

Inversió de l'Estat per comunitats autònomes. Execució 2015

Novembre 2016





1. Introducció

El Gabinet d'Estudis Econòmics i Infraestructures ha fet una anàlisi de la inversió pública de l'Estat el 2015 a partir de les xifres d'execució publicades pel Ministeri d'Hisenda i Administracions Públiques¹. Aquestes dades es compararan amb els resultats obtinguts per al període 2004-2014 que es van publicar a l'estudi "Distribució territorial de la inversió de l'Estat en infraestructures" de la Memòria Econòmica de Catalunya 2013 del Consell de Cambres de Catalunya.

Primer es comentaran les dades d'inversió total i després les d'inversió en infraestructures de transport² —que són les que tenen major relació directa amb la recuperació econòmica.

2. Inversió pública total de l'Estat

Els pressupostos de l'Estat per al 2015 van pressupostar 1.040,5 milions d'euros d'inversió a Catalunya, però finalment s'han gastat només 736,3 milions, és a dir, el 71%. Aquest percentatge d'execució és inferior al del conjunt de comunitats autònomes, que va ser del 89% el mateix any.

La inversió realitzada a Catalunya representa únicament el 8,2% de la inversió estatal regionalitzada l'any 2015, un percentatge molt inferior al seu pes econòmic i poblacional.

¹ El Ministeri d'Hisenda ha començat a publicar les dades d'execució per comunitats autònomes amb empreses públiques l'any 2015. Fins ara, la font utilitzada era el Ministeri de Foment, però aquest ha deixat de publicar aquestes dades l'any 2013. Per tant, queda l'any 2014 sense dades disponibles d'execució.

² Inclou la inversió del Ministeri de Foment i de les empreses públiques: ADIF alta velocitat, ADIF, ENAIRE grup (inclou AENA), Ports de l'Estat, Renfe operadora i SEITSA.

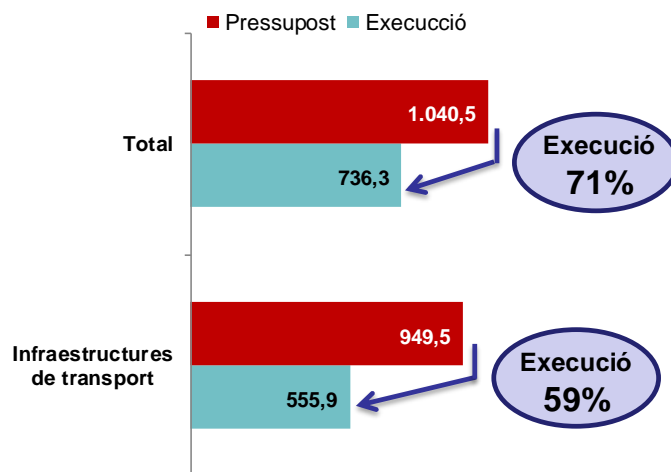
Així, els resultats de 2015 reforcen, un any més, els dos problemes que la Cambra denuncia des de fa anys:

- Primer. El menor grau d'execució de la inversió de l'Estat a Catalunya.
- Segon. El dèficit d'inversió de l'Estat a Catalunya en relació al seu pes econòmic.

Gràfic 1

Inversió pública de l'Estat a Catalunya

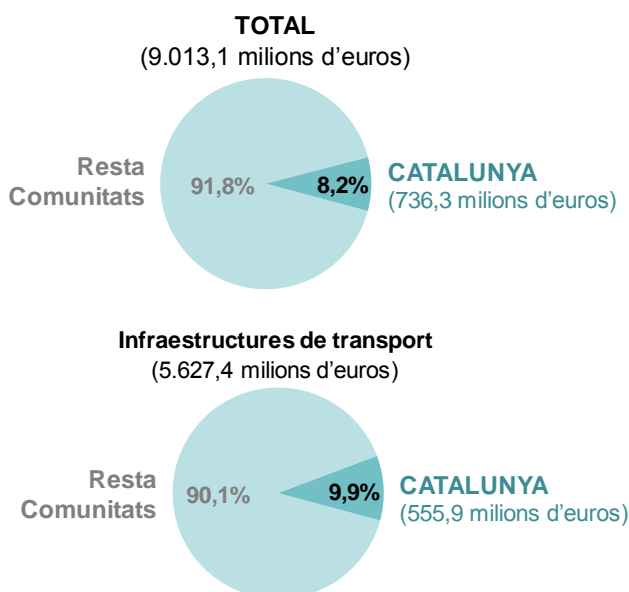
(milions d'euros). Font: Ministeri d'Hisenda i AP



