

Introducció

Aquest número doble de la revista conté un monogràfic sobre la situació actual de les infraestructures a Catalunya i un dossier sobre la internacionalització de l'economia catalana.

En els darrers anys s'ha reactivat l'interès per l'eficiència en la provisió d'infraestructures i pels seus efectes sobre el creixement econòmic. Són nombrosos els estudis empírics que evidencien que el capital públic és un determinant clau de la productivitat dels territoris i que una dotació d'infraestructures insuficient pot estrangular el creixement econòmic. A Catalunya, el dèficit d'infraestructures és considerat per les principals institucions polítiques econòmiques i socials del país com un dels obstacles més rellevants per poder afrontar amb èxit els reptes de l'economia global.

En aquest marc, l'article de **X. Raurich** i **H. Sala** analitza l'impacte de la inversió pública de l'Estat sobre el PIB a les quatre demarcacions catalanes des del 1965. A l'Estat espanyol la inversió en infraestructures, més guiada per criteris de solidaritat i equilibri territorial que no pas d'eficiència, ha determinat que

les regions més riques i dinàmiques, com Catalunya, hagin acumulat amb el temps un important dèficit en infraestructures. Si bé el creixement de l'estoc de capital públic a les províncies catalanes és similar a la mitjana espanyola, el major dinamisme econòmic de Catalunya fa que les ràtios de capital públic sobre capital privat i de capital públic sobre PIB es trobin entre les més baixes de l'economia espanyola, amb clares conseqüències negatives sobre la productivitat i el dinamisme econòmic. Els autors estimen que el dèficit històric acumulat de capital públic a Catalunya –calculat a partir de la comparació de l'estoc de capital i del PIB català amb l'espanyol– equival a un 17'7% del PIB. Aquest dèficit es concentra a les demarcacions de Barcelona i Girona, mentre que Lleida tindria una dotació de capital sensiblement superior a la que li correspondria pel seu pes en el PIB i Tarragona se situaria a prop de la mitjana espanyola.

Els efectes de la inversió en infraestructures sobre l'economia d'una regió poden ser difícils de captar. D'una banda, l'efecte de les infraestructures no es limita al territori d'una regió sinó que, sovint, s'estén

a les regions veïnes. De l'altra, el caràcter únic de determinats projectes d'inversió –i, per tant, la manca de projectes comparables– dificulten la tasca de mesurar quin impacte tenen en l'economia. El treball de **D. Montolio** i **A. Solé** té com a objectiu quantificar les necessitats de despesa en infraestructures públiques de transport a Catalunya en relació amb la resta de comunitats autònomes. Mitjançant l'elaboració d'un índex de necessitats relatives d'infraestructures de transport, els autors mostren com les necessitats de despesa de les comunitats estan influïdes per factors molt diversos, a banda del seu nivell de riquesa i de la seva població. La valoració de l'Estat de les necessitats d'infraestructures de les comunitats autònomes depèn en una bona part del pes que aquest doni als criteris d'eficiència i d'equitat a l'hora de definir les regles de repartiment. A més, la mateixa selecció de variables (per exemple, la participació del transport en la producció, el grau d'utilització de les infraestructures o l'extensió territorial) pot tenir un impacte considerable sobre els resultats. Una contribució clau d'aquest article és, precisament, aportar una metodologia fonamentada en criteris teòrics per seleccionar aquestes variables i fixar-ne les ponderacions.

En el seu article, **E. Sánchez** presenta la distribució territorial de la inversió en infraestructures executada per l'Estat per al període 1991-2004. En aquest període Catalunya ha concentrat aproximadament un 12% de les inversions de l'Estat, percentatge sensiblement inferior al seu pes en el PIB (19%) o la població (15,5%). El dèficit inversor de l'Estat a Catalunya es concentra en les infraestructures de carreteres, a les aeroportuàries, a les portuàries i a les hidràuliques. L'autora destaca que mentre en el conjunt de comunitats autònomes el gros de la inversió en infraestructures s'ha concentrat en carreteres, aquest no és el cas de Catalunya, on les infraestructures amb més inversió han estat les de ferrocarrils. Aquesta constatació s'afegeix al fet que Catalunya presenta un índex d'intensitat mitjana diària de trànsit a la xarxa de carreteres estatal un 62%

superior a la mitjana espanyola (dades per a l'any 2004).

Si bé en els darrers anys les inversions en carreteres de l'Estat a Catalunya han estat sensiblement inferiors a la mitjana estatal, no es pot obviar el fet que la xarxa d'autovies i d'autopistes (XAC) ha tingut un creixement considerable, cosa que s'ha traduït en una millora de l'accessibilitat per a un gran nombre de municipis, especialment per als de menys dimensió i que estaven més lluny de la XAC. En aquest marc, **A. Alañón** i **J.M. Arauzo** analitzen, per al territori català, fins a quin punt la millora en l'accessibilitat dels municipis a la XAC ha tingut efectes positius en la creació d'establiments industrials, i distingeixen dinou sectors manufacturadors. Els autors constaten l'existència d'una marcada interdependència espacial en la creació de nous establiments industrials per a totes les branques d'activitat. Si bé l'anàlisi econòmica mostra com l'accés als grans nuclis urbans és més rellevant que no pas la proximitat a la XAC per a la creació de nous establiments, els resultats també evidencien que la XAC té un impacte en les decisions de localització de les empreses, impacte que les administracions públiques han de tenir en compte a l'hora de dissenyar la xarxa viària.

