

La inversió de l'Estat en infraestructures, per comunitats autònomes

Esther Sánchez

Direcció General de Programació Econòmica

1

Introducció

En aquest article es presenta la distribució territorial de la inversió liquidada per l'Estat per tipus d'infraestructures durant el període 1991-2004, a través d'una explotació de les dades d'inversió real regionalitzada que ofereix la sèrie de l'Anuari Estadístic del Ministeri de Foment.

Concretament, les inversions en infraestructures que es troben en aquest anuari corresponen principalment a les de transport (carreteres, ferrocarrils, ports i aeroports) i a d'altres com les obres hidràuliques i les comunicacions¹. Aquest conjunt constitueix el gros de les infraestructures considerades “productives” en la classificació habitualment utilitzada

1. A l'annex final es pot veure el contingut concret de l'explotació estadística realitzada: trobareu la correspondència entre les inversions (regionalitzades per direccions generals i ens públics) i la classificació per tipus d'infraestructures.

d'Aschauer (1989)², que separa aquestes de les anomenades infraestructures “socials” (escoles, hospitals, seguretat i altres)³. La construcció d'infraestructures “productives”, a més d'induir a curt termini el creixement econòmic del territori on es realitzen (efecte sobre la demanda), produeixen un impacte durador sobre la productivitat de l'economia (efecte sobre l'oferta) i es configuren com un factor estratègic per al desenvolupament econòmic.

La inversió en infraestructures “productives” s'executa, bàsicament, pels nivells de govern estatal i autonòmic. Tot i la importància de la inversió autonòmica⁴, d'acord amb la distribució de competències

2. Aschauer, D. A. (1989): “Is Public Expenditure Productive?”, *Journal of Monetary Economics*, núm. 23, pàg. 177-200.

3. Tot i que cal esmentar el paper de la inversió en infraestructures socials com a determinant de la formació de capital humà, com també pel seus efectes indirectes sobre la productivitat del factor treball i la cohesió social.

4. Concretament, al voltant d'un 40% de la inversió prevista en infraestructures “productives” per a l'any 2006 a Catalunya correspon a la Generalitat i el 60% restant, a l'Estat.

entre nivells de govern les grans infraestructures bàsiques de transport són, principalment, competència de l'Estat⁵, mentre que en el nivell autonòmic també tenen molta importància les inversions "socials"⁶.

En aquest article es presenten les xifres corresponents al sector estatal; de totes maneres, pròximament es preveu presentar un estudi sobre la inversió en infraestructures de tots els nivells de govern des del 1991 i per comunitats autònomes. Amb aquest objectiu, s'està treballant per tal de completar i homogeneïtzar les dades provinents d'una pluralitat de fonts.

A continuació es quantifica la xifra regionalitzada acumulada d'inversió estatal en infraestructures "productives" en el període 1991-2004⁷ i se'n mostra la distribució per tipus d'infraestructures i per anys. En els apartats següents s'analitza la distribució d'aquesta xifra entre comunitats autònomes (tant pel que fa al total de la inversió acumulada com per tipus d'infraestructures) i aquesta distribució territorial es relaciona amb les de la població i de la renda. Per últim, es presenta un apartat amb les principals conclusions que s'extreuen per al cas de Catalunya. Tots els imports d'aquest estudi s'expressen en euros corrents del 2005.

2

Composició i evolució

La inversió regionalitzada de l'Estat en infraestructures entre els anys 1991 i 2004 ha estat de 107.968 milions d'euros (en valors del 2005), un 1,1% del PIB

5. Vegeu l'article 149 de la Constitució Espanyola.

6. A mesura que les comunitats autònomes han anat assumint els traspasos des de l'Estat en matèria d'ensenyament no universitari, sanitat i serveis socials.

7. Com a indicador resum de les inversions realitzades per l'Estat a les CA s'ha optat per la xifra d'inversió acumulada al llarg del període analitzat, ja que el procés d'execució d'infraestructures no es distribueix regularment en el temps.

Quadre 1

Inversió regionalitzada de l'Estat en infraestructures. Període 1991-2004 (en valors del 2005)		
	M€	% sobre total
Transports	86.077	79,7
Carreteres	42.982	39,8
Ferrocarriils	22.467	20,8
Ports	8.905	8,2
Aeroports	11.723	10,9
Resta*	21.891	20,3
TOTAL REGIONALITZAT	107.968	100,0
% sobre inversió total	89,8	

* Bàsicament obres hidràuliques, comunicacions i habitatge (vegeu l'annex).

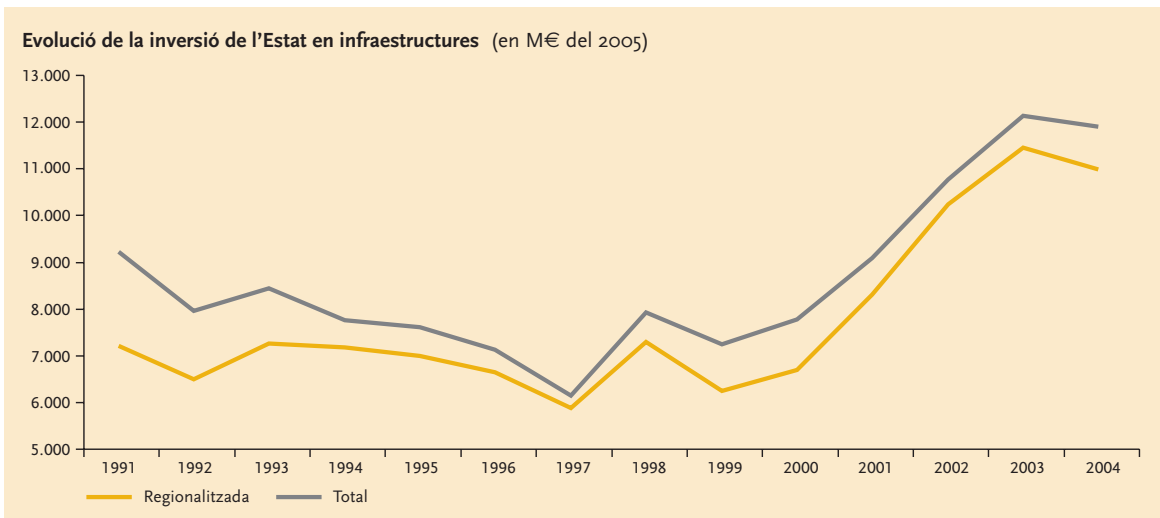
Font: Anuari Estadístic del Ministeri de Foment.

del període i un 89,8% de la inversió total (que inclou també la no regionalitzada). Un 79,7% de la inversió regionalitzada correspon a infraestructures de transport i, dins d'aquestes, destaquen principalment les inversions en carreteres, amb un 39,8% del total (vegeu el quadre 1).