Gràfic 2

Inversió pública de l'Estat executada regionalitzable

(en percentatge i milions d'euros). Font: Ministeri d'Hisenda i AP





3. Inversió de l'Estat en infraestructures de transport

Del total d'inversió pública estatal realitzada a Catalunya, tres quartes parts corresponen a infraestructures de transport. Si centrem l'anàlisi en aquest tipus d'inversió, el balanç de les xifres d'execució el 2015 a Catalunya encara és més negatiu del que resulta de la inversió total.

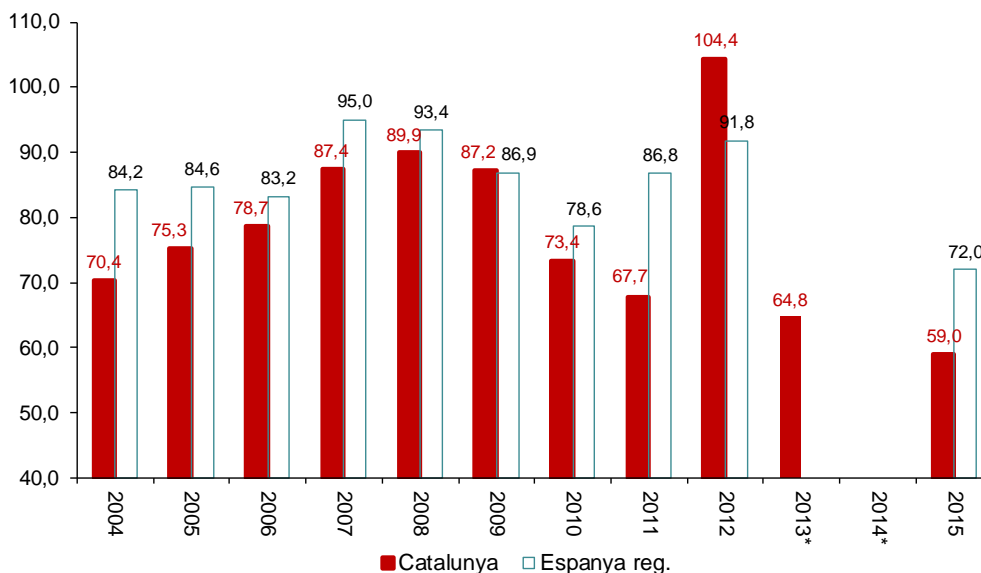
D'una banda, el grau d'execució de la inversió de l'Estat en infraestructures a Catalunya baixa al 59%, força inferior al del total de la inversió feta a Catalunya que s'ha comentat abans (71%) i també per sota del grau d'execució de la inversió en infraestructures al conjunt de comunitats autònomes (72%). És a dir, l'Estat va pressupostar 949,5 milions d'euros d'inversió en infraestructures a Catalunya i en va gastar 555,9 milions, només el 59%.

D'altra banda, el pes que representa Catalunya en el conjunt de la inversió de l'Estat en infraestructures és només del 9,9%, gairebé la meitat del seu pes econòmic.

Per tant, les conclusions no són noves però sí força preocupants, perquè mai abans s'havia registrat un balanç de l'execució de la inversió de l'Estat a Catalunya tan negatiu com el del 2015.

L'any 2014, la Cambra va publicar un estudi a la Memòria Econòmica de Catalunya en el qual s'analitzava la inversió territorialitzada del Grup Foment. En aquest estudi es posava de manifest que durant el període 2004-2012, el grau d'execució a Catalunya havia estat, en mitjana anual, del 82%, enfront d'un grau d'execució del 87% al conjunt de comunitats. El 2015, com acabem de veure, el grau d'execució ha baixat al 59%, sent aquest el percentatge més baix de la sèrie històrica.

