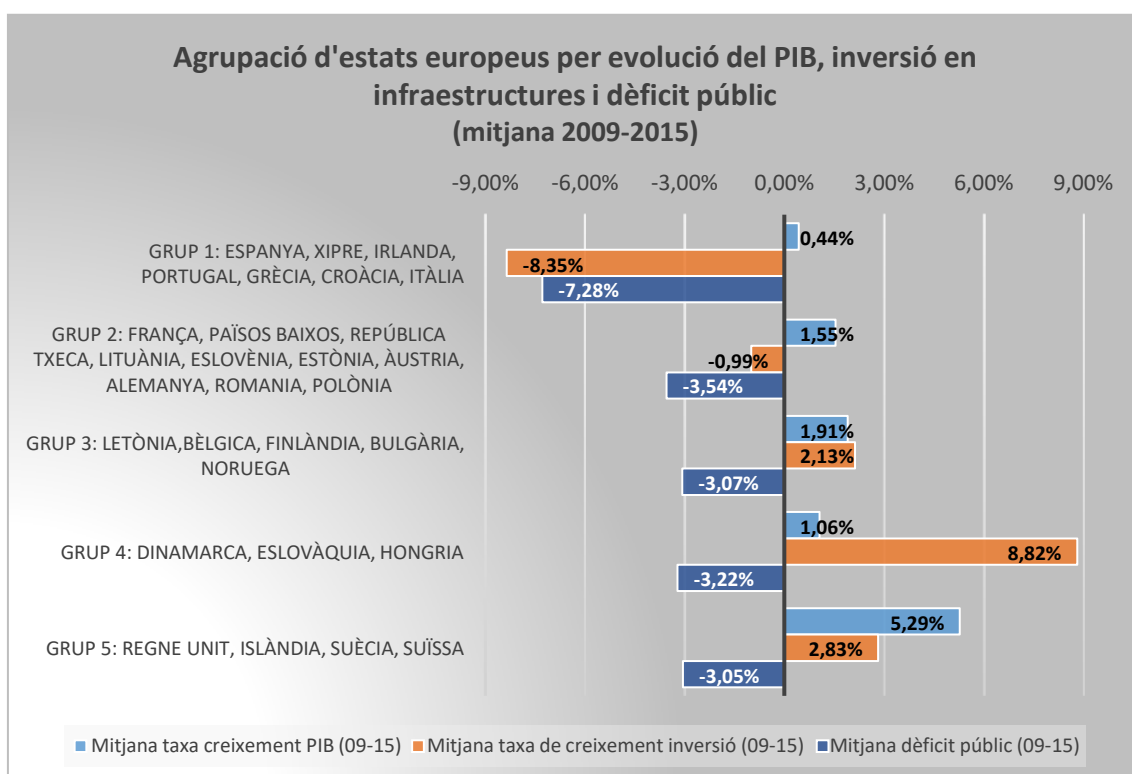
Font: CCOC amb dades d'AMECO (Base de dades macroeconòmica de la Comissió Europea). 2024 previsions.

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 maig de 2024).

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.

Per tal de fer una comparativa europea de com els diferents països van reaccionar respecte a la inversió en infraestructures davant la crisi econòmica originada el 2008, es presenta la següent gràfica:



Font: CCOC amb dades de Council of Europe Development Bank "Investing in Public Infrastructure in Europe", Febrer 2017.

Al document elaborat pel Council of Europe Development Bank el febrer de 2017 ³, s'analitza com els nivells d'inversió pública van ser, de mitjana, un 10,8% inferiors el 2015 respecte als màxims del 2009. No obstant això, hi ha grans diferències entre estats.

Les recuperacions desiguals de la inversió pública van ser conseqüència de les disparitats en els desajustos macroeconòmics que alguns països van haver d'afrontar respecte d'altres, com ara una davallada del PIB més intensa o uns dèficits públics més excessius, afectant negativament el creixement de la inversió pública.

