



## La xarxa viària pateix el major dèficit d'inversió estatal de les infraestructures catalanes

El sistema viari estatal a Catalunya pateix el major dèficit d'inversió en infraestructures de l'Estat a Catalunya, segons l'últim estudi de la Cambra de Comerç de Barcelona. "Tot i concentrar el 15% del tràfic de vehicles pesats, rebem només el 9% d'aquestes inversions", ha assegurat el president de la cambra, Joan Canadell. Pel que fa a això, el president de la comissió d'Infraestructures de la Cambra de Comerç de Barcelona, Josep Manteu, ha afegit que "les infraestructures més estratègiques per a la nostra economia estan pràcticament paralitzades". Amb una suma de 208,3 milions d'euros de mitjana entre el 2013 i el 2017, la inversió anual per vehicle pesat és de 0,08 euros, fet que situa Catalunya com l'onzena comunitat autònoma pel que fa a inversió i l'allunya de la mitjana espanyola de 0,13 euros per camió.

"Les obres de la N-2 a Girona i la N-340 a Tarragona no avancen i hem hagut d'habilitar en aquesta darrera mesures d'urgència, derivant els camions per l'autopista

per reduir la sinistralitat”, ha afegit Mateu. “Són les carreteres de la vergonya, perquè són, possiblement, les que tenen un major volum de tràfic de tot l'Estat”. Així mateix, l'estudi ha senyalat que el cost econòmic de les congestions en els accessos de Barcelona s'estima en 690.000 euros al dia o 169 milions a l'any, el que representa un increment del 23% respecte als nivells del 2016. “Cada dia 320.000 persones es veuen afectades per aquestes congestions”, ha manifestat Canadell.

L'informe de l'entitat també ha considerat altres infraestructures bàsiques per al transport de mercaderies, com els ports, on el desequilibri és menor que en el cas de la carretera. Els complexos portuaris catalans canalitzen el 18% del tràfic estatal de mercaderies per via marítima, però reben el 15,7% de la inversió, amb una suma de 60 milions d'euros de mitjana entre el 2013 i el 2017. Aquestes dades equivalen a una inversió anual de 0,64 euros per tona a Catalunya, mentre la mitjana a Espanya és de 0,72, fet que la situa setèima al ranking. “La manca d'accessos viaris i ferroviaris als ports de Barcelona i Tarragona afecten a la competitivitat de les nostres empreses exportadores”, ha assegurat el president de la Generalitat de Catalunya, Quim Torra.

De manera global, la Cambra de Comerç de Barcelona ha senyalat que l'Estat ha deixat d'executar 8.000 milions d'euros en el període del 2001 al 2018, una quarta part de la inversió pressupostada, l'impacte econòmic del qual s'estima en el 3,3% del PIB i 111.500 llocs de treball. “Denunciar aquests incompliments és un element de justícia social”, ha afirmat Torra. “El dèficit d'inversió en infraestructures és un dèficit de competitivitat per a les empreses”.

Concretament, entre el 2001 i el 2012, es va executar en infraestructures de transport el 16,5% de la inversió regionalitzada, mentre que el percentatge cau al 12% a la sortida de la crisi, entre el 2013 i el 2018. No obstant això, el 2018 el grau d'execució ha estat del 54%, una de les xifres més baixes de la sèrie històrica. En aquest sentit, des de la cambra han recordat que la recaptació impositiva de l'Estat a Catalunya entre el 2014 i el 2018 ha estat del 19%. “És com si un de cada quatre anys no s'invertís res”, ha exemplificat Canadell.

“Hem d’aprofitar la posició privilegiada de Catalunya per millorar el port, potenciar la connexió ferroviària amb França, ampliar l’aeroport i fer més gran la nostra zona logística”, ha manifestat, per la seva part, Mateu. “És necessari per augmentar les exportacions i millorar les connexions amb Europa i amb el Corredor Mediterrani, així com per atraure empreses i inversions estrangeres”.

### **INVERSIONS PER AL 2030**

L’estudi ha senyalat que Catalunya requereix d’una inversió de 45.000 milions d’euros fins al 2030 per eliminar aquest dèficit d’infraestructura i convergir amb els nivells europeus. Segons l’informe, a Catalunya es localitza el 15,7% del stock de capital en infraestructures del conjunt d’Espanya i, per eliminar el dèficit acumulat, la inversió bruta hauria de pujar a 3.800 milions d’euros anuals en el període. En aquest sentit, la mitjana d’inversió bruta anual entre 2001 i 2013 entre l’Estat, la Generalitat, el sector local i l’empresarial ha estat de 2.576 milions d’euros. D’aquests, els projectes prioritaris requeririen d’un pressupost estimat de 15.200 milions d’euros.

Pel que fa a la inversió estimada en la xarxa ferroviària de mercaderies, la cambra ha tingut en compte diferents eixos: el Corredor Mediterrani, amb la construcció d’una línia dedicada per les mercaderies, amb doble via i ample internacional, connectada amb els ports de Barcelona i Tarragona; la instal·lació de l’ample internacional als trams entre Castellbisbal, Martorell, Tarragona i Castelló; l’adaptació a l’ample internacional dels trams de línia convencionals que no transporten passatgers de llarga distància, amb el Corredor de l’Ebre i Figueres-Portbou; o noves terminals intermodals.

En aquest sentit, l’estudi ha conclòs que “Catalunya perd posicions en el repartiment de la inversió estatal, tot i ser una de les economies que ha liderat la recuperació

gràcies a l'impuls exportador i turístic, dos sectors intensius en l'ús d'infraestructures de transport". Per això, ha advertit que "si no es garanteix una distribució de la inversió segons criteris d'eficiència i de demanda, es perjudica en el mig termini a la competitivitat i a la possibilitat d'augmentar el potencial de creixement econòmic del territori".