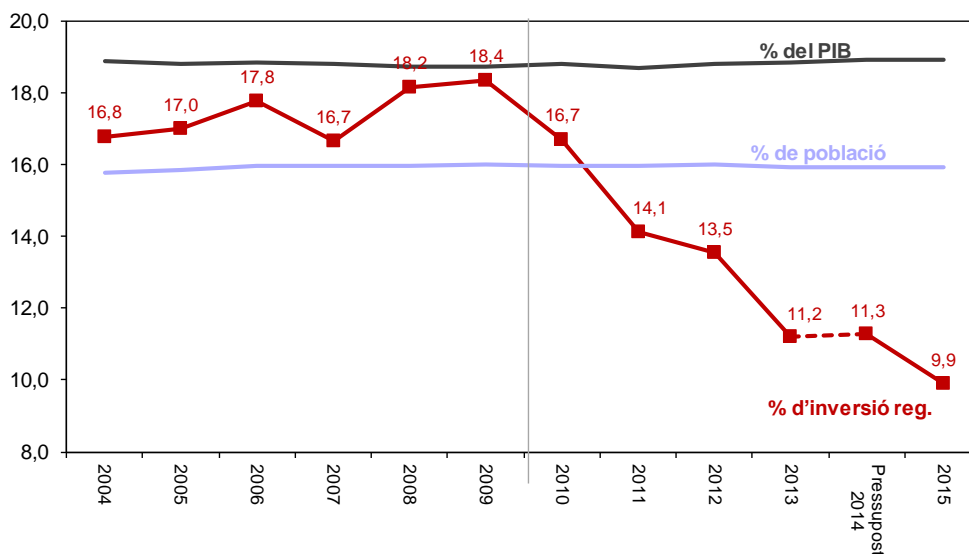
Gràfic 3. Grau d'execució de la inversió de l'Estat en infraestructures a Catalunya
(en % de la inversió pressupostada) Font: Cambrabcn a partir del Ministeri de Foment i Ministeri d'Hisenda i AP. (*) no es disposa de dades d'execució corresponents a l'any 2014 ni tampoc del grau d'execució d'Espanya regionalitzat per al 2013



D'altra banda, l'estudi de 2014 també posava de manifest que, a partir de 2010, el percentatge d'inversió destinada a Catalunya sobre el total regionalitzat s'havia anat reduint fins a situar-se en l'11,3% el 2014. La xifra comparable de 2015 és el 9,9%, la més baixa des de l'any 1997.

Gràfic 4. Pes de Catalunya en la inversió de l'Estat en infraestructures executada
(en percentatge sobre el total regionalitzat)

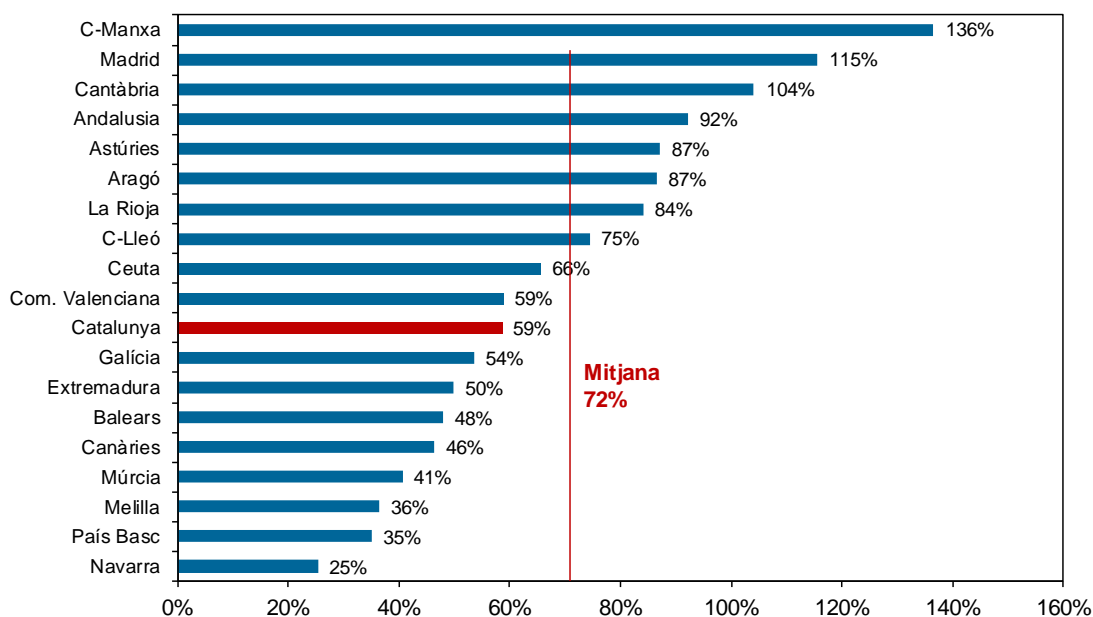
Font: Cambrabcn a partir del Ministeri de Foment i Ministeri d'Hisenda i AP.



