

Poder decidir la inversió en infraestructures, clau de futur



Ignasi Sayol

@isayolsanta

Enginyer electrònic i de telecomunicacions. Disposa de diferents mestratges.

President de PIMEC Logística i de la Fundació ICIL.

Ha treballat en diferents empreses multinacionals.

Actualment és CEO de Inprou, empresa de solucions logístiques.

Professor en diferents escoles de negocis.

Catalunya, economia oberta

Catalunya és un país preparat per tenir un lloc rellevant a l'economia mundial. El PIB està per sobre de la mitjana europea amb una economia oberta, basada cada cop més en les exportacions. Si revisem els països que tenen més renda *per capita* a nivell europeu, ens trobem amb els Països Baixos, Àustria, Suïssa, Noruega, Finlàndia, Islàndia, Suècia o Bèlgica, és a dir, països d'una dimensió i població semblant, o fins i tot inferior a Catalunya. Cal fixar-se que en aquesta relació de països en tenim alguns que no estan a la UE, com Suïssa, Noruega o Islàndia i altres que estan a la UE però no tenen l'euro com Suècia. Resumint, es pot estar a la UE o no, pots tenir l'euro o no, però un element que és imprescindible per assegurar la prosperitat i la riquesa es poder decidir on focalitzes els teus esforços inversors, què prioritizes.

El que produeix el país ho podem dividir en tres parts, en primer lloc tenim el consum intern, en segon lloc les exportacions a la resta de l'Estat espanyol i finalment les exportacions a la resta del món. Si analitzem el que ha passat en els últims anys podem dir que mentre el consum intern i les exportacions a l'Estat espanyol han crescut moderadament, les exportacions a la resta del món ho han fet de forma espectacular. El 2016, el total de la producció va ser de 140.118 milions d'euros, que es va dividir en 37.647 milions d'euros en consum intern, 37.302 milions d'euros en exportacions a l'Estat espanyol i 65.142 milions d'euros en exportacions a la resta del món.

Així doncs, el 63,6 % de les exportacions van anar a la resta del món i tan sols el 36,4 % a l'Estat espanyol. A més, el 2016 és el primer any on el consum intern va

“Les inversions han estat sempre per sota del percentatge del PIB que representa Catalunya i en els últims anys molt per sota, (...) si aquesta tendència continua es pot posar en perill el nostre futur a mitjà i llarg termini.”

superar les exportacions a la resta d'Espanya. En 20 anys, des del 1995, la situació s'ha invertit totalment. El 1995 les exportacions a la resta del món representaven tan sols del 36,5 % i les que es feien a l'Estat espanyol, un 63,5 %. Podem concloure, per tant, que les exportacions a la resta del món han estat el veritable motor de l'economia catalana en els últims anys. A més, el pes de les exportacions en l'economia catalana no para de créixer any rere any.

Durant tots aquests anys, les nostres empreses han estat capaces d'enfocar la seva estratègia a l'exportació. Ha estat un gran esforç inversor per a totes elles.

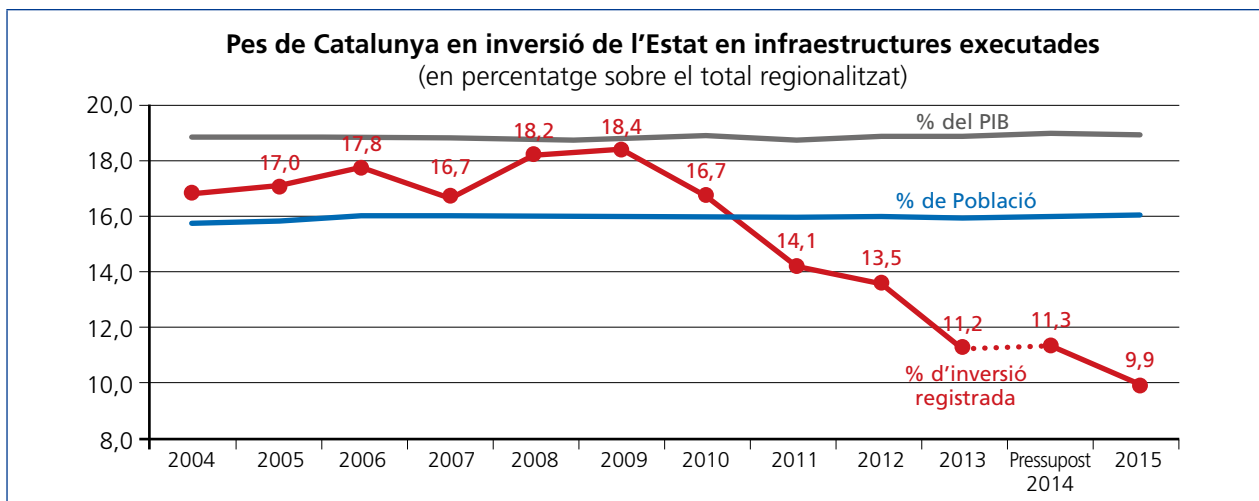
Posició geogràfica estratègica

En relació a l'Estat espanyol, Catalunya representa el 16 % de la població, el 19 % del PIB i el 25 % de la producció industrial. Catalunya a nivell geogràfic té una posició privilegiada, tant en relació amb el flux del comerç internacional, situada en el camí que prenen les mercaderies que venen des d'Àsia a Europa per via marítima, com a nivell europeu. Estem al bell mig d'una important megaregió europea de 27 milions d'habitants, la 11^a de l'àmbit mundial, que va des de Lió fins a Almeria.