En els gràfics 1 i 2 s'observa la distribució anual de la inversió al llarg del període analitzat, en milions d'euros del 2005 i en percentatge sobre el PIB. Es poden distingir dues etapes:

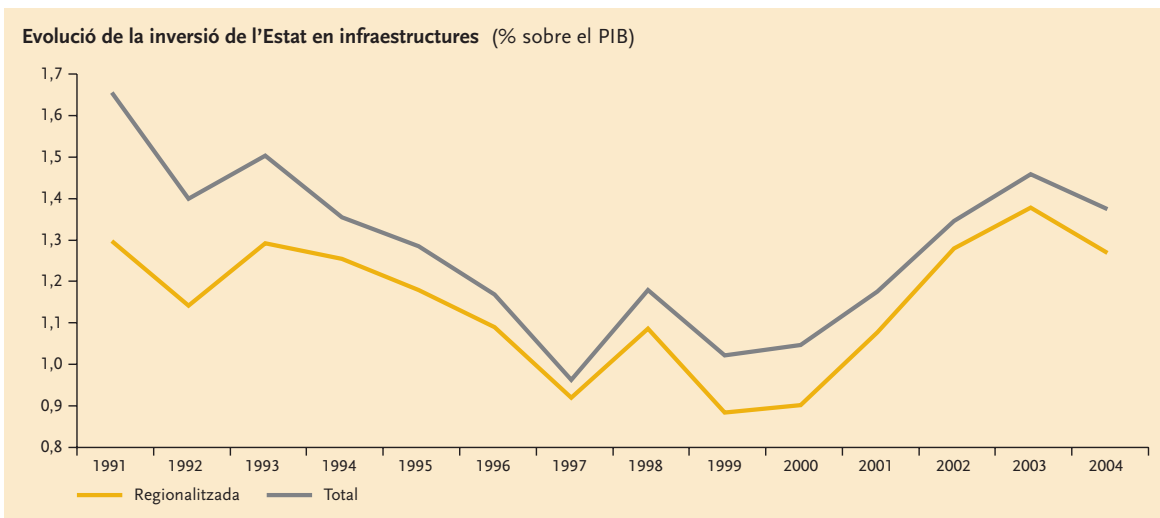
- Durant la dècada dels noranta, i malgrat algunes oscil·lacions, la sèrie presenta una tendència decreixent en conjunt, de manera que la inversió regionalitzada efectuada l'any 2000 representa un 0,9% del PIB, mentre que la del 1991 era d'un 1,3%. El descens continuat de la inversió estatal a partir del 1993 i fins al 1997 es pot explicar per les exigències de reducció del dèficit públic derivades dels criteris de convergència econòmica europea de Maastricht (1992) i de l'adopció de l'euro com a moneda oficial l'1 de gener de 1999.
- A partir del 2000 s'observa un creixement molt important de la inversió de l'Estat en infraestructures, ja que en només quatre anys la sèrie gairebé s'ha duplicat en volum. Malgrat aquest increment, el pes de la inversió regionalitzada sobre el PIB en aquests darrers anys ha estat

Gràfic 1



Font: Anuari Estadístic del Ministeri de Foment.

Gràfic 2



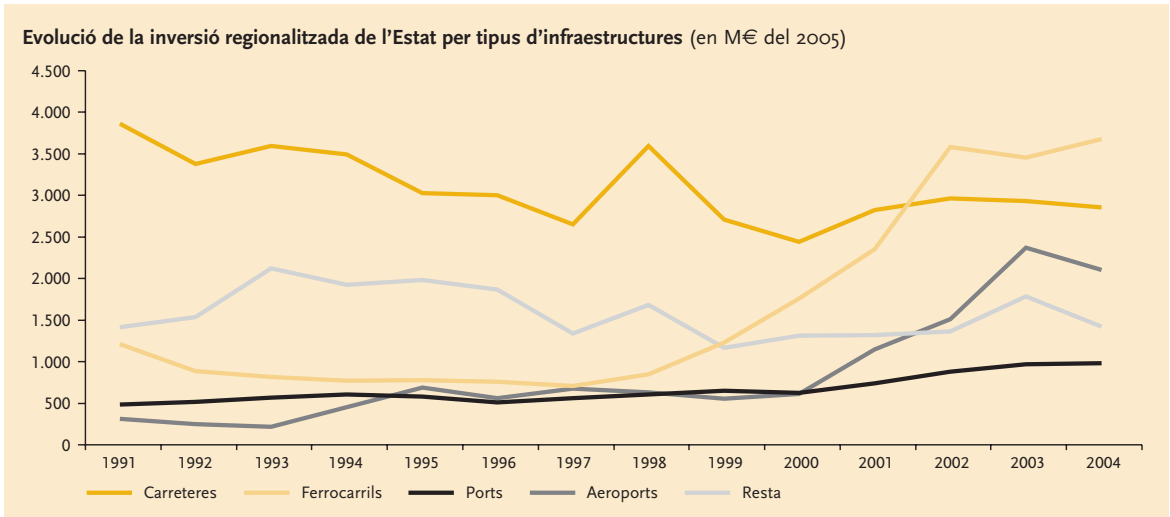
Font: Anuari Estadístic del Ministeri de Foment i INE.

similar al de principis dels noranta, concretament, l'any 2004 la inversió regionalitzada se situa en un 1,3% del PIB (igual que el 1991). D'altra banda, la inversió total en infraestructures encara no ha assolit del tot el nivell d'esforç inversor del principi dels noranta, ja que el 1991 es va arribar a un pes de la inversió estatal

en l'economia d'un 1,6% del PIB, el màxim del període analitzat.

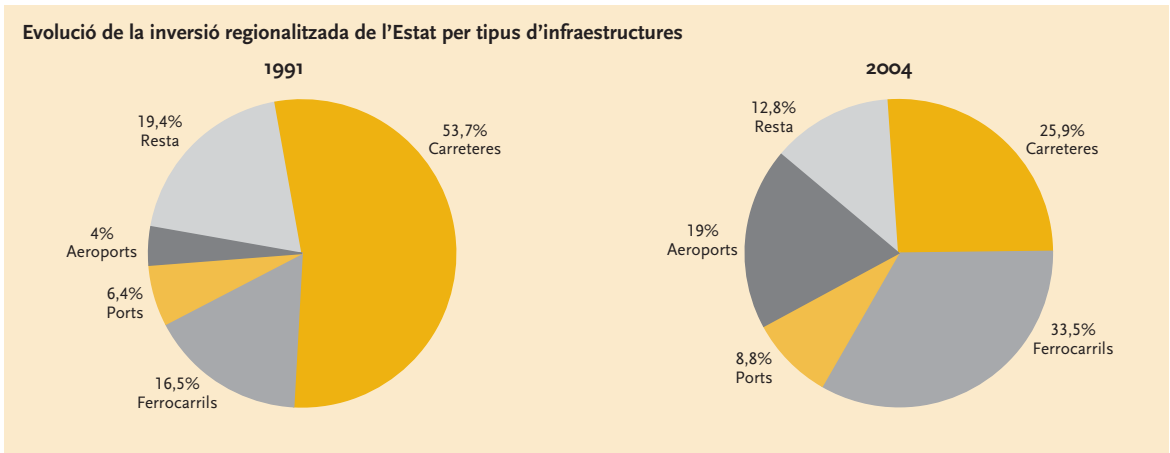
Els gràfics 1 i 2 també palesen l'evolució del percentatge de regionalització de la inversió de l'Estat, d'un 89,8% de mitjana: els períodes amb una regionalització superior han estat del 1994 al 1998 i del

Gràfic 3



Font: Anuari Estadístic del Ministeri de Foment.

Gràfic 4



Font: Anuari Estadístic del Ministeri de Foment.