Això significa que el dèficit d'inversió en infraestructures de l'Estat a Catalunya —entès aquest com la diferència entre el percentatge d'inversió que li correspondria pel seu pes econòmic i la que finalment rep— no només no s'ha reduït el darrer any, sinó que s'ha ampliat significativament.

Les diferències en el grau d'execució el 2015 entre comunitats són molt importants. Les taxes més elevades, per sobre del 100%, es donen a Castella la Manxa, Madrid i Cantàbria. Mentre que Catalunya se situa clarament per sota de la mitjana de comunitats.

Gràfic 5. Grau d'execució de la inversió de l'Estat en infraestructures per comunitats
(inversió executada en percentatge de la inversió pressupostada)
Font: Cambrà de Comerç a partir del Ministeri d'Hisenda i AP.

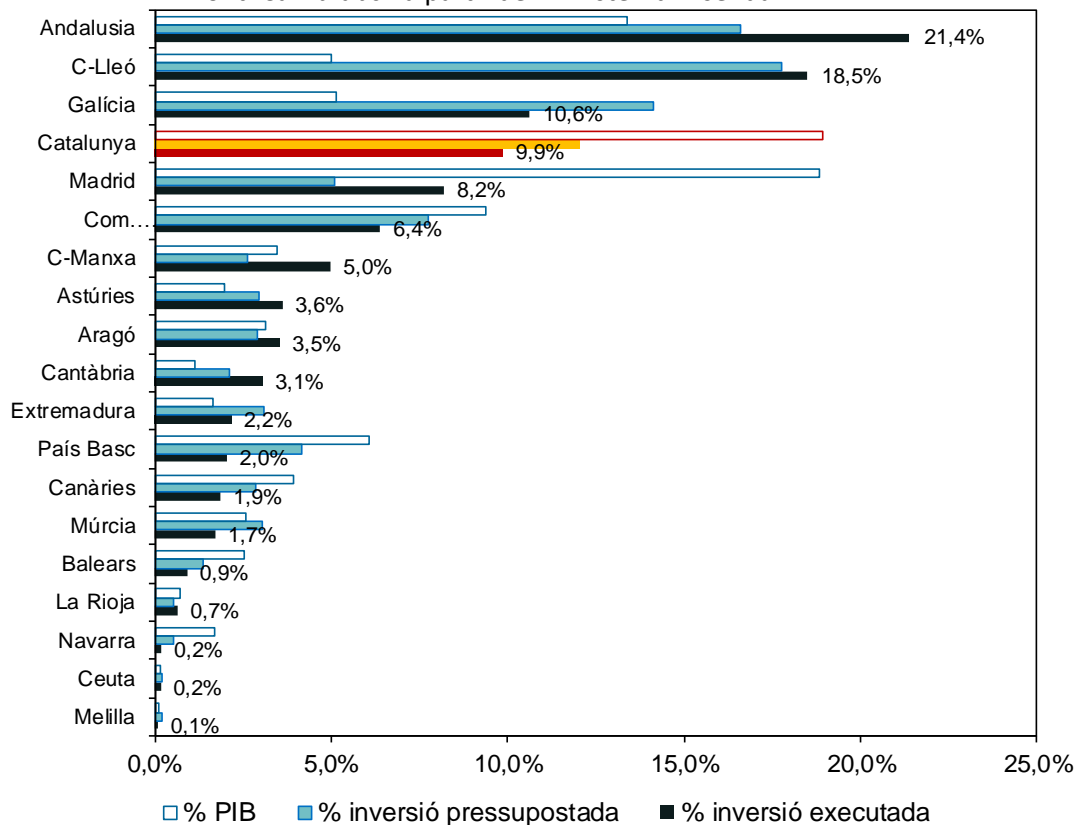


En el següent gràfic es compara el percentatge d'inversió en infraestructures pressupostada i executada a cada comunitat autònoma amb el seu pes econòmic (en termes de PIB). Els resultats mostren que Andalusia, Castella i Lleó i Galícia són les comunitats més ben tractades en relació al seu pes econòmic, mentre que les pitjors tractades són Madrid i Catalunya, seguit per Com. Valenciana, Canàries i Balears, i els territoris forals.

