



L'Estat menysté les necessitats de Catalunya i perpetua el model centralitzat d'infraestructures

- El nou pla del Ministeri de Foment per al període 2012-2024 aposta per una Aena centralitzada i per l'arribada de l'AVE a Barajas, en detriment de l'Aeroport de Barcelona-El Prat.
- L'Estat es desdiu d'inversions de l'AVE a la Sagrera, que ara haurien d'assumir la Generalitat i l'Ajuntament, i incompleix els compromisos en la xarxa de Rodalies.
- Catalunya rebrà el proper any 1.262 milions en inversió pública, un 10% menys que el 2012. Aquesta reducció se suma a la retallada del 45% el 2012 i del 30% el 2011.

Barcelona, 4 d'octubre del 2012

Les cambres de comerç de Catalunya fan una valoració globalment molt negativa del nou pla d'infraestructures, transport i habitatge 2012-2024 (PITVI), elaborat pel Ministeri de Foment, donat que perpetua el dèficit d'inversions de l'Estat a Catalunya i aposta per un model centralitzat d'infraestructures.

La institució lamenta l'aposta de l'Estat per una AENA centralitzada, sense participació de les institucions catalanes, la prioritització de l'AVE a Barajas, en detriment de l'Aeroport del Prat, i els dubtes sobre les inversions a la Sagrera, que ara haurien d'assumir la Generalitat i l'Ajuntament de Barcelona.

Segons el president del Consell de Cambres de Catalunya, Miquel Valls, **"l'Estat menysté les necessitats de Catalunya en matèria d'infraestructures, i el que és pitjor incompleix els compromisos ja adquirits d'inversió"**.

Valls afegeix que el PITVI posa en risc la competitivitat de les empreses catalanes i retarda considerablement el creixement i la recuperació econòmica. En aquest sentit, **"afavorir les infraestructures a Catalunya és afavorir el motor industrial de l'Estat, tenint en compte que Catalunya concentra el 35% de la indústria espanyola"**.

Gestió centralitzada d'AENA i aposta per Barajas

El PITVI reforça la gestió centralitzada dels aeroports espanyols sota l'argument de mantenir AENA Aeropuertos com a líder mundial en nombre de passatgers i d'afavorir la seva expansió internacional i l'entrada de capital privat. **Es perpetua la gestió en xarxa i s'anticipa una privatització en bloc que és antagònica amb la voluntat**





manifestada per les institucions catalanes de gestió individualitzada de l'aeroport de Barcelona–el Prat.

A més, a partir d'un suposat potencial constatat d'intermodalitat avió–tren d'alta velocitat, prioritza l'accés de l'AVE a l'Aeroport de Madrid–Barajas. En canvi, per la resta d'aeroports, començant pel de Barcelona, simplement "s'avaluarà la viabilitat d'incorporar connexions amb criteris de rendibilitat econòmica i social, en funció del seu potencial de demanda". En el cas concret de Barcelona, **el pla ni tan sols inclou entre les actuacions pendents el nou accés de Rodalies a la T1** (obra adjudicada des de l'any 2010 però mai no començada).

Pel que fa a la **integració urbana del ferrocarril** (soterraments, viaductes, etc), el pla les declara **obres de caràcter urbanístic** i estableix que, capgirant la política mantinguda fins ara, hauran de ser **assumides directament per les administracions locals i autonòmiques** competents en matèria d'urbanisme, atesa la seva inviabilitat econòmica i la seva manca de justificació sota criteris purament ferroviaris. Aquesta revisió **posa en qüestió les operacions plantejades i encara no enllestides, com la nova estació de la Sagrera** i la demolició del viaducte de Girona, que haurien de ser assumides per la Generalitat i els respectius Ajuntaments.