³ Council of Europe Development Bank "Investing in Public Infrastructure in Europe", Febrer 2017

L'informe, agrupa als estats europeus en 5 grups segons l'evolució de tres variables com són el Producte Interior Brut (PIB), la inversió en infraestructures, i el dèficit públic, sent aquests grups els següents:

- **Grup 1.** Disminució severa del PIB i de la inversió pública: Espanya, Xipre, Irlanda, Portugal, Grècia, Croàcia, Itàlia.
- **Grup 2.** Lleuger descens del PIB i de la inversió pública: França, Països Baixos, República Txeca, Lituània, Eslovènia, Estònia, Àustria, Alemanya, Romania, Polònia.
- **Grup 3.** PIB feble i recuperació de la inversió pública: Letònia, Bèlgica, Finlàndia, Bulgària, Noruega.
- **Grup 4.** Recuperació feble del PIB però fort creixement de la inversió pública: Dinamarca, República Eslovaca, Hongria.
- **Grup 5.** Forta recuperació del PIB però feble recuperació de la inversió pública: Regne Unit, Islàndia, Suècia, Suïssa.

	Països	Mitjana taxa creixement PIB (09-15)	Mitjana taxa de creixement inversió (09-15)	Mitjana dèficit públic (09-15)
Grup 1: Gran devallada del PIB. Gran devallada de la inversió pública.	Espanya, Xipre, Irlanda, Portugal, Grècia, Croàcia, Itàlia	0,44%	-8,35%	-7,28%
Grup 2: - Feble recuperació del PIB. Caiguda de la taxa d'inversió.	França, Països Baixos, República Txeca, Lituània, Eslovènia, Estònia, Àustria, Alemanya, Romania, Polònia	1,55%	-0,99%	-3,54%
Grup 3: Feble recuperació del PIB. Taxa de creixement d'inversió positiva.	Letònia, Bèlgica, Finlàndia, Bulgària, Noruega	1,91%	2,13%	-3,07%
Grup 4: Feble recuperació del PIB. Gran augment de la inversió.	Dinamarca, Eslovàquia, Hongria	1,06%	8,82%	-3,22%
Grup 5: Bona recuperació del PIB. Feble recuperació de la inversió.	Regne Unit, Islàndia, Suècia, Suïssa	5,29%	2,83%	-3,05%

Font: CCOC amb dades de Council of Europe Development Bank "Investing in Public Infrastructure in Europe", Febrer 2017.

Per tant, **els països que presentaven un major nivell de dèficit públic i també una major feblesa en el creixement econòmic, com és el cas d'Espanya, van ser, amb gran diferència, els que més van reduir la inversió pública** – per tal d'ajustar els seus dèficits públics en un context d'imposició d'austeritat econòmica a la Unió Europea –, perdent competitivitat econòmica i benestar social respecte a la resta de socis europeus.

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]⁴), 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.⁵

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

⁴ Ferrmed Declaration, novembre 2015.

⁵ Robusté. F et altri (2005). *Les Infraestructures de la mobilitat a Catalunya*. Cercle d'Economia.

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, peral 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. L'1 de juny de 2023, s'actualitzà la dada afegint dos anys més, i el dèficit ja supera els 39.000 milions d'euros. Enguany, mitjançant la mateixa metodologia, es presenta en el següent quadre l'actualització, afegint el càlcul de l'any 2023, del dèficit d'inversió en infraestructures a Catalunya, on **s'estima que el dèficit inversor en infraestructures a Catalunya els últims quinze anys (2009-2023) se situa en 42.500 milions d'euros.**