Però mentre que a Madrid el percentatge en l'execució és més alt que en el pressupost, a Catalunya i a la Comunitat Valenciana és just al contrari. És a dir, a Catalunya no només es pressuposta menys que del pertocaria per PIB sinó que a més s'executa per sota del pressupostat. D'altra banda, les dades confirmen que l'Estat està prioritant l'AVE a Galícia per sobre d'altres inversions més necessàries i estratègiques per a la competitivitat del país, com és el Corredor Mediterrani.

Gràfic 6. Pes de cada comunitat autònoma en la inversió estatal regionalitzada en infraestructures i comparació amb el seu pes econòmic. Any 2015
(en percentatge sobre el total estatal regionalitzat)

Font: Cambrà de Comerç a partir del Ministeri d'Hisenda i AP i INE.

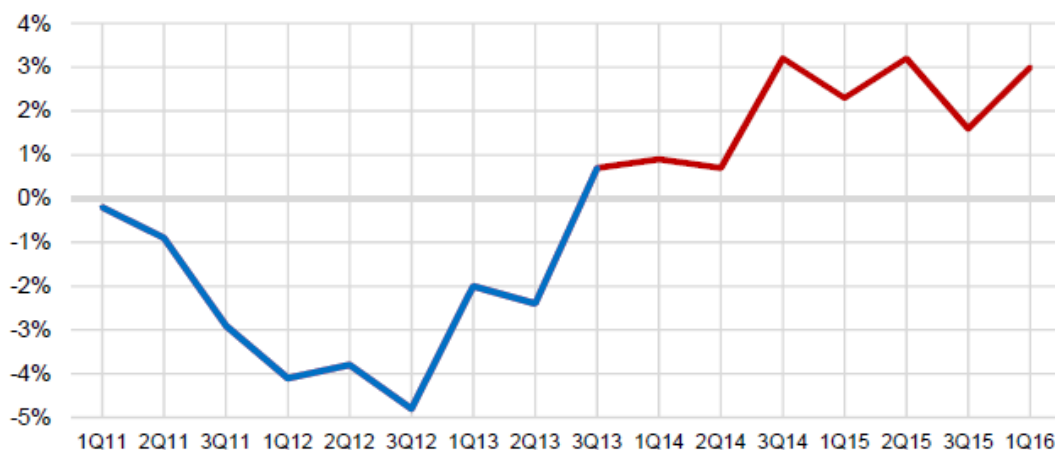


Aquestes xifres són per si mateixes preocupants però encara ho són més en un context de recuperació econòmica i de desinversió acumulada. La recuperació econòmica està generant un increment molt notable del trànsit de passatgers i mercaderies per les carreteres i ferrocarrils de casa nostra.

En el cas concret de la ciutat de Barcelona, l'evolució al llarg de l'última dècada de la mobilitat de connexió mostra que, en termes absoluts, ja s'ha recuperat pràcticament el volum de desplaçaments diaris previ a la crisi, tal com recull l'Enquesta de Mobilitat en Dia Feiner (EMEF). De fet, el trànsit viari a la comarca del Barcelonès porta des del tercer quadrimestre de 2014 creixent entre el 2% i el 3%.