Incompliment dels compromisos en Rodalies i xarxa viària

A més, el **pla incompleix els protocols de col·laboració vigents entre el Ministeri de Foment i la Generalitat de Catalunya en matèria viària (2006) i ferroviària (2007)**. Així, pel que fa a la xarxa viària, deixa fora del seu horitzó les autovies A-2 (fruit del desdoblament de la carretera N-II a Girona), A-7 (com a desdoblament de la carretera N-340) i l'orbital B-40. També **obvia el Pla de Rodalies de Barcelona vigent i emplaça a un futur i inconcret Pla Global de Rodalies**.

En termes generals, el pla estableix un escenari inversor en infraestructures entre el 0,80% i el 0,85% del PIB de mitjana anual per al període 2012-2024, que es tradueix entre 120.000 milions d'euros corrents d'inversió acumulada en l'escenari desfavorable i 145.000 milions en l'escenari optimista. Aquests nivells són menys de la meitat del màxim assolit el 2008 (1,74%). L'esforç inversor en relació al PIB també serà inferior tots els anys als nivells d'inversió de la mitjana dels països de l'OCDE i dels països de la zona euro en el darrer any de referència disponible (2009).

Tot i que **el pla estableix com a principi bàsic l'avaluació de projectes i inversions a partir d'anàlisis cost–benefici** i de previsions de rendibilitat econòmica i financera, a **curt termini obvia aquest requisit per legitimar que el projecte de pressupostos de 2013 manté com a prioritat la finalització dels itineraris ja començats d'alta velocitat ferroviària**.





Per últim, les cambres manifesten la seva perplexitat perquè, tot i les evidents restriccions pressupostàries que patiran les administracions públiques per finançar la inversió en infraestructures, **el pla ni tan sols contempla la possibilitat d'estudiar la implantació del pagament per ús a la xarxa viària d'alta capacitat** (o eurovinyeta).

Pel que fa als Pressupostos Generals de l'Estat per al 2013, Catalunya rebrà 1.262 milions d'euros en inversió pública, un 10% menys que el 2012. Aquesta reducció se suma a la retallada del 45% que es va produir el 2012 i del 30% el 2011. **El resultat és que el sostre d'inversió que l'Estat anuncia a Catalunya el 2013 serà només una tercera part de la de 2009.**

Pel que fa als projectes concrets, les cambres lamenten profundament la manca de compromís del Ministeri de Foment amb el desenvolupament amb el Pla de Rodalies vigent i valora positivament que s'impulsi l'adaptació a l'ample internacional de la xarxa ferroviària de mercaderies de Catalunya amb 160 milions d'euros. D'aquest total, 100 milions corresponen a la implantació del tercer carril entre Castellbisbal i Tarragona i els 60 restants a la primera fase dels accessos definitius al Port de Barcelona.

En aquest sentit, però, **les cambres alerten del problema de credibilitat d'aquestes imports i terminis**, donat que, malgrat trobar-nos ja dins del quart trimestre de 2012, encara no s'han enllestit els projectes constructius d'aquestes actuacions, que és un requisit imprescindible per activar la seva tramitació administrativa.

A banda de la continuació de les dues grans actuacions en curs (l'arribada de l'alta velocitat a la frontera francesa i la construcció del canal Segarra-Garrigues), **les cambres també valoren positivament la represa dels treballs suspesos a l'autovia orbital B-40 i a l'enllaç entre l'autovia A-2 i l'autopista AP-7 al Baix Llobregat**. Això sí, sempre que el Ministeri de Foment es compromet amb l'acompliment dels compromisos d'inversió i amb l'execució íntegra dels pressupostos que finalment s'aprovin.

Les cambres lamenten que, per segon any consecutiu, els pressupostos no recullin la disposició addicional tercera de l'Estatut, que estableix que durant 7 anys la inversió en infraestructures a Catalunya s'ha d'equiparar al seu pes en el PIB, que és el 18,7%, mentre que la participació en la inversió estatal no arriba al 12%.

En aquest sentit, d'acord amb les estimacions pròpies de les cambres, **"l'Estat té un deute acumulat amb Catalunya per l'incompliment de la disposició addicional tercera de l'Estatut en els primers cinc anys d'aplicació de més de 2.600 milions d'euros"**.