Dèficit d'inversió en infraestructures econòmiques i socials a Catalunya

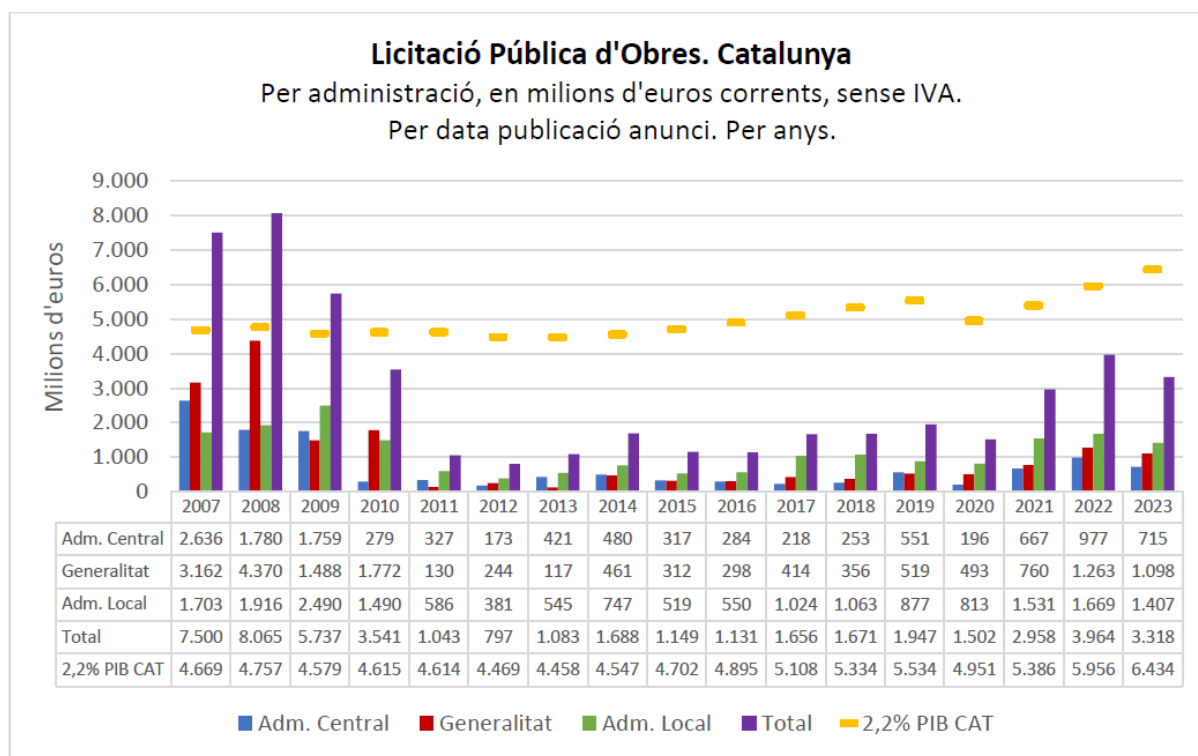
Aproximació teòrica

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
2023	3.318	292.474	1,1%	6.434	-3.117	-42.486

Font: CCOC amb dades pròpies i d'Idescat.

Nota: Aproximació teòrica. Inversió pública 1995-2021: 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 6.400 milions d'euros l'any 2023), 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 2023, per exemple, la licitació de totes les administracions públiques a Catalunya va ser tan sols de l'1'1% del PIB, unalicitació que es troba per sota del 2,2% del PIB des de l'any 2010 (14 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 mateixa inversió, actua com a catalitzador de la inversió privada, ambdues generadores de llocs de treball i riquesa.⁶

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)**.

⁶ Growth Impact of Public Investment and the Role of Infrastructure Governance. Chapter 2. International Monetary Fund (FMI). 03 Sep 2020.

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 priorització de les eleccions i de les legislatures.

Les conseqüències de la manca d'inversió sistemàtica 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. A continuació es mostra els resultats 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 2019	Índex 2022
Autopistes (km)	125	126
Carreteres (km)	31	30
Víctimes d'accidents de trànsit	176	152
Stock vehicles	99	98
Ferrocarril (km)	81	81
Port passatgers	63	80
Port mercaderies (tones)	52	57
Aeroport passatgers	179	187
Aeroport mercaderies (tones)	37	39