Gràfic 7. Trànsit als accessos viaris al Barcelonès
(taxa de variació interanual, dades quadrimestrals)

Font: elaboració pròpia a partir dels indicadors de Mobilitat i Conjuntura de l'Autoritat del Transport Metropolità (ATM)



Si aquest creixement del trànsit no va acompanyat d'una política d'inversió en renovació, millora i ampliació de les infraestructures existents, es produirà un augment dels accidents, dels incidents i de les avaries, així com un perill de col·lapse de les vies més saturades.

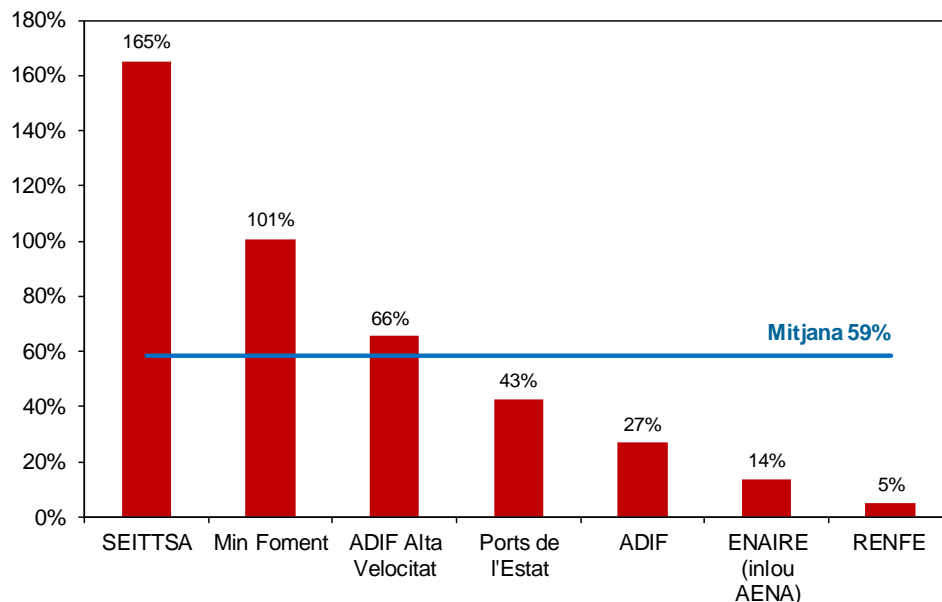
Cada vegada es fan més palesos els efectes de la manca d'execució d'inversions i de desenvolupament de projectes que ha patit, especialment, el sistema de rodalies i la xarxa viària metropolitana. És precisament la xarxa ferroviària la ha que registrat un percentatge d'execució de la inversió més baix el 2015:

- Només s'ha executat el 5% de la inversió pressupostada per Renfe (trens). És a dir, dels 115 milions d'euros que constaven en el pressupost de 2015 s'han gastat 5,9 milions. En aquest cas, el baix grau d'execució ha estat generalitzat a totes les comunitats autònomes.
- ADIF (vies) tampoc ha invertit el que tocava a Catalunya i, a més, és la comunitat que registra el percentatge d'execució més baix, juntament amb Cantàbria. ADIF ha invertit 31,7 milions dels 118,4 pressupostats a Catalunya, només el 27% del previst.

La llista dels projectes que no s'han executat a Catalunya és llarga: Pla de Rodalies, tercer fil entre Castellbisbal i Tarragona, i els accessos al Port de Barcelona.

Gràfic 8. Grau d'execució de la inversió de l'Estat en infraestructures a Catalunya per organisme. Any 2015 (inversió executada en percentatge de la inversió pressupostada)

Font: Cambrabcn a partir del Ministeri d'Hisenda i AP.

