

# El dèficit d'infraestructures asfixia l'economia catalana

---

*Andreu Missé\**

## 1. INTRODUCCIÓ

El dèficit d'infraestructures públiques a Catalunya s'ha convertit en una qüestió de creixent preocupació entre les principals institucions civils catalanes, en el món empresarial i acadèmic. De fet, s'ha erigit en el tema central del debat sobre el futur econòmic de Catalunya. El Cercle d'Economia, la Cambra de Comerç, Foment del Treball i el Col·legi d'Enginyers, entre d'altres, han elaborat molts treballs que manifesten amb profusió el handicap que representen per al desenvolupament de l'economia catalana les greus deficiències en matèria d'infraestructures. Unes limitacions que també tenen conseqüències serioses per a l'economia espanyola en la mesura que Catalunya n'és el motor econòmic més important.

Seat, l'empresa industrial més potent de Catalunya, deixa de fabricar entre 2.000 i 5.000 automòbils l'any pels embussos i les dificultats d'accés a les seves factories. Sony ha de traslladar en camions fins a la frontera francesa la producció destinada a l'exportació i des d'allà comença la distribució per tren en via d'ample internacional per tot Europa. Nissan, Bayer, Bimbo, Caprabo, MRW i Samsung són d'altres exemples d'empreses que pateixen restriccions en la seva competitivitat per la insuficiència d'infraestructures. Són només uns exemples indicatius<sup>1</sup>.

La falta d'infraestructures està frenant de forma alarmant la productivitat de les empreses catalanes, tal com assenyalen els professors de l'IESE Sandra Jódar i Jordi Gual. Segons aquests economistes, entre el 1986 i el 1998 la productivitat de l'economia catalana va créixer a un ritme de l'1,08%, molt inferior al de la resta d'Espanya, que es va situar en l'1,62%. Gual i Jódar consideren la falta d'infraestructures com un dels factors principals de la pèrdua de productivitat. En aquest sentit destaquen que entre el 1976 i el 1995 la inversió pública a Catalu-

---

\* Subdirector d'*El País*.

1. *El País*, 16 de juny de 2002.

nya ha crescut a un ritme anual del 3,15% mentre que a la resta d'Espanya ha augmentat el 4,46%. En el seu treball afirmen com a resum que «Catalunya està patint una desacceleració de la productivitat total dels factors, en relació amb els anys anteriors, que en condiciona el creixement futur. La inversió en infraestructures és insuficient i els nivells de capital tecnològic encara són molt inferiors als d'altres zones capdavanteres de l'Estat com la Comunitat de Madrid»<sup>2</sup>.

Des del 1997, el Cercle d'Economia reclama una atenció més gran en matèria d'infraestructures per part de les administracions públiques. En un document elaborat a finals del 2001, el Cercle va posar en relleu que aquestes limitacions es veuen agreujades pel «disseny radial de les xarxes d'infraestructures de transports i comunicacions, que tendeix a accentuar els actuals desequilibris i condueix a potenciar una gran megalòpoli central amb perjudici de la resta del territori»<sup>3</sup>.

Més recentment, el setembre del 2002, el Col·legi d'Enginyers Industrials de Catalunya assenyalava en un informe que «els retards en l'ampliació del port i de l'aeroport, ja prevista en el Pla Delta des del 1994, els dèficits d'interconnexió d'aquests dos grans equipaments de transport amb la xarxa ferroviària i viària, l'encara pendent arribada del tren d'alta velocitat i un sistema de peatges discriminatori en relació amb la resta de l'Estat posen en perill la situació d'avantatge competitiu amb altres regions europees mediterrànies». Els enginyers asseguren que «el territori de Catalunya no està equipat per les infraestructures que li pertocarien d'acord amb el producte econòmic que genera i la població que hi viu i hi treballa»<sup>4</sup>.