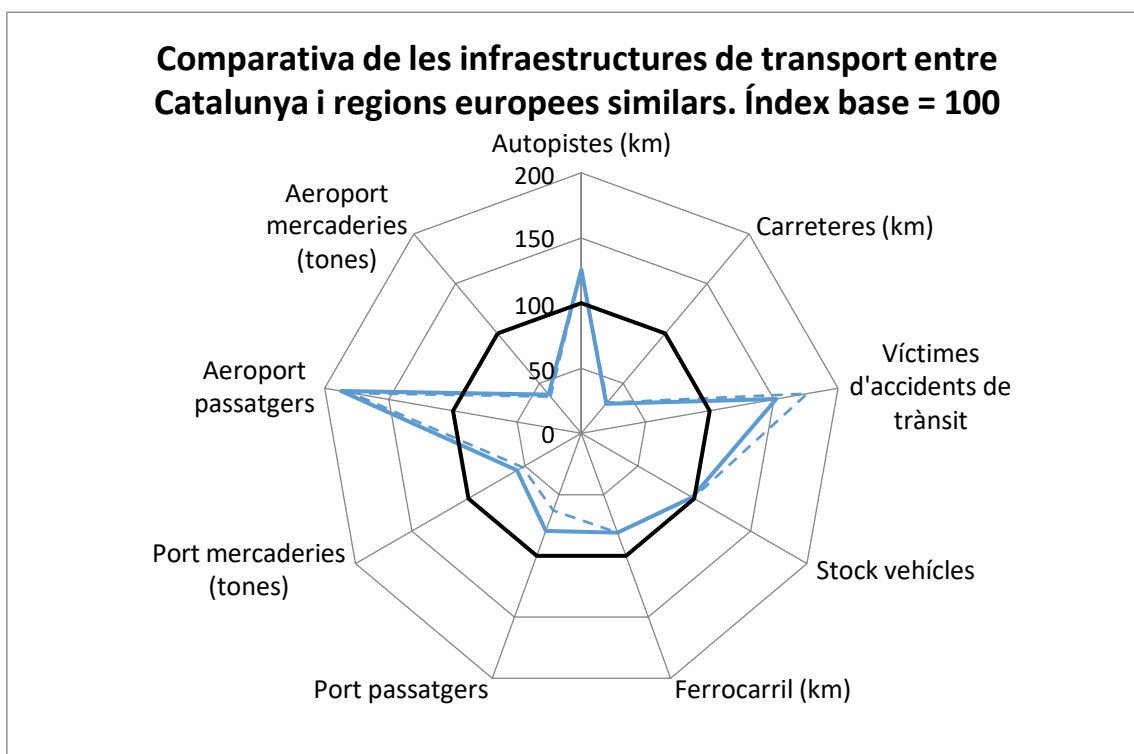
Font: CCOC a partir dades Eurostat

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 i 2022.

Criteri de selecció de regions

Regió	Capital	Criteri de selecció	Superfície (km²)	PIB (milions €)	Població (milers)
Aragó	Saragossa	Euroregió	47.720	41.763	1.340
Baden-Württemberg (Alemanya)	Stuttgart	4 motors d'Europa i similituds productives	35.797	574.381	11.202
Bayern (Alemanya)	Munic	Més gran, rica i fronterera	70.358	717.399	13.273
Catalunya	Barcelona	Objecte d'estudi	32.110	255.154	7.807
Comunidad de Madrid	Madrid	Dimensió demogràfica similar	8.029	261.713	6.782
Comunitat Valenciana	València	Euroregió	23.257	126.416	5.145
Dinamarca	Copenhaguen	Dimensió demogràfica similar	42.853	375.601	5.906
Hessen (Alemanya)	Frankfurt	Dimensió demogràfica similar. Fronterera	21.114	325.763	6.343
Languedoc-Roussillon (França)	Montpeller	Euroregió	27.766	85.916	2.949
Lombardia (Itàlia)	Milà	4 motors d'Europa. Similituds productives	23.876	439.986	9.960
Midi-Pyrénées (França)	Tolosa	Euroregió	45.602	107.148	3.177
Niedersachsen (Alemanya)	Hannover	Similar població i nivell de renda	47.693	338.963	8.084
País Vasco	Vitòria	Similituds productives	7.235	79.350	2.026
Piemont (Itàlia)	Torí	Regió fronterera. Similituds productives	25.403	145.914	4.254
Rhône-Alpes (França)	Lió	4 motors d'Europa	44.730	261.659	6.849
West-Nederland	Amsterdam	Regió metropolitana, gran centre logístic	10.010	510.716	8.479



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 per a 2022.

De l'estudi realitzat, s'arriba a la conclusió 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 en comparativa amb altres regions similars. A més, el volum del transport de mercaderies, tant aeroportuàries com portuàries, se situa per sota que d'altres regions europees amb relació a la nostra superfície, PIB i població.

Si s'hagués fet les inversions corresponents, degudament planificades en el temps, durant els darrers anys en les infraestructures necessàries, es podria haver solucionat algunes de les mancances que pateix avui la societat catalana en termes d'infraestructures. En aquest sentit, **moltes de les obres del CAT-100 ja estarien executades**, com ara les infraestructures hídriques, ja planificades des de 2008, que han de permetre major racionalització de l'ús de l'aigua i afrontar els períodes de sequera amb millors garanties; la més que necessària e imperant millora de la xarxa de Rodalies; 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 entre altres.

També s'hauria acabat l'actual obra en licitació de la connexió a Barcelona de les 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.

