



## El Pla de Rodalies de Barcelona no disposa ni de diners ni de papers

- El Ministeri de Foment segueix sense presentar un Pla de Rodalies digne d'aquest nom, amb visió de conjunt del futur de la xarxa i dels serveis.
- La provisió d'infraestructures al nostre país necessita una revisió a fons dels plantejaments de les administracions públiques implicades en aquesta matèria.
- Cal revisar els procediments de contractació del sector públic, que consumeixen molts recursos i temps sense oferir resultats de gestió eficients.

**Barcelona, 15 de juny de 2017.-** El Pla d'Inversions 2017-2020 en infraestructures a Catalunya del Ministeri de Foment va anunciar un import global de 4.185 milions d'euros al llarg del quadrienni, que suposen més de 1.000 milions d'euros anuals d'inversió en aquest període.

La prioritat declarada són els ferrocarrils, que reben 2.452 milions d'euros, dels quals 1.800 milions s'assignen a Rodalies. A més, també es va avançar el compromís de dedicar uns altres 2.000 milions d'euros al Pla de Rodalies al següent quadrienni 2021-2025.

Però per tirar endavant aquesta mena de projectes calen visions compartides i coordinació executiva entre les diferents administracions. En aquest sentit, el que més es troba a faltar és la definició del model de gestió i explotació futura de la xarxa de Rodalies.

Sense acordar quin és l'horitzó final imaginat per a Rodalies, difícilment passarem del llistat d'actuacions previstes a la relació de projectes estratègics que tanta falta ens fan.

En definitiva, sense diners i sense papers, les expectatives creades de modernització i millora a mig termini de les infraestructures estan abocades a generar frustració.

### DOS GRANS PROBLEMES

El primer gran problema que afecta els projectes d'infraestructures és que la inversió pública està en mínims. De fet, els objectius de reducció del dèficit públic condicionen la capacitat inversora i ho seguirà fent els propers anys. Per això cal considerar els 1.000 milions d'euros anuals anunciats com una fita superior que difícilment s'assolirà.

L'indicador més clar de l'alt cost d'oportunitat dels recursos pressupostaris és l'evolució del grau d'execució del Ministeri de Foment en percentatge sobre la inversió pressupostada, que també es troba en mínims.

Per tant, per molt que el Ministeri de Foment anunciï plans quadriennals d'inversions, cal tenir ben present que a la pràctica resultaran inviables si els únics recursos disponibles són els pressupostaris.

En conseqüència, els pressupostos d'inversió en infraestructures no són creïbles (per l'alt cost d'oportunitat dels fons públics).



El segon gran problema que està afectant els projectes d'infraestructures és el coll d'ampolla afegit de la tramitació administrativa dels expedients i de la gestió dels contractes. I aquest fet provoca que els terminis d'execució no siguin realistes.

### TRES PROPOSTES

Com a aportacions per superar els problemes indicats, es formulen les següents tres propostes:

- La possibilitat de la col·laboració entre el sector públic i el sector privat (a partir d'esquemes de pagament per disponibilitat i/o pagament per ús) com a opció per accedir a recursos extrapressupostaris.
- La necessitat de coordinació entre les diferents administracions a nivell executiu, per facilitar la gestió de les inversions prioritàries, a partir d'eines com un Coordinador del Corredor Mediterrani (ja nomenat), un Comitè de Coordinació dels accessos al Port de Barcelona, una Taula de seguiment del Quart Cinturó o una Oficina Executiva del Pla de Rodalies de Barcelona.
- La necessitat de revisar els procediments de contractació del sector públic, que consumeixen molts recursos i molt de temps sense oferir a canvi resultats de gestió eficients.



<http://premsa.cambrabcn.org>



@presscambrabcn #Cambrabcn