2001 fins al 2004, amb uns màxims d'un 95,4% el 1997 i d'un 95% el 2002, mentre que els mínims són d'un 78,1% i d'un 81,5% el 1991 i el 1992, respectivament. Una major regionalització es pot deure a millores de la gestió pressupostària o, simplement, al fet de realitzar-se més o menys despesa que es pugui territorialitzar, com és el cas del material mòbil.

D'altra banda, el gràfic 3 mostra l'evolució de la inversió regionalitzada per tipus d'infraestructures. Destaquen en els darrers anys els forts augments de les inversions en infraestructures ferroviàries (des de 1999) i aeroportuàries (des de 2001), gràcies a l'impuls que han representat les obres del tren d'alta velocitat (TAV) i de l'aeroport de Barajas, respectivament. En contrapartida, la sèrie de la inversió en

Quadre 2

Inversió de l'Estat en infraestructures per comunitats autònomes (en valors del 2005)					
Acumulat 1991-2004	M€	% s/ PIB	Índex	€/habitant	Índex
Andalusia	18.163	1,4	125	2.498	93
Aragó	7.560	2,5	219	6.311	236
Astúries	4.925	2,3	201	4.545	170
Balears	1.653	0,7	63	2.039	76
Canàries	3.517	0,9	83	2.107	79
Cantàbria	2.505	2,1	188	4.699	176
Castella-la Manxa	6.044	1,9	162	3.496	131
Castella i Lleó	9.063	1,7	148	3.620	135
Catalunya	12.865	0,7	63	2.057	77
Comunitat Valenciana	8.442	0,9	81	2.060	77
Extremadura	3.601	2,3	199	3.367	126
Galícia	7.726	1,6	136	2.823	105
Madrid	14.265	0,9	76	2.742	102
Múrcia	2.956	1,3	114	2.601	97
Navarra	599	0,4	32	1.111	42
País Basc	2.509	0,4	37	1.193	45
La Rioja	681	0,9	83	2.524	94
Ceuta i Melilla	897	3,5	304	6.723	251
TOTAL REGIONALITZAT	107.968	1,1	100	2.676	100

Font: Anuari Estadístic del Ministeri de Foment i INE.

carreteres mostra una certa tendència descendent al llarg del període, malgrat concentrar amb escreix la major part de les inversions fins l'any 2001. Com a resultat d'aquestes evolucions, a partir del 2001 s'ha produït un canvi en les prioritats inversores de l'Estat: fins aquest any els recursos per a infraestructures es destinaven bàsicament a carreteres i, en canvi, des del 2002 les inversions s'han dirigit principalment a ferrocarrils, seguides de prop per les de carreteres (vegeu el gràfic 4).

3

Distribució per comunitats autònomes

En el quadre 2 es presenten les xifres d'inversió en infraestructures de l'Estat acumulades en el període 1991-2004 per comunitats autònomes. S'observa com la distribució de la inversió realitzada per l'Estat

no ha estat gaire igualitària entre comunitats autònomes, ni en termes per càpita ni en termes de què representen les inversions realitzades en l'economia de cada comunitat autònoma. Si en el conjunt de l'Estat s'ha invertit un 1,1% del PIB del període i un total de 2.676 euros per habitant, a Aragó s'ha realitzat una inversió equivalent al 2,5% del seu PIB i de 6.311 euros per càpita i, en contrapartida, a les Balears i a Catalunya l'Estat ha invertit un volum equivalent a un 0,7% del PIB regional del període i de 2.039 i 2.057 euros per habitant, respectivament. Cal esmentar separatament les comunitats forals, les quals, malgrat que presenten uns indicadors d'inversió estatal per sota de les comunitats autònomes de règim comú, disposen d'un règim especial de finançament autonòmic.

Amb vista a determinar el patró de distribució territorial de la inversió estatal, s'ha decidit relacionar el volum inversor a cada comunitat amb la dimensió econòmica i poblacional del territori corresponent,

Quadre 3

Distribució territorial de la inversió estatal en infraestructures en relació amb la del PIB i la de la població			
Acumulat 1991-2004	% inversió	% PIB	% població
Andalusia	16,8	13,4	18,0
Aragó	7,0	3,2	3,0
Astúries	4,6	2,3	2,7
Balears	1,5	2,4	2,0
Canàries	3,3	3,9	4,1
Cantàbria	2,3	1,2	1,3
Castella-la Manxa	5,6	3,4	4,3
Castella i Lleó	8,4	5,7	6,2
Catalunya	11,9	19,0	15,5
C. Valenciana	7,8	9,6	10,2
Extremadura	3,3	1,7	2,7
Galícia	7,2	5,3	6,8
Madrid	13,2	17,4	12,9
Múrcia	2,7	2,4	2,8
Navarra	0,6	1,7	1,3
País Basc	2,3	6,2	5,2
La Rioja	0,6	0,8	0,7
Ceuta i Melilla	0,8	0,3	0,3
TOTAL REGIONALITZAT	100,0	100,0	100,0

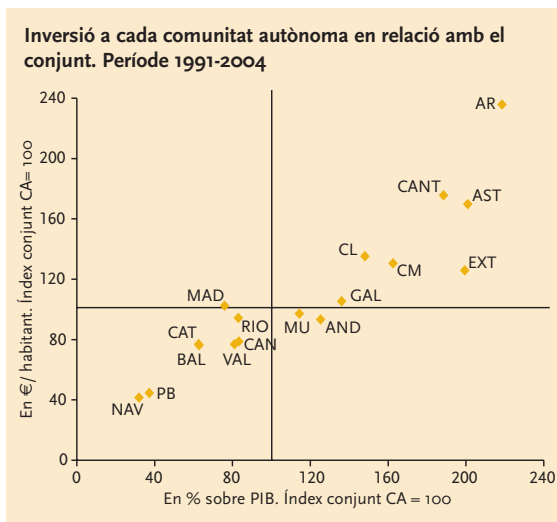
Font: Anuari Estadístic del Ministeri de Foment i INE.

entenent que el nivell d'activitat econòmica i de població d'una regió són indicadors bàsics de necessitat d'infraestructures, tot i que hi ha d'altres factors que també hi incideixen, com ara el nombre d'usuaris potencials o les característiques físiques de la regió⁸, entre d'altres.

El quadre 3 compara la distribució territorial que presenten les inversions estatals acumulades amb la corresponent distribució territorial de la renda i de la població. Concretament, s'observa com l'Estat ha assignat a Catalunya un 11,9% de la inversió estatal regionalitzada del període 1991-2004, percentatge molt inferior al del pes del PIB català en el conjunt (19%) i

8. El nombre d'usuaris potencials corregiria el nivell de PIB i de població per les característiques pròpies de l'activitat econòmica i dels habitants de cada regió, més o menys intensives en l'ús d'aquestes infraestructures, o per la situació geogràfica de la regió. Entre les característiques físiques de la regió hi ha la superfície, l'orografia o la distribució de la població en el territori.