4. Cinc grans projectes de país

En l'actual context, el qual s'ha descrit en els apartats anteriors d'aquest document, considerem que ha de ser prioritari la culminació dels cinc grans projectes de país per tal de tractar de revertir l'actual dèficit d'infraestructures acumulat i que descrivim a continuació:

1) Millora de la mobilitat per ferrocarril: és essencial per reduir la congestió viària i disminuir les emissions de gasos d'efecte hivernacle, sobretot als accessos a Barcelona i a la seva àrea metropolitana, així com per potenciar el desenvolupament econòmic i regional equilibrat. Una xarxa ferroviària eficient augmenta la qualitat de vida dels ciutadans, la seguretat en el transport i l'atractiu de Catalunya per a inversions. Algunes de les actuacions que proposem i que moltes d'elles ja podrien estar fetes són:

- Acomplir el pla de rodalies de Catalunya 2020-2030.
- Ampliació de les línies L1 (Badalona i el Prat), L2 (Zona Franca), L3 (Sant Feliu de Llobregat i Trinitat vella) i L4 (La Sagrera) de Metro.
- Ampliació del Tramvia al Camp de Tarragona (Tram-Camp), connexió Tram-Besòs amb Tram Llobregat a Barcelona, Prolongació Tram Llobregat fins a Esplugues i planificació del Tram-Costa Brava.
- Licitat l'encomana de gestió dels dos intercanviadors ADIF-FGC a Sant Cugat.
- Descongestió des de Sant Cugat fins a Barcelona de les línies S1 i S2 (nou túnel per Collserola).
- Execució dels aparcaments en origen a totes les estacions metropolitanes.

2) Millora de la seguretat viària i de la interconnexió entre territoris: Catalunya presenta certes mancances quan a la xarxa de carreteres, i la xifra de víctimes d'accidents és una de les més elevades en comparativa amb regions europees similars. Les carreteres amb major sinistralitat són l'AP-7, l'A-2, N-II, N-340 i C-32, C-37 i C-55, és per això que demanen actuacions en aquests punts. La Generalitat de Catalunya ha posat en marxa l'estratègia 2+1, però a banda d'això, creiem que són necessàries les següents accions:

- Execució del pla de carreteres de millora de la seguretat viària (2+1) planificada.
- Desdoblament (2+2) de la C-55 de Castellvell i el Vilar fins a Manresa
- Licitat l'encomana de gestió de l'N-260 .
- Licitat l'encomana de gestió de la Pacificació de l'N-II al Maresme.
- Licitat l'encomana de gestió de 17 ramals d'enllaç a l'AP7.
- Ampliació de 3 i 4 carrils l'AP7.
- Execució integral de la B-40 des de Vilanova i la Geltrú fins a Mataró.
- Desdoblament (2+2) de la C-13 de Lleida a Balaguer i de la C-53 de Vilagrassa a Balaguer.
- Planificar el desdoblament integral (2+2) de la C-12 des de Sant Carles de la Ràpita fins a Lleida i N-230 des d'Almenar (A-14) fins al Túnel de Vielha.
- Planificar el desdoblament integral (2+2) de la C-14 entre Montblanc i Andorra.
- Planificar una Via ràpida de la L512 i C1412b entre Artesa de Segre i Tremp.
- Planificar el desdoblament (2+2) de l'N-260 entre Ripoll i Alp (túnel de Toses).

3) Millora de la connectivitat intercontinental: Millorar la connectivitat global és crucial per potenciar la competitivitat econòmica de Catalunya i això implica dur a terme les següents actuacions:

- Ampliació de l'Aeroport de Barcelona amb l'allargament de la pista 06L24R, la construcció de la terminal satèl·lit i les connexions subterrànies amb les altres terminals, i amb la construcció de la ciutat aeroportuària.
- Connexió en Alta Velocitat dels aeroports de Girona i Reus amb Barcelona, així com la connexió de la Terminal 2 de l'aeroport de Barcelona-el Prat amb la xarxa d'Alta Velocitat tant cap a Madrid com cap a França.

4) Millora en el transport ferroviari de mercaderies. El transport de mercaderies per ferrocarril a Catalunya representa aproximadament el 4,5% del total, encara molt lluny de la mitjana europea (18%). Països com Alemanya superen aquesta mitjana, amb un 25% de mercaderies transportades per tren. Les mercaderies transportades per ferrocarril han de poder augmentar en un 8,5% anual per poder assolir una quota modal superior al 10% l'any 2026 (actualment és del 4%).