Les inversions en infraestructures de transport, si es fan de forma eficient, són especialment determinants en un país industrial i amb una posició geogràfica estratègica com és Catalunya. Dit d'una altra forma, el retorn de la inversió que garanteix el "projecte Catalunya" és molt superior al que tenen inversions en altres territoris. El que caldria esperar és que el nivell d'inversions que fes l'Estat espanyol a Catalunya superés el 19 % que tenim de pes en el PIB espanyol i s'acostés al 25 % que representem en la producció industrial. D'aquesta forma, la locomotora que representa Catalunya per a l'economia espanyola tindria condicions favorables per continuar creixent i seguir fent de tractor de tot el sistema.

Que ha passat amb les inversions?

Si veiem el que ha passat realment, ens trobem davant d'una realitat difícil de creure, a la gràfica següent, extreta d'una informe de la Cambra de Barcelona, es constata que les inversions han estat sempre per sota del percentatge del PIB que representa Catalunya i en els últims anys molt per sota, fins i tot del percentatge en població que representem, amb valors d'un 9,9 % respecte al PIB espanyol i baixant any a any. Ras i curt, si aquesta tendència continua es pot posar en perill el nostre futur a mitjà i llarg termini. Val a dir que la major part de la inversió en infraestructures es dedica a infraestructures de transport.



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

A més, malgrat l'anunci de l'anterior president del Govern espanyol, Sr. Mariano Rajoy, d'inversió a Catalunya de 4.000 milions d'euros en infraestructures, fet al març del 2017, la única realitat és que els successius pressupostos han continuat registrant mínims històrics d'inversió de l'Estat a Catalunya. Cal afegir també que malauradament l'experiència ens demostra que els pressupostos d'inversió no s'acaben complint realment. Si agafem la mitjana del període 2001-2017 només el 77 % de la inversió pressupostada a Catalunya s'ha acabat realitzant mentre que el percentatge d'execució al conjunt de les comunitats autònomes ha estat del 84 %.

El resultat d'aquesta manca d'inversió crònica en infraestructures de transport al territori són els importants colls d'ampolla que tenim arreu del país que afecten la mobilitat de les persones i de les mercaderies. Aquesta situació empitjora any a any i és imprescindible posar-hi fil a l'agulla d'una vegada.

Aquesta situació és encara més xocant quan analitzem el volum d'inversions que realitza l'Estat espanyol. En el darrer estudi de la UE en aquest camp, es pot veure que Espanya inverteix un 0,7 % del PIB de mitjana en carreteres (amb pics de l'1 % del PIB) i un 0,6 % de mitjana en ferrocarril (amb pics del 0,8 % del PIB), amb una ràtio de transport de mercaderies per ferrocarril del 4 % o menys. Alemanya inverteix un 0,5 % del PIB en carreteres i un 0,2 % de mitjana en ferrocarril, amb una ràtio de transport per ferrocarril del 23 %. Resumint, l'Estat Espanyol inverteix molt en infraestructures de transport, potser més del que caldria, però ho fa de manera arbitrària, focalitzant-la en certs territoris i sense buscar el retorn de la inversió per la economia que caldria esperar.

“ *Les inversions en infraestructures de transport a l'Estat espanyol s'han fet per criteris polítics, no per criteris econòmics i de retorn de la inversió, això explica la manca d'inversions a Catalunya.* ”

Per què son necessàries les inversions en infraestructures de transport?

Per aprofitar adequadament les potencialitats del país, la situació geogràfica estratègica. A dia d'avui els ports mediterranis només capten el 25 % de tràfic asiàtic, tot i l'estalvi de 4 dies de viatge respecte als atlàntics.

Augmentar l'eficiència logística, la logística és clau en la producció industrial i té un pes important en el PIB català (26.640 milions d'euros de valor afegit (VAB) – 12,27 % PIB el 2015 i creixent any rere any). La intermodalitat és imprescindible, és a dir, poder utilitzar el mode de transport més eficient en cada cas, sigui carretera, ferrocarril, aeri o marítim. A dia d'avui no podem fer-ho per manca d'infraestructures i per ineficàcia de les empreses que les exploten, fonamentalment monopolis o exmonopolis estatals.

Atendre el greus problemes de mobilitat de les persones, la recuperació econòmica provoca greus colls d'ampolla. Ens cal: a) *Potenciar la xarxa viària de connexió del territori*. Per fer-ho cal solucionar el problema de les vies de peatges que trenca l'equilibri territorial, eliminar vies perilloses (N-340, C-14 Ponts, N-II Girona, C-1415 Terrassa, etc.), implementar vies estratègiques (A27 Tarragona-Montblanc, B-40, connexió de ports i polígons, etc.) b) *Fer sostenible el transport públic*, que té una major eficiència i menor impacte mediambiental. Cal potenciar la xarxa ferroviària de rodalies, trens regionals, carrils bus interurbans, etc. és prioritari treure usuaris de la carretera, augmentar l'ús del transport públic i prioritzar usos de transport de mercaderies.

Com a conclusió podem dir que les inversions en infraestructures de transport a l'Estat espanyol s'han fet per criteris polítics, no per criteris econòmics i de retorn de la inversió, això explica la manca d'inversions a Catalunya. Cal poder decidir per nosaltres mateixos les inversions que cal fer si volem un país pròsper i de futur.