Gràfic 5



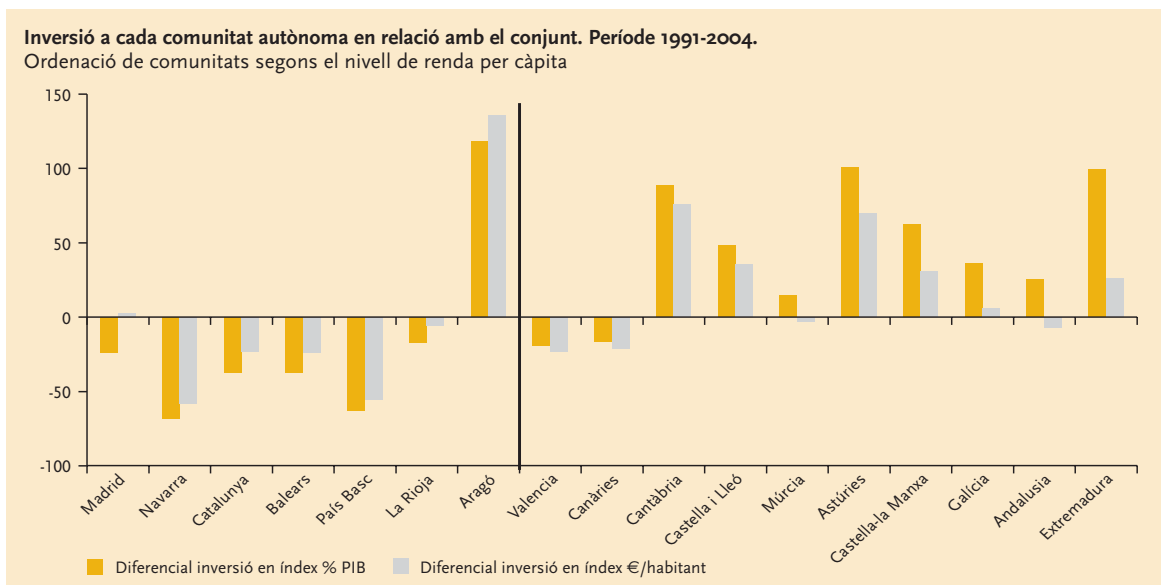
Font: quadre 2.

al de la seva població (15,5%). Madrid ha acumulat més inversions, un 13,2% del total, percentatge lleugerament superior al de la seva població i inferior al del seu PIB. Al seu torn, Andalusia, amb un percentatge d'inversió rebuda d'un 16,8%, supera amb escreix el pes del seu PIB i s'acosta al de la seva població.

Per tal de poder extreure conclusions de les relacions entre inversió estatal, renda i població en el total del període analitzat a les diferents comunitats autònomes, en el gràfic 5 s'han situat les regions segons la inversió acumulada a cadascuna –per càpita i en percentatge del seu PIB regional del període– prenent com a referència els valors corresponents al conjunt de comunitats autònomes. S'observen tres grups:

- Les comunitats autònomes amb una inversió de més d'un 20% per sobre de la mitjana estatal, tant per càpita com en percentatge sobre el PIB, són: Aragó, Cantàbria, Astúries, Extremadura, Castella i Lleó i Castella-la Manxa.
- A prop de la mitjana d'inversió estatal per càpita (al voltant d'un 5% per sobre o per sota), se situen Galícia, Andalusia, Múrcia, La Rioja i Madrid.
- Més d'un 20% per sota de la mitjana estatal, tant en inversió per càpita com en relació amb el PIB,

Gràfic 6



Font: gràfic 5 i quadre 2.

es troben Canàries, València, Catalunya, Balears, el País Basc i Navarra.

De l'observació del gràfic 5 se'n podria deduir que, principalment, la distribució territorial de la inversió estatal en el període 1991-2004 ha afavorit més les regions amb un nivell de renda inferior. Per aprofundir en aquesta anàlisi, el gràfic 6 s'ha elaborat a partir del diferencial de la inversió assignada per l'Estat a cada comunitat autònoma, en percentatge sobre el PIB regional i per càpita, respecte dels valors del conjunt de comunitats, en aquest cas ordenant les regions segons el seu nivell de renda per càpita.

Efectivament, el gràfic 6 mostra que, a grans trets, les comunitats autònomes amb un nivell de renda més elevat són les que han rebut una inversió estatal per sota de la mitjana estatal, tant per càpita com en percentatge sobre el PIB, amb algunes excepcions:

–Tot i ser comunitats autònomes amb un nivell de renda inferior a la mitjana, València i Canàries presenten unes inversions per càpita un 23% i un 21% inferiors a la mitjana estatal i, en relació amb el PIB, uns valors un 19% i un 17%

inferiors al del conjunt de comunitats. També dins de les regions amb menor nivell de renda, Andalusia i Múrcia presenten unes inversions per càpita lleugerament per sota de la xifra corresponent al conjunt de comunitats, concretament, un 7% i 3% inferiors, respectivament.

–D'entre les comunitats amb un nivell de renda elevat, destaca Aragó com a excepció, amb una inversió estatal acumulada entre els anys 1991 i 2004 que duplica amb escreix la mitjana estatal tant per càpita com en pes sobre el PIB regional. D'altra banda, Madrid sobrepasa en un 2% la mitjana per habitant d'inversió estatal en el total del període, mentre que Catalunya se situa en una xifra per càpita un 23% inferior a la mitjana i, en termes de percentatge sobre el PIB, un 37% inferior.

Així doncs, i malgrat les excepcions i els greuges comparatius, es pot concloure que, a grans trets, a l'hora de distribuir els seus recursos inversors entre les comunitats autònomes en el període 1991-2004, l'Estat ha tingut en compte un criteri de reequilibri territorial que consisteix a assignar més recursos a les

Quadre 4

Evolució de la distribució de la inversió de l'Estat en infraestructures entre comunitats autònomes (%)				
	1991	2004	Nombre d'anys del període 91-04 per sobre % distrib. PIB	Nombre d'anys del període 91-04 per sobre % distrib. població
Andalusia	24,6	15,7	14	6
Aragó	3,6	6,3	13	13
Astúries	4,3	4,9	14	14
Balears	0,7	1,6	2	4
Canàries	1,9	3,2	4	4
Cantàbria	2,1	1,7	14	13
Castella-la Manxa	10,1	4,1	14	13
Castella i Lleó	8,4	8,2	13	12
Catalunya	8,3	15,2	0	0
Comunitat Valenciana	8,9	7,8	3	1
Extremadura	5,2	2,7	13	10
Galícia	5,3	6,1	11	6
Madrid	9,6	18,2	2	5
Múrcia	4,1	1,7	9	7
Navarra	0,5	0,5	0	0
País Basc	1,6	1,4	0	0
La Rioja	0,4	0,4	2	4
Ceuta i Melilla	0,6	0,3	13	13
TOTAL REGIONALITZAT	100,0	100,0		

Font: Anuari Estadístic del Ministeri de Foment.

comunitats autònomes menys desenvolupades amb l'objectiu d'equilibrar els nivells de renda per càpita. Podem dir, per tant, que l'Estat ha utilitzat la política d'inversions com a instrument de desenvolupament regional, paral·lelament a la política regional europea. En concret, el Fons de Desenvolupament Regional (FEDER) es concep com el principal instrument de la Unió Europea per al finançament d'inversions en infraestructures que contribueixen al creixement del potencial econòmic de les regions amb un PIB per càpita inferior. S'estima que aproximadament un 11% de la inversió estatal del període s'ha finançat amb FEDER, percentatge que s'eleva a un 16,8% en el cas de les comunitats autònomes objectiu 1⁹.