Últimament, el febrer del 2003, la Cambra de Comerç de Barcelona va demanar un pacte d'Estat sobre les infraestructures i demanava concretament a «les administracions públiques que mantinguin l'esforç inversor a Catalunya en el 3,5% del PIB els propers deu anys». En un document posterior, del novembre del 2003, la Cambra també demanava que «la inversió de l'Estat a Catalunya tingui en compte criteris de rendibilitat econòmica i d'increment de la productivitat, a més dels criteris de solidaritat i equilibri interterritorial, de manera que en volum s'aproximi al pes del PIB català en el total estatal (al voltant del 19%)». I afegia que calia «situar el pes de la inversió en el pressupost de la Generalitat en el 2% del PIB català, que és consistent amb l'objectiu anterior del 3,5% per al conjunt del sector públic»<sup>5</sup>.

2. JÓDAR, Sandra i GUAL, Jordi (2002), *Economia catalana: Productivitat i creixement*, IESE (abril), Barcelona.

3. CÍRCULO DE ECONOMÍA (2001), *El papel del estado en el mantenimiento del equilibrio económico territorial en España*, Barcelona, octubre.

4. COL·LEGI D'ENGINYERS INDUSTRIALS DE CATALUNYA (2002), *Els models de transports a Catalunya. Diagnosi*, Barcelona, 16 de setembre.

5. CAMBRA DE COMERÇ DE BARCELONA (2003), *La inversió pública a Catalunya*, Barcelona, novembre. CAMBRA DE COMERÇ DE BARCELONA (2003), *Propostes de la Cambra per a l'impuls econòmic de Catalunya*, Barcelona, novembre.

Al coneixement i divulgació d'aquesta realitat del dèficit d'infraestructures públiques hi ha contribuït de forma decisiva la divulgació de molts estudis de destacats economistes, enginyers i altres professionals, que han posat xifres a aquestes deficiències. Els treballs fan referència tant als dèficit històrics acumulats els darrers cinquanta anys com a l'escassa inversió registrada els últims deu anys tant pel Govern central com per la Generalitat de Catalunya, la qual cosa encara és més preocupant.

Les deficiències són especialment greus en el que fa referència als retards en l'ampliació de l'aeroport i el port de Barcelona, el tren d'alta velocitat, els trens de mercaderies, el metro, les autovies, les escoles públiques i el desplegament de la xarxa de telecomunicacions de banda ampla. Aquests dèficits sens dubte representen una greu asfixia per al desenvolupament de l'economia catalana i de l'espanyola i posen en perill la seva competitivitat amb altres regions europees.

## 2. EVOLUCIÓ DE LES INVERSIONS PÚBLIQUES A CATALUNYA

### 2.1. El dèficit històric. Els darrers quaranta-cinc anys

El dèficit d'infraestructures públiques a Catalunya en relació amb la mitjana d'Espanya és una constant dels darrers anys. Durant els últims quaranta-cinc anys (1955-2000), la inversió del conjunt de les administracions públiques (Govern central, Generalitat i administracions locals) ha estat sempre significativament inferior a Catalunya que a la mitjana d'Espanya. Cap any, ni durant els Jocs Olímpics, ni en cap situació especial o conjuntural, les inversions públiques de l'Estat a Catalunya no han arribat al nivell de la mitjana d'Espanya.

L'evolució de la inversió pública a Catalunya durant aquest llarg període de quaranta-cinc anys ha estat investigada per Joaquim Clusa i Marga Macian, que han tingut en compte dos treballs fonamentals: els estudis de la Fundació BBV (1955-1996) i les investigacions realitzades per les professores Núria Bosch i Marta Espasa (1991-2000). Les dues investigacions coincideixen que en tots dos períodes el diferencial d'inversió pública respecte del PIB entre Catalunya i la mitjana espanyola és d'1,1 punts. Això voldria dir que el sector públic ha deixat d'invertir a Catalunya una mitjana anual de 1.141,9 milions d'euros durant el període 1955-1996, segons les dades del BBV, i de 1.084 milions d'euros entre el 1991 i el 2000, segons l'estudi de Bosch i Espasa<sup>6</sup>. En definitiva, el desenvolupament de l'economia catalana ha sofert l'asfixia d'una menor dotació de capital públic per part del Govern central i de la Generalitat que ha estat compensada, en part, amb una proporció més elevada de peatges o impostos

6. Citat a: CLUSA, Joaquim i MACIAN, Marga (2001), «El finançament de les infraestructures econòmiques de la Regió Metropolitana de Barcelona», *Barcelona Regional*, gener, Barcelona.

municipals que a Catalunya signifiquen una major pressió fiscal que a la resta de l'Estat.