Potenciar el transport de mercaderies per ferrocarril a Catalunya és crucial per reduir la congestió viària i les emissions, així com per millorar la competitivitat econòmica del sector logístic, aprofitant infraestructures com el Corredor Mediterrani. Això contribueix a un desenvolupament sostenible i a una millor integració en el mercat europeu. Entre altres actuacions, proposem les següents:

- Completar l'execució del Corredor del Mediterrani al seu pas per Catalunya parant especial atenció a la solució del tram Vila-seca-Martorell-Mollet.
- Convertir en ample europeu la línia Port Bou-Figueres.
- Executar les estacions inter-modals de Lleida i de l'Aldea.
- Planificar una nova línia transversal ferroviària.

5) Auto-abastament hídric i lluita contra la sequera: és de vital importància garantir la disponibilitat d'aigua per a l'ús domèstic, agrícola i industrial, especialment en un context de canvi climàtic que incrementa la freqüència i intensitat de les sequeres. L'auto-abastament és clau per assegurar la sostenibilitat dels recursos hídrics, protegir l'ecosistema i mantenir l'economia regional, reduint la dependència d'aigües externes i augmentant la resiliència davant les condicions climàtiques adverses. Es proposen les següents actuacions:

- Connexió d'emergència CAT-ATL entre Tarragona i Olèrdola.
- Ampliació de la dessaladora del Tordera.
- Ampliació de les potabilitzadores del Besòs i del Llobregat.
- Projecte d'aigua regenerada al Besòs i ampliació de la del Llobregat.
- Dessaladora del Foix.
- Altres actuacions en aqüífers i plantes de tractament.

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 42.500 milions d'euros l'any 2023** pel conjunt de les Administracions Públiques, en termes comparatius amb el raonablement desitjable, que és un 2,2% del PIB.

Durant el període 2009-2015, arran de la crisi econòmica iniciada l'any 2008, la disminució de la inversió pública a Espanya, així com a altres estats on el creixement econòmic va ser més feble i el dèficit públic més gran respecte a altres països europeus, va ser significativament molt més elevada respecte a la resta de socis europeus. En aquest sentit, **els ajustos del dèficit públic es van produir per la via d'una reducció dràstica de la inversió pública**, en un context d'austeritat econòmica a la Unió Europea. Com a conseqüència, en termes comparatius, hem perdut competitivitat econòmica i en continuarem perdent si no revertim la situació i es comença a invertir de manera constant i planificada en les infraestructures que necessita el país.

A més, sense cap mena de dubte, aquesta **manca d'inversió en infraestructures provoca una pèrdua de benestar i de qualitat de vida en la ciutadania**, que són els principals usuaris i qui pateixen les principals mancances i deficiències de les actuals infraestructures. En aquest document s'ha fet un estudi comparatiu entre diferents regions europees, amb certes similituds amb Catalunya, sobre diferents variables relacionades amb les infraestructures de transport, deixant patent certes infradotacions en infraestructures en el nostre país.

També, s'han exposat alguns exemples de mancances, com ara les d'infraestructures hídriques necessàries per millorar la gestió de l'aigua i per afrontar amb majors garanties el subministrament d'aigua durant els períodes de sequera. La manca d'inversió tampoc ha permès millorar la xarxa de rodalies durant més d'una dècada, on els principals afectats són els usuaris diaris d'aquest servei, víctimes d'afectacions constants, així com tampoc s'ha avançat cap a l'augment de la quota de mercaderies transportades per ferrocarril. Si bé a la xarxa de carreteres s'estan fent actuacions destacades, com per exemple l'estratègia 2+1 per part de la Generalitat, encara queda molt per fer per tal de tenir una xarxa de carreteres més segura, integrada i resilient.

En l'actual context, considerem que hi ha cinc grans projectes de país, que passen per la millora de la mobilitat per ferrocarril, millora de la seguretat viària i de la interconnexió entre territoris, millora de la connectivitat intercontinental, millora en el transport ferroviari de mercaderies i l'auto-abastament hídric.

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

Per a més informació:
www.foment.com
93 484 12 57
comunicacio@foment.com