9. Són objectiu 1 les comunitats autònomes amb un PIB per càpita igual o inferior al 75% de la mitjana de la Unió Europea, concretament: Andalusia, Astúries, Canàries, Cantàbria, Castella-la Manxa, Castella i Lleó, València, Extremadura, Galícia, Múrcia i Ceuta i Melilla.

Un altre instrument europeu de finançament d'infraestructures de què disposa l'Estat és el Fons de Cohesió, que aproximadament ha representat un 7% de la inversió estatal del període analitzat.

Per tal d'analitzar les diferències en la distribució territorial de les inversions en el primer any i en l'últim de la sèrie, s'ha elaborat el quadre 4. L'any 1991 destaca el percentatge d'inversió acumulada per Andalusia (un 24,6%), seguida de Castella-la Manxa (10,1%), Madrid (9,6%), València (8,9%), Castella i Lleó (8,4%) i Catalunya (8,3%). El patró de distribució vigent (2004), en canvi, concentra la inversió executada, principalment, a tres comunitats autònomes: un 18,2% a Madrid, un 15,7% a Andalusia i un 15,2% a Catalunya.

Si bé és cert que els patrons anuals reben la influència de l'execució d'obres concretes en aquests determinats anys i comunitats autònomes, en el qua-

dre 4 també s'observa que la pauta de distribució territorial estatal "segons un criteri de reequilibri, amb algunes excepcions" s'ha donat al llarg de tot el període analitzat i no només en anys concrets o per al total de la inversió acumulada. Destaquen, concretament, el cas d'Aragó (comunitat amb un elevat nivell de renda), que en tretze dels catorze anys del període 1991-2004 ha disposat d'una inversió per sobre del pes del seu PIB i de la seva població, mentre que València, tot i ser una comunitat autònoma amb un nivell de renda per càpita per sota de la mitjana, només ha rebut un percentatge d'inversió per sobre del seu pes en el PIB durant tres anys i només un any per sobre del seu percentatge de població. O el cas de Catalunya, que, a banda dels territoris forals, és l'única comunitat autònoma on l'Estat no ha arribat a invertir ni tan sols el percentatge d'inversió corresponent al pes de la seva població en cap any del període

analitzat, mentre que la resta de comunitats amb un nivell de renda elevat sí que han superat els percentatges de la població i del PIB algun any.

4

Distribució per tipus d'infraestructures i per comunitats autònomes

En primer lloc, cal tenir en compte que la distribució de la inversió de l'Estat per tipus d'infraestructures i per comunitats autònomes està afectada, en una bona part, per la geografia del territori i per la diferent incidència a cada comunitat de la distribució de competències entre nivells de govern. Per exemple, a les comunitats insulars el pes de les infraestructures portuàries i aeroportuàries en el total de la inversió

Quadre 5

Distribució de la inversió de l'Estat per tipus d'infraestructura a cada comunitat autònoma. Acumulat 1991-2004 (%)							
	Carreteres	Ferrocarrils	Ports	Aeroports	Total transport	Resta*	Total
Andalusia	43,4	15,8	8,9	3,1	71,1	28,9	100,0
Aragó	34,1	48,8	-	0,5	83,5	16,5	100,0
Astúries	57,9	11,6	8,7	1,2	79,4	20,6	100,0
Balears	2,9	0,1	22,4	50,8	76,1	23,9	100,0
Canàries	20,7	0,0	27,8	32,8	81,3	18,7	100,0
Cantàbria	73,8	7,7	9,1	1,1	91,6	8,4	100,0
Castella-la Manxa	53,3	26,5	-	0,2	80,0	20,0	100,0
Castella i Lleó	57,8	23,5	-	0,5	81,8	18,2	100,0
Catalunya	31,3	33,2	12,0	13,0	89,5	10,5	100,0
Comunitat Valenciana	40,7	18,6	14,3	2,9	76,5	23,5	100,0
Extremadura	54,5	4,6	-	0,1	59,1	40,9	100,0
Galícia	63,3	12,5	14,8	1,9	92,5	7,5	100,0
Madrid	17,2	22,9	1,1	44,8	86,0	14,0	100,0
Múrcia	40,7	4,9	8,7	0,7	55,0	45,0	100,0
Navarra	3,5	9,4	-	3,5	16,4	83,6	100,0
País Basc	0,0	37,5	31,5	11,1	80,1	19,9	100,0
La Rioja	61,2	5,2	-	3,6	70,0	30,0	100,0
Ceuta i Melilla	21,1	0,0	20,4	20,0	61,5	38,5	100,0
TOTAL REGIONALITZAT	39,8	20,8	8,2	10,9	79,7	20,3	100,0

* Bàsicament obres hidràuliques, comunicacions i habitatge (vegeu l'annex).

Font: Anuari Estadístic del Ministeri de Foment.

Quadre 6

Inversió de l'Estat en carreteres per comunitats autònomes (en valors del 2005)						
Acumulat 1991-2004	M€	% s/ total	% s/ PIB	Índex	€/habitant	Índex
Andalusia	7.874	18,3	0,6	136	1.083	102
Aragó	2.581	6,0	0,9	187	2.155	202
Astúries	2.851	6,6	1,3	292	2.631	247
Balears	47	0,1	0,0	5	58	5
Canàries	726	1,7	0,2	43	435	41
Cantàbria	1.847	4,3	1,6	349	3.466	325
Castella-la Manxa	3.223	7,5	1,0	218	1.864	175
Castella i Lleó	5.234	12,2	1,0	215	2.090	196
Catalunya	4.022	9,4	0,2	49	643	60
Comunitat Valenciana	3.436	8,0	0,4	83	839	79
Extremadura	1.962	4,6	1,2	273	1.834	172
Galícia	4.890	11,4	1,0	216	1.787	168
Madrid	2.458	5,7	0,1	33	472	44
Múrcia	1.204	2,8	0,5	117	1.059	99
Navarra	21	0,0	0,0	3	39	4
País Basc	0	0,0	0,0	0	0	0
La Rioja	417	1,0	0,6	128	1.545	145
Ceuta i Melilla	190	0,4	0,7	161	1.422	133
TOTAL REGIONALITZAT	42.982	100,0	0,5	100	1.065	100

Font: Anuari Estadístic del Ministeri de Foment i INE.

serà molt elevat, en detriment del de les carreteres i els ferrocarrils.

El quadre 5 mostra com es desglossa la inversió de l'Estat acumulada entre els anys 1991 i 2004 dins de cada comunitat autònoma, per tipus d'infraestructures. La inversió estatal en carreteres és la que presenta, en línies generals, un pes més elevat dins de cada territori, un 39,8% de mitjana, que arriba fins a un 73,8% del total de la inversió estatal a Cantàbria, a un 63,3% a Galícia i a un 61,2% a La Rioja.

En general, segueix quantitativament dins de cada territori la inversió estatal en infraestructures ferroviàries, amb un pes d'un 20,8% al conjunt de comunitats autònomes. Destaca la importància de les inversions estatals en ferrocarrils a Aragó, on aquest tipus d'inversió –un 48,8% de la total invertida per l'Estat en aquest territori– ha estat més elevada que la de carreteres (amb un 34,1% de la total).