Aquesta menor inversió pública continuada a Catalunya s'ha traduït en una menor dotació de l'estoc de capital públic. Si es compara l'evolució de l'estoc de capital públic per habitant entre el 1975 i el 2000 resulta evident la pèrdua de pes de Catalunya respecte d'Espanya. Segons Pere Lleonart i Àlvar Garola, l'estoc de capital públic a Catalunya el 2000 era de 6.445 euros per habitant, és a dir, el 85% de la mitjana d'Espanya. Aquesta diferència no era tan acusada el 1975, quan l'estoc de capital públic per habitant a Catalunya era el 92% del d'Espanya<sup>7</sup>.

Tot indica, doncs, que durant els darrers anys aquestes diferències no tant sols no s'han reduït, sinó que s'han ampliat. Entre el 1995 i el 2001, la inversió pública a Catalunya ha passat de 2.229 a 2.862 milions d'euros, que representa un creixement del 28,3%, segons les estadístiques de la Fundación de Cajas de Ahorros Confederadas (FUNCAS). Un increment inferior al que ha registrat la inversió pública a Espanya (34,2%) i en la majoria de les comunitats autònomes, com Madrid (53,7%), Castella i Lleó (38,9%), València (38,2%), Galícia (33,2%), Canàries (33,1%) i Andalusia (30,8%)<sup>8</sup>.

## 2.2. Pèrdua de competitivitat respecte de les regions europees

D'altra banda, la dotació de Catalunya en infraestructures de transport és clarament inferior a la mitjana d'una sèrie de països i de regions que per les seves dimensions i la seva estructura es poden prendre com a referència (Holanda Occidental, Dinamarca, Roine-Alps, Baixa Saxònia, Llenguadoc-Rosselló, Hessen, Llombaria-Piemont, Migdia-Pirineus, Baviera, Baden-Württemberg, Aragó i Comunitat Valenciana). Països i regions amb els quals Catalunya cada dia està en una relació de competència més directa. Segons un treball de Mateu Turró i Carles Vergara, Catalunya disposa d'un estoc d'infraestructures de transport equivalent al 14% del seu PIB, mentre que la mitjana dels països i les regions de referència és del 18%.

Si aquesta comparació es fa tenint en compte la població i els quilòmetres quadrats, Catalunya és la regió més mal equipada del conjunt considerat, amb un nivell d'equipament del 63% de la mitjana dels països i les regions citats<sup>9</sup>.

7. LLEONART, Pere i GAROLA, Àlvar (2001), *La inversió en infraestructures de transport a Catalunya*, Gabinet d'Estudis Econòmics, SA, Barcelona.

8. ALCAIDE, Julio i ALCAIDE, Pablo (1995 a 2001), *Balance Económico Regional (Autonomías y Provincias)*, Fundación de las Cajas de Ahorros Confederadas (FUNCAS).

9. TURRÓ, M. i VERGARA, C. (2002), «Necessitats d'infraestructures de transport a l'economia catalana. Nota d'economia», *Revista d'Economia Catalana i de Sector Públic*, núm. 73, 2n quadrimestre 2002.

### 2.3. Menys inversió del Govern central

El pes de la inversió pública del Govern central a Catalunya ha estat sempre per sota tant en relació amb el pes de l'economia com de la població catalana a Espanya. El PIB català representa el 19% del conjunt espanyol i la població catalana és el 15,6% de la de tot l'Estat. Segons un treball d'Esther Sánchez, del Departament d'Economia i Finances de la Generalitat, entre el 1981 i el 1994 el valor de la inversió pública del Govern central va oscil·lar entre el 5,5% i el 10,8% del total de les inversions regionals previstes en els Pressupostos Generals de l'Estat. A partir del 1997 es registra una certa recuperació a passar del 9% d'aquell any fins al 14,8% del 2002. No obstant això, cal fer notar que l'increment en aquest darrer període inclou a més a més empreses públiques i empreses gestores de la Seguretat Social<sup>10</sup>.

