



## **Macias anuncia un canvi de cicle en les infraestructures del transport a Catalunya**

*Pel president del Cercle el canvi passa per una afinada selecció de les infraestructures, una millor col·laboració entre el sector públic i privat, així com per finalitzar projectes i completar xarxes*

El president del Cercle d'Infraestructures, **Pere Macias**, ha fet aquestes declaracions avui, durant la seva intervenció, com a convidat-ponent, a les jornades que organitza, avui i demà, Expansión i Unidad Editorial, a l'Hotel Princesa Sofia de Barcelona.

**Macias** ha començat la seva ponència advertint que, pel que fa a les infraestructures del transport a Catalunya, ens trobem davant un **"canvi de cicle"** en el que hi intervenen els següents factors: Severa **crisi** amb afectació principal sobre el **sector immobiliari** i, per tant, sobre la **construcció**, aparició d'un **dèficit públic** desbocat que, inevitablement, afectarà a la capacitat inversora de l'administració, **fi de la disponibilitat de Fons Comunitaris** a Espanya, situació de **greu asfíxia financera de les administracions territorials** (nou model de finançament autonòmic. Finançament local), **dificultat de finançament dels projectes PPP, culminació de les tres grans projectes de l'AGE a Catalunya**, desmesurades expectatives generades pel **PEIT** i altres plans, així com previsibles **dificultats en l'explotació d'infraestructures** sobredimensionades que pressionen, a la baixa, en la capacitat inversora de les societats gestores (AENA, Ports...).

Pere Macias ha enumerat les **dificultats de finançament PPP: condicions de crèdit** aplicables molt **més restrictives**, **exigència de garanties creixents a les concessionàries**, **demanda de major participació de les empreses constructores** en el capital dels projectes, **els projectes, previstos en el PEIT per ser executats com PPP, no resulten atractius** (autopistes de peatge paral·leles a autovies), **existència de grans projectes internacionals** ( USA, Panamà, Brasil,



India...) on hi participin les empreses espanyoles, amb el conseqüent efecte sobre la capacitat inversora a Espanya, fins al moment, **l'AGE no ha ofert suports específics per millorar la capacitat de finançar projectes**, al contrari que França o el Regne Unit, i **no s'ha aconseguit racionalitzar els plecs de condicions dels concursos**, fet que comporta exigències desmesurades.

Pel que fa a la **inversió a Catalunya**, aquest fi de cicle ve marcat per les següents obres en infraestructures: **entrada en servei de la terminal T-1 de l'Aeroport del Prat, culminació de les obres d'ampliació del Port de Barcelona, adjudicació de tots els trams de la Línia d'Alta Velocitat** (única gran licitació pendent: l'estació de La Sagrera), **ineficàcia en la gestió de les inversions a les carreteres estatals** amb desesperants ritmes d'execució de l'**A-7** a Tarragona i Barcelona, del **Quart Cinturó**, de l'**A-2 a Girona** i a l'**Eix Pirinenc**, **inexistència de nous projectes de magnitud**, amb excepció de propostes no assumibles, a curt o mig termini, com l'Eix Transversal Ferroviari i, com a conseqüència, de la manifesta **insuficiència del nou model de finançament autonòmic**: grans dificultats de la Generalitat per pressupostar les obres de la seva competència amb excessiva apel·lació a les fórmules de finançament ajornat.

Macias també ha volgut denunciar, durant l'exposició de la seva ponència, les següents **actuacions, en infraestructures, que, actualment, es troben en situació de bloqueig a Catalunya**: **Quart Cinturó**, des de Terrassa fins a la seva connexió amb l'AP-7, **desdoblament de la N-340** a Tarragona i al Penedès, **desdoblament de la N-II a Girona**, solució de la **N-II al Maresme**, **accessos viaris i ferroviaris al Port de Barcelona**, **Eix Pirinenc**, especialment entre La Seu d'Urgell i Pont de Suert, així com en el tram de Besalú a Llançà, **B-500** (túnel de la Conreria, entre Badalona i Mollet), **duplicació de via**, a partir d'**Arenys**, i **millora de la capacitat** del tram **Barcelona-Mataró**, **quadruplicació de via en l'accés a Barcelona**, des del Baix Llobregat i des del Vallès (nou túnel de Montcada).



Per portar a terme totes aquestes obres cal tenir en compte tot un ventall de **debilitats: existència d'un PEIT que conté la previsió d'infraestructures de dubtosa o nul·la rendibilitat:** xarxa de LAV insostenible (més quilòmetres que a

França), línees de METRO o Tramvies (no adequades a la demanda potencial), autovies paral·leles a autopistes de peatge, sobreinversió en la majoria de ports i aeroports, proliferació de plataformes logístiques sense sentit estratègic; **persistència d'estrangulaments estructurals:** xarxes de rodalies prop del col·lapse (sense previsió de quadruplicació de vies), corredors viaris i ferroviaris bàsics, sense solució de continuïtat (Mediterrani), inadequació de les línees ferroviàries al tràfic de mercaderies, pèssims accessos ferroviaris als ports i terminals obsoletes; i **sobredemanda social d'infraestructures** que conviu amb NIMBY.

Macias també ha desglossat quins són, ara per ara, els **actius del sector i de les administracions:** Un bon punt de partida: **altes xifres d'obres en execució, un importantíssim know-how** per part d'empreses, professionals i administracions públiques, **experiència**, de primer nivell mundial, **en les concessions d'obres públiques**, i de noves fórmules de provisió d'infraestructures i serveis col·lectius, **demanda social d'infraestructures amb amplis suports polítics, econòmics, cívics i sindicals, Keynesianismo dels governants**, existència de **documents de planificació**, que tot i ésser excessius, resulten suficients per enfocar la projectació de les infraestructures, possibilitat real de **potenciar el PPP**, així com les associacions públic-privades per substituir les insuficiències de la inversió pressupostària i, a Catalunya, **Disposició Addicional Tercera de l'Estatut**.

Finalment, el president del Cercle ha posat sobre la taula les **pautes**, a seguir, **davant del canvi de Cicle:** exigència d'una **política real d'austeritat pressupostària**, en totes les administracions, per poder garantir descensos mínims de la inversió en infraestructures, **afavorir l'aplicabilitat dels projectes de PPP**, a través de les modificacions normatives necessàries per garantir el seu finançament (avals, crèdits participatius...), **escometre les noves inversions en funció de la seva rendibilitat econòmica i de la seva contribució** a l'augment de la productivitat del sistema, **implantació progressiva de mecanismes de tarificació** por ús de les



infraestructures (compensant, fiscalment, el seu impacte per l'economia productiva), **utilització de mecanismes eficients per la gestió de les infraestructures**, sense supeditar la seva actuació a les necessitats de finançament extrapressupostària.

Per **Macias**, "el nou cicle implica una selecció molt més afinada de les inversions, molta més col·laboració entre el sector públic i el privat i, sobre tot, acabar projectes, completar xarxes i prioritzar les infraestructures que contribueixin, en gran mesura, a millorar la competitivitat de l'economia catalana".

Barcelona, 16 de setembre de 2009

Per a més informació: Sílvia Borges. 93 401 73 45 / [silvia.borges@upc.edu](mailto:silvia.borges@upc.edu)