Aquest comportament també es dona a Catalunya, on un 33,2% de la inversió estatal acumulada en el període 1991-2004 s'ha destinat a ferrocarrils, mentre que un 31,3% es destina a carreteres.

Finalment, les inversions aeroportuàries representen un important percentatge del total de la inversió estatal a Madrid i a les comunitats autònomes no peninsulars.

A continuació es presenta, per a cada tipus d'infraestructura, la inversió estatal acumulada entre els anys 1991 i 2004 a les diferents comunitats autònomes, tot relacionant-la amb la dimensió econòmica i poblacional de cada territori per tal de desglossar, per tipus d'infraestructures, la pauta global de distribució territorial de la inversió analitzada en l'apartat anterior.

El quadre 6 mostra la distribució territorial de la inversió estatal en carreteres en el període 1991-2004. Si no es té en compte la insignificant o inexis-

Quadre 6bis

Intensitat mitjana diària de trànsit a la xarxa de carreteres de l'Estat	
Any 2004	Índex total CA = 100
Andalusia	131
Aragó	56
Astúries	98
Balears	0
Canàries	0
Cantàbria	103
Castella-la Manxa	67
Castella i Lleó	55
Catalunya	162
Comunitat Valenciana	169
Extremadura	44
Galícia	80
Madrid	358
Múrcia	144
Navarra	78
País Basc	158
La Rioja	69
Ceuta i Melilla	0
TOTAL CA	100

Font: Anuari Estadístic del Ministeri de Foment.

tent inversió realitzada a Balears, Canàries, Navarra i el País Basc –bé perquè l'Estat no té competències o pel règim específic de finançament foral– s'observa com les comunitats autònomes que se situen amb una inversió per sota de la mitjana en pes sobre el PIB i per càpita són Madrid, Catalunya i València i per sota de la mitjana només en termes per habitant, Múrcia i Andalusia, de manera que es torna a repetir, a grans trets, el patró global de distribució territorial de la inversió, amb l'excepció de La Rioja, que en aquest cas se situa per sobre de la mitjana.

Per tal de completar l'anàlisi comentar que les necessitats d'inversions en carreteres estan determinades, a banda de pel nivell d'activitat econòmica o de població, per variables físiques (com ara la superfície, la distribució de la població en el territori o l'orografia) o per variables que tenen en compte el nombre d'usuaris reals, com la intensitat mitjana diària de trànsit, que indica el grau d'ús o de conges-

tió de la xarxa de carreteres. Aquesta última variable, tot i estar molt correlacionada amb la població i l'activitat econòmica, corregeix aquestes pel veritable ús diferencial que es dona a la infraestructura, ja sigui pel fet que una regió tingui una determinada estructura econòmica o poblacional més o menys intensiva en l'ús del transport per carretera, o per la situació geogràfica de la regió en un lloc de pas.

A tall d'exemple, en el quadre 6 bis es presenta l'índex d'intensitat mitjana diària de trànsit a la xarxa estatal de carreteres l'any 2004 per comunitats autònomes¹⁰. S'observa que les comunitats amb una intensitat de trànsit per sobre de la mitjana són Madrid, València, Catalunya, País Basc, Múrcia, Andalusia i Cantàbria. Per tant, cal reflexionar sobre el fet que les comunitats amb un grau més elevat de congestió a la xarxa estatal de carreteres coincideixen, bàsicament, amb les de menys inversió estatal per habitant i en percentatge sobre el PIB en el període 1991-2004. Concretament, Catalunya ha rebut de l'Estat durant el període analitzat un volum d'inversió per a carreteres un 51% inferior a la mitjana en pes sobre el PIB regional i un 40% inferior a la mitjana per càpita i l'any 2004 té un índex d'intensitat de trànsit un 62% superior a la mitjana.

En el cas de la distribució territorial de les infraestructures ferroviàries estatals (vegeu el quadre 7) s'observa un patró fortament incidit per l'execució de les obres dels diferents trams del tren d'alta velocitat (TAV), de manera que la inversió estatal acumulada entre els anys 1991 i 2004 en ferrocarrils s'ha concentrat a Catalunya (un 19%), Aragó (16,4%), Madrid (14,5%) i Andalusia (12,7%). Tanmateix, mentre la inversió a Aragó ha estat més de cinc cops superior a la del conjunt de comunitats autònomes tant en percentatge sobre el PIB regional com en euros per habitant i la de Catalunya s'ha situat justament a la mitjana en pes sobre el PIB i un 23% per sobre en termes per càpita, a Andalusia la inversió ha estat inferior a

10. La intensitat mitjana diària de trànsit es mesura com el total de quilòmetres recorreguts diàriament en la xarxa d'una regió dividits pel nombre total de quilòmetres que té la xarxa en la regió.

Quadre 7

Inversió de l'Estat en ferrocarrils per comunitats autònomes (en valors del 2005)						
Acumulat 1991-2004	M€	% s/ total	% s/ PIB	Índex	€/habitant	Índex
Andalusia	2.861	12,7	0,2	95	393	71
Aragó	3.693	16,4	1,2	513	3.082	553
Astúries	572	2,5	0,3	112	528	95
Balears	2	0,0	0,0	0	2	0
Canàries	0	0,0	0,0	0	0	0
Cantàbria	192	0,9	0,2	70	361	65
Castella-la Manxa	1.601	7,1	0,5	207	926	166
Castella i Lleó	2.130	9,5	0,4	167	851	153
Catalunya	4.267	19,0	0,2	100	682	123
Comunitat Valenciana	1.571	7,0	0,2	72	383	69
Extremadura	166	0,7	0,1	44	155	28
Galícia	966	4,3	0,2	82	353	63
Madrid	3.268	14,5	0,2	84	628	113
Múrcia	146	0,6	0,1	27	128	23
Navarra	56	0,3	0,0	14	105	19
País Basc	941	4,2	0,2	67	447	80
La Rioja	35	0,2	0,0	21	131	23
Ceuta i Melilla	0	0,0	0,0	0	0	0
TOTAL REGIONALITZAT	22.467	100,0	0,2	100	557	100

Font: Anuari Estadístic del Ministeri de Foment i INE.

la mitjana en ambdós indicadors. També és destacable el volum d'inversió executada a Castella-la Manxa i a Castella i Lleó, molt per sobre dels indicadors de PIB i poblacionals del conjunt de comunitats autònomes, en consonància amb la realització d'obres del TAV també a aquestes regions.

Pel que fa a la inversió estatal en ports, les comunitats autònomes que se situen per sota de l'import del conjunt de comunitats amb front marítim tant en percentatge sobre el PIB com en euros per habitant són: Andalusia, Catalunya, València i Múrcia, és a dir, les de l'arc mediterrani excepte Balears. Concretament, a Catalunya la inversió estatal entre els anys 1991 i 2004 ha estat un 39% inferior a la del conjunt de comunitats autònomes amb front marítim en termes de percentatge sobre el PIB i un 21% inferior en termes d'euros per càpita.