Però si tenim en compte les inversions directes del Govern central, les pressupostades per a Catalunya només representen el 5% del total destinat a tot Espanya durant el 2002 i el 2003. Si la comparació es fa en euros per habitant, aquestes inversions (51 euros per habitant) representen la tercera part de la mitjana estatal. Es tracta de les inversions finançades íntegrament per l'Estat i no de les realitzades per mitjà d'empreses o societats públiques, que en una tercera part són finançades pels usuaris, tal com assenyala el professor Germà Bel.

Cal remarcar que es tracta de xifres pressupostades que poden ser molt diferents de les inversions executades efectivament. En l'exercici del 2000, per exemple, el Govern central només va executar el 51% de les inversions pressupostades a Catalunya<sup>11</sup>.

### 2.4. Inversió escassa de la Generalitat

L'acció del Govern de la Generalitat tampoc no ha servit per corregir els dèficit de l'administració central en l'equipament d'infraestructures. Segurament, la incessant assumpció de noves competències sense el finançament adequat ha estat la causa que el Govern de la Generalitat hagi contribuït a agreujar aquestes deficiències. La realitat és que els darrers anys la inversió de la Generalitat ha estat inferior a l'efectuada per altres governs autònoms en les seves respectives comunitats.

Les inversions de la Generalitat d'acord amb les liquidacions pressupostàries s'han mantingut pràcticament estancades des del 1993 (1.364 milions d'euros) fins al 2000 (1.405 milions). El 2001 es va registrar un cert augment (1.636 milions d'euros corrents), però si es descompta l'efecte de la inflació, la inversió

10. SÁNCHEZ, E. (2002), «Evolució de la inversió pressupostada per les administracions públiques a Catalunya, 1981-2002. Nota d'economia», *Revista d'Economia Catalana i de Sector Públic*, núm. 73, 2n quadrimestre 2002.

11. *El País*, 14 de juny de 2001.

efectiva d'aquest darrer any equivaldria solament a 1.339 milions d'euros; és a dir, seria inferior a la del 1993 (Quadre 1).

QUADRE 1	
INVERSIONS DE LA GENERALITAT (LIQUIDACIONS EN MILIONS D'EUROS)	
1993	1.364
1994	1.327
1995	1.146
1996	1.218
1997	1.222
1998	1.364
1999	1.352
2000	1.405
2001	1.636

Font: Liquidació dels Pressupostos de la Generalitat de Catalunya.

El pes relatiu de la inversió en el conjunt del pressupost de la Generalitat no ha deixat de caure. El 1993 representava el 15% de tota la despesa liquidada i el 2001 solament l'11%<sup>12</sup>.

Aquesta congelació de la inversió per part del Govern de la Generalitat fa que entre el 1991 i el 1999, l'Executiu català hagi invertit només el 85% de la mitjana de les comunitats autònomes en relació amb el Producte Interior Brut, segons un treball de l'economista Maria Antònia Monés. Això representa una menor inversió per part de la Generalitat en relació amb altres governs autònoms de 1.922 milions d'euros en el mateix període<sup>13</sup>.

Els pressupostos de la Generalitat de Catalunya per al 2002 van destinar 2.222 milions d'euros a inversions públiques, una xifra inferior a la pressupostada per Andalusia (3.220 milions), Madrid (2.869) i València (2.256), aquesta última amb una economia que representa la meitat de la catalana, si bé cal tenir en compte que tant València com Andalusia s'han beneficiat de les ajudes destinades a les regions objectiu 1. El Govern català va pressupostar l'1,7% del seu PIB per a inversions públiques per a l'any 2002, mentre que a Madrid aquesta xifra és el 2,4%, a Andalusia el 3,6% i a Galícia el 3,9%<sup>14</sup> (Quadre 2).