D'altra banda, els anys de funcionament de diverses línies de tren d'alta velocitat (TAV) a Europa han evidenciat que aquest nou mitjà de transport ha comportat noves dinàmiques de relació territorial i ha tingut diversos efectes sobre les dinàmiques socioeconòmiques de les ciutats connectades. L'article de **R. Moreno**, **J. Murillo** i **J. Suriñach** analitza els efectes que pot comportar la implantació del TAV i ofereix recomanacions als agents socioeconòmics per tal d'aprofitar-ne el potencial. Els autors destaquen que el TAV ofereix a les ciutats connectades oportunitats per reforçar i/o ampliar la seva àrea d'influència, com també per potenciar la seva imatge i la seva àrea funcional. D'altra banda, però, també comporta el risc que es produeixin pèrdues d'identitat territorial, especialment, a les ciutats mitjanes i petites properes a grans àrees metropolitanes. Amb

tot, la situació geogràfica privilegiada que Catalunya té a Europa li hauria de permetre treure el màxim profit de les possibilitats de connectivitat que oferirà la futura línia d'alta velocitat, tant amb la Península Ibèrica com amb els països situats més enllà dels Pirineus. Com apunten els autors, uns bons accessos ferroviaris als ports mediterranis i als aeroports són imprescindibles per poder aprofitar totes les potencialitats del TAV.

Pel que fa als aeroports i a la seva gestió, **G. Bel i X. Fageda** destaquen al seu article el fet que Espanya és l'únic país europeu amb diversos aeroports de grans dimensions gestionats exclusivament per una sola entitat de titularitat estatal, AENA. La superació d'aquest model és, segons els autors, imprescindible per avançar en la modernització de la gestió aeroportuària a Espanya. A Catalunya, AENA gestiona tres aeroports que ofereixen tràfic comercial: els de Barcelona, Girona i Reus; tots tres han tingut un creixement del tràfic molt important en els darrers anys i tenen al davant importants reptes de futur. En aquest sentit, els autors apunten que el fet de disposar d'un aeroport amb una extensa xarxa de vols intercontinentals és clau perquè l'Àrea Metropolitana de Barcelona pugui ocupar una posició destacada en la jerarquia urbana d'Europa. D'altra banda, destaquen l'excessiva dependència dels aeroports de Girona i Reus d'una companyia amb una estratègia de mercat molt agressiva com és Ryanair, com també la creixent inadequació de les seves instal·lacions als nivells de tràfic que s'hi estan generant.

A la introducció del dossier sobre la internacionalització, **A. Pastor** destaca que l'evolució econòmica mundial de les properes dècades vindrà marcada per l'entrada de la Xina –i, en un grau menor, de l'Índia– en els corrents del comerç mundial. La globalització dels mercats i de les estratègies empresarials, la incorporació al comerç internacional de països amb salaris baixos i l'ús creixent de les noves tecnologies de la informació i la comunicació a l'activitat econòmica fan que la capacitat d'oferir productes i serveis de més valor afegit mitjançant l'aplicació de nou co-

neixement hagi esdevingut el factor clau de la competitivitat de països i regions. Al seu article, **J. Lladós** i **A. Hermosilla**, a partir de l'anàlisi de l'evolució de la competitivitat de les manufactures i els serveis de l'economia catalana i dels seus determinants, posen de manifest les dificultats de les exportacions catalanes per guanyar quota de mercat als mercats no europeus, en un context de fort creixement de la demanda catalana d'importacions procedents d'aquestes regions. Els autors també destaquen que, malgrat els avenços en la transició cap a un model d'especialització més intensiu tecnològicament i de més valor afegit, l'increment de les exportacions competitives en qualitat no és suficient per compensar la penetració d'importacions que incorporen de forma creixent un major contingut tecnològic. Pel que fa als serveis, els autors destaquen que en els darrers anys ha disminuït el pes de l'apartat del turisme i viatges en els intercanvis amb l'exterior i la seva contribució positiva al superàvit. En canvi, s'han incrementat considerablement els intercanvis de serveis de coneixement i valor afegit alts, com ara els serveis prestats a les empreses, amb una aportació molt negativa al saldo de la balança de serveis.

En el nou marc de l'anomenada *economia global*, les multinacionals tenen un paper molt rellevant. **J. A. Duro** i **L. Torrens** revisen en el seu article el rol de les multinacionals en els mercats globals i les tendències principals dels fluxos d'inversió estrangera directa. Se centren, sobretot, en el cas de Catalunya i, més concretament, en el rol canviant de les multinacionals en l'estructura productiva catalana de les darreres dècades. Els autors analitzen els factors de competitivitat de l'economia catalana i identifiquen els sectors manufacturers més susceptibles de protagonitzar deslocalitzacions en els propers anys. Finalment, també ofereixen orientacions amb vista a definir una estratègia eficient perquè Catalunya continuï sent una localització atractiva per a les multinacionals.

Catalunya gaudeix d'una posició privilegiada com a destinació turística en el marc mundial. El turisme

té un pes molt important en l'economia catalana i, en aquest marc, **A. Costa**, **C. Gomà** i **X. López**, de l'Idescat, apunten la necessitat de desenvolupar una estadística de la competitivitat turística de Catalunya. En el seu article, que és fonamentalment un exercici metodològic, els autors analitzen les possibilitats de desenvolupar una estadística específica de la competitivitat basada en indicadors de quota de mercat i de

preus. Des del 1999 la posició competitiva de Catalunya en preus ha empitjorat, mentre que la quota de mercat ha millorat i reflecteix, segons els autors, l'important rol de la qualitat de l'oferta turística en la posició competitiva del turisme a Catalunya.

La revista es clou amb un document que descriu els trets principals del Pla per a la internacionalització de l'empresa catalana 2005-2008, del **COPCA**.