D'altra banda, més de la meitat de les inversions de l'Estat en aeroports en el període 1991-2004 s'han

concentrat a Madrid, concretament, un 54,5% del total. Li segueix quantitativament Catalunya, amb només un 14,2% del total de la inversió en aeroports, xifra que se situa un 25% per sota del conjunt de comunitats autònomes en termes de percentatge sobre el PIB i un 8% per sota en euros per habitant. D'aquesta manera, les úniques comunitats autònomes amb un volum inversor per sobre de la mitjana tant en percentatge sobre el PIB com per càpita, a més de Madrid, són els territoris situats fora de la península. Per tant, la política aeroportuària de l'Estat en els últims anys s'ha configurat clarament com a centralista i potenciadora de les comunicacions aèries en l'aeroport de Barajas, en detriment d'altres comunitats autònomes amb un alt potencial de demanda, com és el cas de Catalunya.

Per últim, dins de l'apartat d'altres infraestructures, un 72,6% de les inversions analitzades entre els anys 1991 i 2004 corresponen a obres hidràuliques.

Quadre 8

Inversió de l'Estat en ports per comunitats autònomes (en valors del 2005)						
Acumulat 1991-2004	M€	% s/ total	% s/ PIB	Índex	€/habitant	Índex
Andalusia	1.621	18,5	0,1	91	223	71
Aragó	-	-	-	-	-	-
Astúries	426	4,9	0,2	142	394	125
Balears	370	4,2	0,2	115	457	145
Canàries	977	11,2	0,3	189	585	186
Cantàbria	228	2,6	0,2	140	427	136
Castella-la Manxa	-	-	-	-	-	-
Castella i Lleó	-	-	-	-	-	-
Catalunya	1.549	17,7	0,1	61	248	79
Comunitat Valenciana	1.207	13,8	0,1	95	294	94
Extremadura	-	-	-	-	-	-
Galícia	1.140	13,0	0,2	164	417	133
Madrid	156	1,8	0,0	7	30	10
Múrcia	257	2,9	0,1	81	226	72
Navarra	-	-	-	-	-	-
País Basc	791	9,0	0,1	96	376	120
La Rioja	-	-	-	-	-	-
Ceuta i Melilla	183	2,1	0,7	505	1.370	436
TOTAL CA MARÍTIMES*	8.749	100,0	0,1	100	314	100

* En aquest total no s'ha tingut en compte Madrid.
 Font: Anuari Estadístic del Ministeri de Foment i INE.

Destaca l'import assignat a Andalusia, d'un 23,9% del total regionalitzat. També destaca la importància de la inversió, tant en termes de percentatge sobre el PIB com per habitant, a les comunitats autònomes d'Extremadura, Múrcia, Astúries, Aragó, Castella-la Manxa, Castella i Lleó, Navarra i La Rioja. A Catalunya la inversió destinada a aquestes infraestructures no ha estat gaire significativa en el període d'estudi.

5

Especial referència a Catalunya

La inversió de l'Estat en infraestructures de tipus productiu acumulada a Catalunya entre els anys 1991 i 2004 ha estat de 12.865 milions d'euros en valors del 2005, un 11,9% de la total regionalitzada en aquests

anys. El pes de l'economia catalana, en mitjana del mateix període, se situa en un 19% i el de la població, en un 15,5%. Aquesta inversió ha representat un 0,7% del PIB català del període i 2.057 euros per habitant, ambdós indicadors per sota de la mitjana estatal: concretament, el pes de la inversió estatal en el PIB català se situa un 37% per sota del percentatge corresponent al conjunt de comunitats autònomes (un 1,1% del PIB) i, en termes per càpita, la xifra d'inversió se situa un 23% per sota de la mitjana (2.676 euros).

Aquest diferencial negatiu d'inversió de l'Estat a Catalunya respecte dels valors de la mitjana s'explica perquè, tot i algunes excepcions destacables, el patró general de distribució territorial de les inversions estatals que s'ha observat per al període 1991-2004 segueix un criteri de reequilibri territorial que consisteix a afavorir les comunitats autònomes menys desenvolupades en l'assignació de recursos entre

Quadre 9

Inversió de l'Estat en aeroports per comunitats autònomes (en valors del 2005)						
Acumulat 1991-2004	M€	% s/ total	% s/ PIB	Índex	€/habitant	Índex
Andalusia	566	4,8	0,0	36	78	27
Aragó	41	0,4	0,0	11	35	12
Astúries	61	0,5	0,0	23	57	20
Balears	839	7,2	0,4	294	1.035	356
Canàries	1.155	9,9	0,3	252	692	238
Cantàbria	27	0,2	0,0	19	50	17
Castella-la Manxa	13	0,1	0,0	3	8	3
Castella i Lleó	46	0,4	0,0	7	18	6
Catalunya	1.669	14,2	0,1	75	267	92
Comunitat Valenciana	243	2,1	0,0	21	59	20
Extremadura	2	0,0	0,0	1	2	1
Galícia	150	1,3	0,0	24	55	19
Madrid	6.388	54,5	0,4	313	1.228	423
Múrcia	19	0,2	0,0	7	17	6
Navarra	21	0,2	0,0	10	39	13
País Basc	278	2,4	0,0	38	132	45
La Rioja	25	0,2	0,0	28	91	31
Ceuta i Melilla	179	1,5	0,7	559	1.344	462
TOTAL REGIONALITZAT	11.723	100,0	0,1	100	291	100

Font: Anuari Estadístic del Ministeri de Foment i INE.

regions, amb l'objectiu d'intentar equilibrar els nivells de renda per càpita territorials.

Dins del grup de comunitats autònomes d'elevat nivell de renda per càpita, les excepcions destacables en el patró general de distribució territorial de la inversió estatal són: Aragó, amb una inversió que duplica amb escreix la mitjana estatal tant per càpita com en pes sobre el PIB regional, i Madrid, que també sobrepassa en un 2% la mitjana per habitant, mentre que, com ja s'ha esmentat, Catalunya se situa en una xifra per càpita un 23% inferior a la mitjana i un 37% inferior en percentatge sobre el PIB. En l'àmbit de les comunitats amb un nivell de renda per càpita inferior a la mitjana, les excepcions que s'observen són: d'una banda, València i Canàries, amb una inversió significativament per sota de la del conjunt de comunitats tant en relació amb el PIB com per habitant i, d'una altra, Andalusia i Múrcia, només en termes poblacionals i en un grau molt menor.

Al llarg de l'article s'ha relacionat el volum inversor a cada comunitat amb la dimensió econòmica i poblacional del corresponent territori, a tall d'indicadors bàsics de necessitat d'infraestructures, si bé hi ha altres factors a tenir en compte, com ara el nombre d'usuaris potencials o les característiques físiques de la regió (superfície, orografia o la distribució de la població en el territori), entre d'altres. La consideració d'altres variables de necessitat podrien matisar algunes de les conclusions, per exemple, la densitat de població pel que fa a la posició d'Aragó, però en cap cas modificar-les.