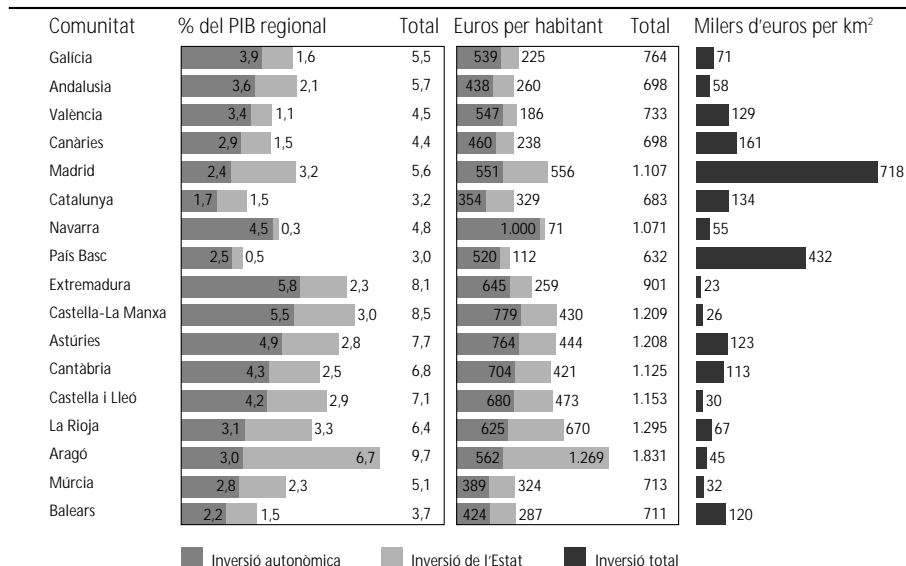
12. Liquidacions dels Pressupostos de la Generalitat.

13. MONÉS, Maria Antònia (Ajuntament de Barcelona), BOSCH, Núria i ESPASA, Marta (Institut d'Economia de Barcelona) i CLUSA, Joaquim i MACIAN, Marga (Barcelona Regional) (2001), «La inversió de les administracions públiques», Gabinet Tècnic de Programació, IEB, *Barcelona Regional*, 9 de novembre, Barcelona.

14. *El País*, 26 de novembre de 2001.

QUADRE 2

## INVERSIÓ DELS GOVERNOS AUTÒNOMS I DE L'ESTAT DE LES AUTONOMIES EL 2002



Font: *El País* amb informació del projecte de pressupostos de l'Estat de 2002 i dels 17 projectes de pressupostos dels governs autònoms.

Com a síntesi, per il·lustrar la falta de despesa pública del Govern central i de la Generalitat resulta especialment aclaridor el recent treball de Núria Bosch, catedràtica d'Hisenda Pública, que fa la comparació entre la província de Barcelona i la Comunitat de Madrid, al tractar-se de dos àmbits molt més equiparables pel que fa a població i nivell d'activitat econòmica. Així, amb dades liquidades, en el període 1991-2000, la inversió per persona de l'Estat a Catalunya (109 euros) i la província de Barcelona (82) ha quedat molt per sota de la mitjana espanyola (162) i de la Comunitat de Madrid (176).

Durant el període 1991-2002, el dèficit acumulat per la falta d'inversions de l'Estat a la província de Barcelona arriba a 6.155 milions d'euros. Aquest problema s'agreuja per la falta d'inversió de la Generalitat. «Aquesta —assenyala Bosch— hauria rebut 4.418 milions d'euros més d'inversió en el mateix període, si la Generalitat hagués realitzat la mateixa inversió per habitant que el govern de Madrid. Per tant, entre el sector públic estatal i autonòmic Barcelona acumula entre el 1991 i el 2002 un dèficit inversor respecte de la Comunitat de Madrid de més de 10.500 milions»<sup>15</sup>.

15. BOSCH, Núria (2003), «Una discriminació històrica», *El Periódico de Catalunya*, 3 de desembre. BOSCH, Núria, ESPASA, Marta, MONÉS, Maria Antònia i PUIG, Enric (2003), *La inversión pública por niveles de Gobierno (1991-1992). Catalunya y Barcelona en relación a España y Madrid*, Gabinet Tècnic de Programació, Ajuntament de Barcelona, Barcelona.

