

## Resúmenes de los artículos de la revista

### **El impacto económico de la inversión pública en Cataluña: una aproximación desagregada**

En este trabajo analizamos el impacto de la inversión pública sobre el Producto Interior Bruto (PIB) en las diferentes demarcaciones catalanas. Los resultados indican que la inversión pública afecta permanentemente el nivel del PIB (tal y como predicen los modelos de crecimiento exógeno), pero no tiene consecuencias permanentes sobre el crecimiento del PIB (al contrario que lo que predicen los modelos de crecimiento endógeno). Por provincias se observan diferencias notables en los efectos de la inversión pública, con Girona y Barcelona como líderes en el aprovechamiento de tales inversiones, muy por encima de la media española. De acuerdo con estos resultados, la acumulación histórica de déficit de inversión pública (que hemos aproximado a partir del peso en el PIB de las demarcaciones) ha perjudicado a Cataluña y, muy especialmente, a Girona y Barcelona.

### **La cuantificación de las necesidades de gasto en infraestructuras de transporte en Cataluña**

El presente trabajo tiene como principal objetivo la cuantificación de las necesidades de gasto en infraestructuras en Cataluña. Es decir, se identifican aquellas variables objetivas que deberían determinar la distribución de la inversión pública en infraestructuras de transporte en Cataluña. Para la construcción de un índice de necesidades se utilizan los coeficientes estimados mediante técnicas de regresión, las cuales permiten separar la variación de la inversión pública debida a factores de necesidades objetivos de la debida a otras causas (por ejemplo factores políticos). Se presentan índices de necesidades teniendo en cuenta un criterio de eficiencia estricta y para diversas combinaciones de los criterios de eficiencia y equidad. Los resultados muestran como el índice de necesidades de infraestructuras depende en gran medida del peso otorgado a los criterios de eficiencia y equidad en el diseño de la regla de repartición.

Además, la inclusión de variables de necesidades adicionales a la población o al PIB (por ejemplo, participación del transporte en la producción, grado de utilización de las infraestructuras, variables geográficas) tiene un impacto considerable sobre los resultados finales.

### **La inversión del Estado en infraestructuras por comunidades autónomas**

En este artículo se presenta la distribución territorial de la inversión ejecutada por el Estado en infraestructuras de tipo productivo durante el período 1991-2004, a través de una explotación de los datos contenidos en el Anuario Estadístico del Ministerio de Fomento. Este tipo de infraestructuras son de una importancia estratégica para el desarrollo económico. A los efectos de determinar el patrón de distribución territorial de la inversión estatal se ha decidido relacionar el volumen inversor en cada comunidad autónoma con la dimensión económica y poblacional del correspondiente territorio por entenderse que éstos son indicadores básicos de necesidades de infraestructuras, aunque hay otros factores a tener en cuenta, como el número de usuarios potenciales o las características físicas de la región, entre otros. Se observa que la política inversora llevada a cabo por el Estado en este período ha sido básicamente centralista (red radial) y de reequilibrio territorial (que consiste en asignar más recursos a las comunidades autónomas menos desarrolladas).

En Cataluña, la inversión del Estado en infraestructuras acumulada entre los años 1991 y 2004 ha representado un 0,7% del PIB catalán del período y 2.057 euros por habitante, indicadores un 37% i un 23% inferiores, respectivamente, al porcentaje sobre el PIB que presenta el conjunto de comunidades autónomas (un 1,1% del PIB) y a la inversión per cápita media (2.676 euros), en consonancia con el patrón de reequilibrio territorial seguido por el Estado. Pero, Cataluña es la única

comunidad autónoma de régimen común donde, a pesar del crecimiento de la inversión asignada en los últimos años principalmente gracias a las obras del tren de alta velocidad, el Estado nunca en todo el período analizado ha llegado a invertir ni el porcentaje correspondiente al peso de su PIB ni al peso de su población, mientras que en las restantes comunidades con elevado nivel de renta sí que se han superado estos porcentajes algunos años.

### **La influencia sobre la localización empresarial de la mejora de la red viaria**

El propósito de este trabajo es analizar hasta qué punto la mejora en la accesibilidad de los municipios a la red viaria de alta capacidad ha tenido efectos positivos en la creación de establecimientos industriales. En concreto, estudiamos las decisiones de localización de establecimientos industriales a escala local para 19 sectores manufactureros con una desagregación de 2 dígitos. Este trabajo incorpora variables de gran relevancia (como una medida de accesibilidad medida en tiempo de desplazamiento y los efectos de las inversiones viarias) y utiliza técnicas de análisis espacial. Con respecto a las entradas de establecimientos industriales, los datos han sido obtenidos del Registro de Establecimientos Industriales de Cataluña (REIC). Los resultados muestran una incidencia positiva de las mejoras en la red viaria sobre las decisiones de localización de las empresas.