De totes maneres, s'observa que la pauta de distribució territorial estatal "segons un criteri de reequilibri amb excepcions" s'ha donat al llarg de tot el període analitzat i no només en anys concrets. El cas de Catalunya és destacable, ja que, a banda dels territoris forals, és l'única comunitat autònoma on, malgrat l'increment de la inversió assignada en els últims

Quadre 10

Inversió de l'Estat en l'apartat de resta* per comunitats autònomes (en valors del 2005)						
Acumulat 1991-2004	M€	% s/ total	% s/ PIB	Índex	€/habitant	Índex
Andalusia	5.241	23,9	0,4	178	721	133
Aragó	1.245	5,7	0,4	177	1.039	191
Astúries	1.015	4,6	0,5	204	936	173
Balears	395	1,8	0,2	74	487	90
Canàries	658	3,0	0,2	77	394	73
Cantàbria	210	1,0	0,2	78	395	73
Castella-la Manxa	1.206	5,5	0,4	160	698	129
Castella i Lleó	1.653	7,6	0,3	133	660	122
Catalunya	1.357	6,2	0,1	33	217	40
Comunitat Valenciana	1.984	9,1	0,2	94	484	89
Extremadura	1.472	6,7	0,9	402	1.376	254
Galícia	580	2,7	0,1	50	212	39
Madrid	1.995	9,1	0,1	52	384	71
Múrcia	1.330	6,1	0,6	254	1.170	216
Navarra	501	2,3	0,3	132	929	171
País Basc	499	2,3	0,1	37	237	44
La Rioja	204	0,9	0,3	123	757	140
Ceuta i Melilla	345	1,6	1,3	577	2.588	477
TOTAL REGIONALITZAT	21.891	100,0	0,2	100	543	100

* Bàsicament obres hidràuliques, comunicacions i habitatge (vegeu l'annex).

Font: Anuari Estadístic del Ministeri de Foment i INE.

anys –gràcies, principalment, a les obres del TAV–, l'Estat mai no ha arribat a invertir-hi ni tan sols el percentatge corresponent al pes de la seva població en tot el període 1991-2004, mentre que a la resta de comunitats amb un nivell de renda per càpita elevat sí que s'han superat els percentatges de la població i del PIB en alguns anys.

Per tipus d'infraestructures, durant el període analitzat Catalunya ha rebut de l'Estat un volum d'inversió per a carreteres un 51% inferior a la mitjana en pes sobre el PIB i un 40% inferior a la mitjana per càpita i, en canvi, té un índex d'intensitat mitjana diària de trànsit a la xarxa de carreteres estatal l'any 2004 un 62% superior a la mitjana. Aquesta última variable, tot i estar molt correlacionada amb la població i l'activitat econòmica, mostra el veritable ús diferencial que es dona a la infraestructura, ja sigui pel fet que una regió tingui una determinada estructura

econòmica o poblacional més o menys intensiva en l'ús del transport per carretera, o per la situació geogràfica de la regió en un lloc de pas. Cal reflexionar sobre el fet que les comunitats amb un grau més elevat de congestió a la xarxa estatal de carreteres coincideixen, bàsicament, amb les de menys inversió per habitant i en percentatge sobre el PIB.

D'altra banda, la inversió estatal a Catalunya en ferrocarrils entre els anys 1991 i 2004 s'ha situat a la mitjana en termes de PIB i un 23% per sobre en termes de població; la de ports, un 39% per sota del percentatge sobre el PIB del conjunt de comunitats amb front marítim i un 21% per sota segons el criteri poblacional; la inversió en aeroports ha estat un 25% inferior a la del conjunt de comunitats autònomes en percentatge sobre el PIB i un 8% inferior per càpita, i, per últim, la inversió estatal realitzada a la resta d'infraestructures s'ha situat un 67% per sota de la

mitjana segons el criteri del PIB i un 60% per sota segons el criteri de població.

Per tant, s'observa que el dèficit inversor de l'Estat a Catalunya es concreta en les infraestructures de carreteres (tot i ser una comunitat autònoma amb un elevat grau de congestió a la xarxa estatal), en les infraestructures aeroportuàries (ja que en el període analitzat les inversions s'han concentrat a Madrid), en les portuàries (igual com a les restants comunitats autònomes de l'arc mediterrani) i en les hidràuliques, mentre que les infraestructures ferroviàries són les úniques que se situen a la mitjana estatal en termes de PIB i per sobre de la mitjana en termes per càpita, gràcies a les obres del TAV realitzades a Catalunya en els darrers anys. Així doncs, mentre en el conjunt de comunitats autònomes el total de la inversió acumulada entre els anys 1991 i 2004 s'ha concentrat principalment en les inversions en carreteres (amb un 39,8% del total), seguides de les de ferrocarrils (20,8%), a Catalunya les

inversions estatals s'han concentrat principalment en ferrocarrils (33,2%) i després en carreteres (31,3%).

Finalment, cal esmentar que, tenint en compte la importància estratègica de les grans infraestructures com a factor bàsic per al desenvolupament econòmic, la política inversora duta a terme per l'Estat entre els anys 1991 i 2004, bàsicament centralista (xarxa radial de transport) i de reequilibri territorial, ha perjudicat especialment Catalunya, provocant en aquesta comunitat autònoma deficiències d'infraestructures que representen un llast per a la competitivitat de l'economia catalana i frenen l'atracció de noves inversions i que, per tant, limiten el paper de Catalunya com a motor de l'economia espanyola. La alternativa seria una política que tingués en compte criteris de demanda potencial i de potenciació d'una xarxa de transport en malla i de l'Euroregió, de manera que la situació estratègica de Catalunya en el sud d'Europa es desenvolupés degudament.

ANNEX

Tipologia d'infraestructures i correspondència amb les direccions generals i ens públics Inclosos als anuaris estadístics del ministeri de foment 1991-2004			
Tipus d'infraestructures	DG o ens públic	Període	% s/ inversió total reg. en el període
TRANSPORT:			
Carreteres			39,8
	DG Carreteres	91-04	38,9
	Empresa Nacional d'Autopistes	91-02	0,9
Ferrocarrils			20,8
	DG Ferrocarrils	91-04	4,4
	RENFE	91-04	4,7
	FEVE	91-04	0,4
	ADIF o GIF	97-04	10,9
	Bilbao Ria 2000	94-02	0,3
Transport marítim			8,2
	DG Marina Mercant	91-04	0,1
	Ports de l'Estat	91-04	6,3
	SASEMAR (Salvament i Seguretat Marítima)	93-04	0,1
	DG Costes	91-04	1,7
Aeroports			10,9
	DG Aviació Civil	91-04	0,1
	AENA	91-04	10,8
RESTA (*):			20,3
	DG Obres Hidràuliques	91-04	12,5
	Confederacions hidrogràfiques	91-04	2,2
	DG Habitatge	91-04	0,5
	Societat Estatal de Promoció i Equipament del Sól	91-03	1,0
	CEDEX (Estudis i experimentació d'obres públiques)	91-04	0,0
	Centre Nacional d'Informació Geogràfica	04	0,0
	SENASA (Ensenyament aeronàutic civil)	92-04	0,0
	Secretaria de comunicacions	91-00	0,1
	DG Telecomunicacions	91-96	0,1
	Correus i Telègrafs	91-04	1,6
	Hispasat	91-97	0,1
	Retevisión	91-98	0,6
	Comissió del Mercat de les Telecomunicacions	97-99	0,0
	SECEGSA (Estudis per a la comunicació fixa a través de l'Estret de Gibraltar)	92-01	0,0
	Empresa nacional de transport per carretera	91-98	0,0
	Cinturó verd Oviedo	95-01	0,2
	Altres	91-04	1,2

(*) Hi ha un trencament de la sèrie d'inversions relacionades amb telecomunicacions a causa d'un canvi de competències ministerials.