## 2.5. Compensació dels governs locals

La insuficiència d'inversió pública a Catalunya per part dels governs central i autònom ha estat compensada en part pels ajuntaments. Durant el període 1995-1998, en el cas de Catalunya, la inversió dels ajuntaments va suposar el 43% del total; la de la Generalitat, el 39,1%; la del Govern central, el 14,5%, i la de les Diputacions, el 2,6%, d'acord amb un estudi de La Caixa. A la resta d'Espanya, l'esforç inversor dels ajuntaments és més baix: el 28%, mentre que l'aportació del Govern central és del 29,4%, la de les comunitats autònomes, del 35,6%, i la de les diputacions, del 6,9%<sup>16</sup>.

Altres estudis, no obstant això, donen una distribució més equilibrada de les inversions entre els tres nivells de govern. Joaquim Clusa i Marga Macian, que han analitzat el període 1991-2000, apunten «la regla dels terços» en el sentit que cada administració aporta aproximadament un terç de la inversió pública total. Clusa i Macian fan notar, però, que a Catalunya l'aportació de l'administració autonòmica (38%) i la de les corporacions locals (33%) és més elevada que al conjunt d'Espanya, on la inversió de les administracions autonòmiques és del 33% i la de les corporacions locals del 26%<sup>17</sup>.

En aquest sentit, l'estudi de la Cambra de Comerç de Barcelona constata que els darrers anys hi ha hagut un canvi substancial en la distribució del pes de la inversió pública en els pressupostos de l'Estat i de la Generalitat. Així, mentre que el 1993 la proporció de la inversió pública es repartia entre el 13% per part del Govern central i el 87% per part de la Generalitat, el 2003 l'aportació de l'Estat (51%) superava lleugerament la del Govern autònom (49%)<sup>18</sup>.

En qualsevol cas, la conseqüència d'un pes més fort de la inversió municipal a Catalunya es tradueix en un esforç fiscal més elevat per part dels ciutadans dels municipis catalans. Així, de les deu ciutats espanyoles de més de 50.000 habitants amb més pressió fiscal sis són catalanes, segons un treball de l'Institut d'Estudis Econòmics. Badalona, amb un índex 79,5; Barcelona (78,5) i l'Hospitalet de Llobregat (73,9) són els municipis que suporten una fiscalitat més elevada. A molta distància de Madrid (45), Granada, (38) o Salamanca (18,7)<sup>19</sup>.

## 2.6. Previsions de futur insuficients

Potser el més preocupant és que les previsions per als pròxims anys, tant del Govern central com del de la Generalitat, no només no reduiran aquest dèficit sinó que continuaran aprofundint-lo.

16. LA CAIXA (1999), «La inversió pública: una perspectiva històrica i territorial», *Informe mensual de la Caixa*, juny.

17. CLUSA, JOAQUIM I MACIAN, MARTA (2001), «El finançament de les infraestructures econòmiques de la Regió Metropolitana de Barcelona», *Barcelona Regional*, gener, Barcelona.

18. CAMBRA DE COMERÇ DE BARCELONA (2003), «La inversió pública a Catalunya», Barcelona, febrer.

19. «La reforma de la financiación local», *Revista del Instituto de Estudios Económicos*. núm. 4/2000.



El Pla d'Infraestructures de Transports del Ministeri de Foment (2000-2007, aeroports, ports, autopistes i ferrocarrils) preveu unes inversions a Catalunya de 9.372 milions d'euros durant tot el període, la qual cosa representa el 12,7% de les inversions totals en el conjunt de comunitats. Si no es tenen en compte els ports, que pràcticament autofinancen les seves inversions, el percentatge és de només l'11,7%<sup>20</sup>.

El ministeri també fa una projecció de l'evolució de l'estoc de capital públic entre el 1999 i el 2010. En aquest període, l'estoc de capital públic a Catalunya passarà de 15.204,6 a 22.125,7 milions d'euros, xifra que representa un increment del 45,5%. En el mateix període l'estoc de capital públic a Espanya creixerà a un ritme més intens i arribarà a 177.692,6 milions d'euros, cosa que significa un increment del 67,1%<sup>21</sup>.

En els pressupostos de la Generalitat per a 2003, les inversions previstes pel Govern de Jordi Pujol són de 2.450 milions d'euros, inferiors a les d'Andalusia (3.562 milions) i lleugerament superiors a les de València (2.357 milions) i Madrid (2.229 milions).