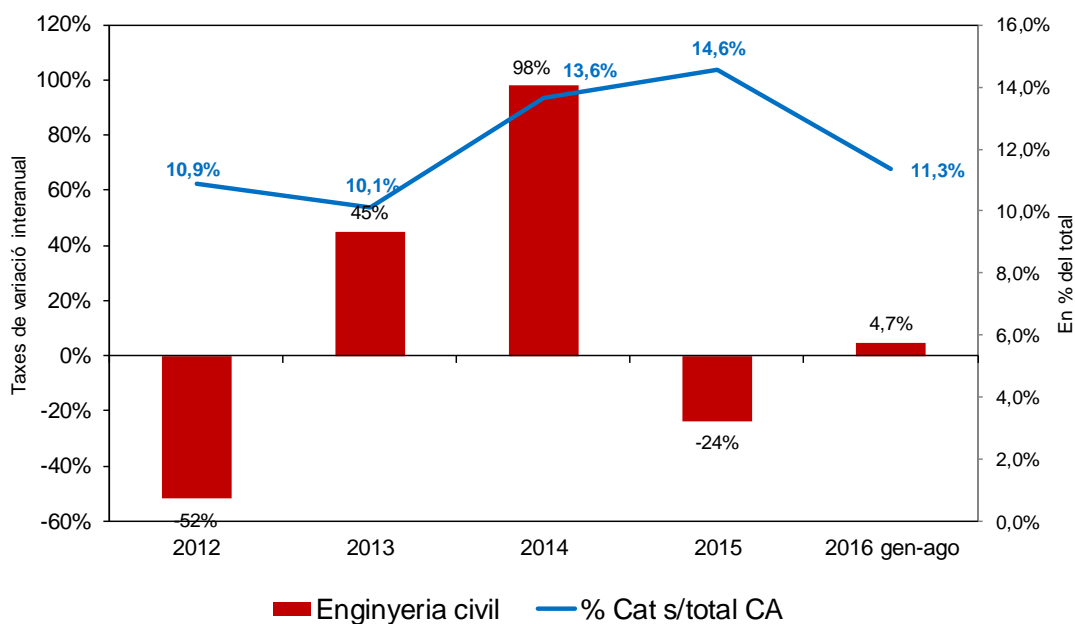


Per al 2016, preveiem que l'evolució de la inversió de l'Estat a Catalunya no serà tan negativa com a l'any anterior, atenent al comportament de la licitació d'obra civil.

Després de la intensa caiguda que va registrar la licitació d'obra civil de l'Estat a Catalunya el 2015 (un 25%), en els primers vuit mesos de l'any 2016 s'ha recuperat un 4,7%. No obstant això, Catalunya només representa l'11,3% de la licitació en obra civil de l'Estat regionalitzada.

Gràfic 9. Licitació de l'Estat i seguretat social a Catalunya
(taxa de variació interanual, en %)

Font: Cambrabcn a partir del Ministeri de Foment.



CONCLUSIONS

De tot el que hem exposat, es desprenen les següents conclusions:

1. La inversió pública hauria de créixer en línia amb el PIB per no obstaculitzar la recuperació econòmica.

Els alts nivells de desinversió acumulada al llarg de les darreres dècades són un fre important per a l'atracció d'inversió i la competitivitat de les empreses ubicades a Catalunya. La internacionalització i la competitivitat són les claus del creixement futur, però per a això cal una adequada dotació d'infraestructures de transport.

A més, les comunitats autònomes que estan sortint de la crisi amb més força són les de l'Arc Mediterrani, precisament les que més pateixen el dèficit d'infraestructures.

2. El 2015 Catalunya registra el pitjor balanç de la història pel que fa a inversió de l'Estat en infraestructures.

Primer perquè l'Estat no compleix amb els seus compromisos amb Catalunya en executar molt menys del pressupostat. I segon perquè el percentatge d'inversió que rep Catalunya s'allunya cada vegada més del seu pes econòmic, i fa crònic el dèficit d'inversió en infraestructures acumulat durant anys.

3. Cal una política d'inversió planificada i creïble que prioritzi la solució als principals problemes de congestió i de connectivitat.

A Catalunya les prioritats són: 1) la inversió en rodalies per combatre la creixent congestió als accessos metropolitans, i 2) la inversió en la xarxa viària a l'àrea metropolitana, tant per millorar les connexions entre les vies d'alta capacitat i la xarxa local urbana, com per superar l'actual esquema radial, amb actuacions com l'enllaç de l'A-2 i l'AP-7 / B-30 a Castellbisbal, l'autovia orbital B-40, el desdoblament dels túnels de Vallvidrera, els nous túnels d'Horta (viari i ferroviari) o l'eix de la Conreria.