### **Efectos socioeconómicos del TAV en ciudades medias. El caso específico de las ciudades de la primera línea de TAV en España**

Después de varios años de funcionamiento de diversas líneas de trenes de alta velocidad (TAV) en Europa, resulta evidente que la introducción de

este nuevo medio de transporte ha comportado nuevas dinámicas de relación territorial y ha tenido diversos efectos sobre las dinámicas socioeconómicas de las ciudades servidas. En este trabajo se analizan los efectos socioeconómicos del TAV en las ciudades medias. Partiendo de una reflexión genérica sobre los principales efectos que puede comportar la implantación del TAV, se analiza la experiencia, con un decenio de perspectiva, de las dos ciudades medias españolas con estación en la línea de alta velocidad, Ciudad Real i Puertollano. Sobre esta base se exponen una serie de recomendaciones para los agentes socioeconómicos orientadas a aprovechar el potencial aportado por el TAV.

### **La gestión aeroportuaria en Cataluña**

En este trabajo se analiza la excepcionalidad que comporta la gestión pública y centralizada de los aeropuertos en España y las implicaciones que se derivan de ésta para los aeropuertos ubicados en Cataluña. Con este objetivo primero se realiza una revisión exhaustiva de las prácticas de gestión de los aeropuertos en la OCDE, en términos de propiedad, financiación y relaciones con las compañías aéreas. En segundo lugar se analiza la situación actual de los aeropuertos en Cataluña a partir de una categorización de éstos en el contexto español. Concretamente se analiza la evolución del volumen y la tipología de tráfico, los recursos que el sistema centralizado genera para la financiación de inversiones y el tipo de compañías aéreas que operan en los mismos. Finalmente también se plantean las ventajas y desventajas de las diferentes alternativas de reforma del sistema aeroportuario español, definiendo los escenarios de futuro previsibles para los aeropuertos catalanes en función de si se mantiene el sistema actual o si inicia un proceso de reforma en una dirección u otra.

### **Un análisis del patrón de competitividad exterior de la economía catalana**

Mientras que el proceso de internacionalización de la economía catalana avanza a buen ritmo, la contribución del sector exterior al crecimiento económico ha perdido fuerza, consecuencia tanto de la persistencia del déficit comercial de mercancías como del saldo menos favorable de los intercambios de servicios. En este artículo se trata de investigar las causas principales que impiden que el impulso de las exportaciones de bienes y servicios se acompañe de un balance más favorable en las relaciones comerciales con el extranjero. El análisis está dividido en dos partes. En la primera se investiga el comercio de mercancías, poniendo el énfasis en los factores que explican el déficit existente, mientras que en el segundo apartado se profundiza en los intercambios de servicios, repasando su evolución y sus características más significativas. La capacidad para ofrecer productos y servicios de mayor valor añadido y el acierto para convertir los nuevos conocimientos en determinante principal de la competitividad son cruciales para el desarrollo de nuevos modelos, menos vulnerables y más competitivos. Las bases sobre las que, en el pasado, se ha sustentado la creciente apertura exterior de la economía catalana no permiten afrontar ahora con confianza los retos del futuro. La transición de modelo se revela como una necesidad prioritaria.

### **Indicadores de posición competitiva del turismo en Cataluña**

El objetivo de este artículo es hacer una reflexión sobre *la estadística de la competitividad turística* que debe llevarse a cabo en el sistema estadístico de Cataluña. No se pretende, por tanto, hacer un análisis exhaustivo de la competitividad del turismo, ni entrar en la discusión entre el turismo de “cantidad” (más turistas) y el de calidad (turistas de mayor capacidad adquisitiva). La necesidad de obte-

ner una medida cuantificada de posición competitiva turística que sea homologada, calculable a partir de información estadística preexistente y actualizable regularmente, comporta delimitar claramente los objetivos de esta nota. Se entiende, en cualquier caso, que tener una estadística consolidada de posición competitiva puede ser una buena base para desarrollar, en el futuro, análisis cualitativos más exhaustivos de nuestra competitividad turística.

### **El papel de las multinacionales en Cataluña, presente y futuro**

Las estrategias de fidelización y atracción de empresas multinacionales, –EMN–, se han convertido en

uno de los aspectos más significativos de la política industrial en el territorio. Dichas estrategias habrían de partir necesariamente de un análisis a nivel empresarial y, en particular, del conocimiento del rol estratégico que juegan las filiales en nuestro país. La evidencia sugiere que las posibilidades de deslocalización disminuyen cuando éstas poseen un rol estratégico global. En este sentido, los datos indican que dicha tipología no abunda en nuestro caso. La identificación de los factores de atracción y el diagnóstico y mejora de su posición en Cataluña son cruciales para desarrollar una política de atracción exitosa.