Tots els estudis, treballs i pressupostos dels respectius governs per a 2003, com també els diferents plans oficials de la Generalitat (2001-2007) i l'Estat (2001-2007) posen de manifest no tan sols el dèficit històric, sinó el que és més preocupant: el dèficit futur.

S'han fet molts estudis segons els diferents escenaris i períodes. Mateu Turró i Carles Vergara, en el Fòrum organitzat a través de la Universitat Politècnica de Catalunya, preveuen que les inversions necessàries per al període 2001-2010 estiguin en un ventall que va des dels 13.820 milions d'euros fins als 30.650, segons es vulgui assolir en 10 o 15 anys el mateix nivell que determinades regions europees o Holanda Occidental.

Joaquim Clusa i Marga Macian estimen les necessitats d'inversió d'infraestructures econòmiques per al mateix període en 45.000 milions d'euros. D'aquests, 28.245 són inversions públiques i 16.700, inversions privades, bàsicament en telecomunicacions i R+D.

En qualsevol cas, es tracta de previsions molt diferents de les oficials encara que els períodes i les matèries de comparació són diferents. El programa del ministeri de Foment (2000-2007, ferrocarrils, aeroports, ports i autopistes i autopistes) és de 9.512 milions d'euros i de 14.148 incloent-hi totes les altres inversions. Les previsions del Govern de Jordi Pujol per al període 2001-2005 són de 16.800 milions d'euros. L'oposició socialista a Catalunya, per a un període més curt (2001-2004), estimava necessaris 25.771 milions d'euros.

En tots els casos es parla poc de finançament i menys encara de prioritats. Els

20. MINISTERIO DE FOMENTO (2002), «Plan de Infraestructuras de Transportes (2000-2007)», gener.  
21. ÁLVAREZ-CASCOS, Francisco (2002), «Cataluña a la vanguardia de la convergencia de España», conferència 21 d'octubre.

costos de les obres de regadiu del canal Segarra-Garrigues (70.150 hectàrees i 15.000 pagesos) ja s'han desviat més del 56%, en passar dels 985 milions d'euros previstos el 1999 als 1.544 milions del 2002. Una inversió molt elevada per a unes activitats agrícoles que difícilment seran rendibles sense les subvencions europees.

### 3. EVOLUCIÓ SECTORIAL

#### 3.1. Carreteres, autovies i autopistes

La falta de capacitat operativa de les carreteres catalanes ha estat posada de manifest per part de destacades empreses de distribució, com Bimbo o Caprabo. El retard en el desdoblament d'algunes de les vies més estratègiques és clamorós. La N-II (Madrid-Barcelona-la Jonquera), per exemple, és l'única carretera de la xarxa nacional radial que encara no té doble via en tot el seu itinerari. El tram pendent d'ampliació entre Cervera i Igualada registra seriosos embussaments molt freqüents, mentre que el nombre d'accidents de trànsit s'ha disparat. Tampoc no hi ha doble via a la N-340 (Barcelona-València, la carretera amb més intensitat de trànsit d'Espanya). Aquesta situació d'ofec s'ha pogut alleugerir gràcies a les autopistes de peatge, que han evitat el col·lapse de la xarxa viària.

Les competències en carreteres estan repartides pràcticament entre l'Estat i la Generalitat. Els darrers anys, tant les inversions del Govern central com les de l'autònom han estat estancades i clarament insuficients. Entre el 1990 i el 2000, el ministeri de Foment ha invertit a la xarxa de carreteres a Catalunya 2.310 milions d'euros. Aquest volum (210 milions anuals) representa només el 8,9% del total invertit a tot Espanya. La inversió del 2000 (191 milions d'euros) es manté congelada, pràcticament amb la mateixa quantitat que el 1992 o el 1995. Durant aquests onze anys la inversió de Foment a Catalunya ha estat de 72.345 euros per quilòmetre quadrat, mentre que a Madrid ha estat el triple (217.766 euros per quilòmetre quadrat)<sup>22</sup>.

En el període d'onze anys (1991-2001) la Generalitat ha invertit a la xarxa de carreteres 2.384,51 milions d'euros (217 milions anuals), però en el cas del Govern autònom no és que hi hagi hagut només una congelació de les inversions, sinó que hi ha hagut una clara reducció. Els anys 1994 i 1995 el Govern català hi va invertir 326 i 336 milions d'euros respectivament, mentre que el 2000 i el 2001 hi va invertir només 125 i 240 milions, respectivament<sup>23</sup>.

Les previsions de Foment per al període de vuit anys (2000-2007) són de 1.460 milions d'euros, uns 182 milions d'euros anuals, i el 6,5% de la inversió prevista per a tot Espanya. Això suposa un ritme inferior al de la dècada passada. Foment calcula que l'estoc de capital públic en carreteres entre el 1999 i el

22. MINISTERIO DE FOMENTO (2002), «Plan de Infraestructuras de Transportes (2000-2007)», gener.

23. Institut d'Estadística de Catalunya.

2010 creixerà en 1.793 milions d'euros, el 5,7% del creixement que registrarà l'estoc de capital públic a tot Espanya<sup>24</sup>.

Les inversions que preveu la Generalitat per als pròxims anys (2001-2005) són de 931 milions d'euros, que representen una mitjana de 186,2 milions d'euros anuals, molt per sota dels 217 milions de la dècada anterior<sup>25</sup>.

### 3.2. L'aeroport del Prat

Ja han passat sis anys des que el catedràtic de Fonaments d'Anàlisi Econòmiques, Andreu Mas-Colell, posés l'aeroport del Prat com l'exemple paradigmàtic dels mals del centralisme. Mas-Colell reclamà, en una solemne conferència en la Jornada anual del Col·legi d'Economistes de 1997, una gestió autònoma de l'aeroport per mitjà d'un consorci. Mas-Colell va advertir que «en el tema de l'aeroport a Catalunya ens hi juguem el futur, és a dir, ens hi juguem la possibilitat de constituir-nos en una regió a la primera línia d'Europa». En la seva opinió, del que de debò es tracta és «d'aconseguir el trencament del control centralitzat». Oferia diverses alternatives: 1) «L'aeroport podria ser responsabilitat d'un gran consorci que inclogués totes les institucions»; 2) «O bé podria ser responsabilitat d'un consorci d'institucions privades representatives, una situació comuna a altres àmbits europeus»; 3) «O també podria, simplement, anar a càrrec d'una empresa privada que, ben mirat, tampoc no cal que sigui estrictament catalana. El que sí que cal és que no sigui part d'un monopoli que controli una multiplicitat d'aeroports d'envergadura potencial similar».

Han passat sis anys, Mas-Colell ha deixat de ser conseller de la Generalitat i aquella infraestructura «en què ens hi juguem el futur» està pitjor que mai. Segurament, aquests darrers sis anys són precisament el període en el qual s'han aguditzat més els efectes del centralisme, i l'aposta del Govern de l'Estat per l'aeroport de Madrid ha estat més decisiva que mai<sup>26</sup>.

En aquests sis anys s'ha posat de manifest que el cas de l'aeroport del Prat és segurament l'exemple més eloqüent dels efectes perversos d'un planejament centralista i radial de les infraestructures. L'aeroport del Prat, com tots els altres, està integrat a AENA (Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea) en un model que el subordina completament al de Barajas, sobretot en les connexions internacionals. Amb el model d'AENA, al Prat li és pràcticament impossible convertir-se en un *hub* important per a vols intercontinentals, la qual cosa és fonamental per al seu futur.

24. MINISTERIO DE FOMENTO (2002), «Plan de Infraestructuras de Transportes (2000-2007)», gener.

25. PUJOL, Jordi (2001), «Infraestructures a Catalunya», Conferència al Col·legi d'Enginyers de Camins, Canals i Ports, 7 de maig.

26. MAS-COLELL, Andreu (1997), «Una reforma estructural necessària: la relació Catalunya-Espanya», Jornada dels Economistes, 20 de novembre.

L'aposta decidida d'AENA per Barajas és un factor clar d'aquest desequilibri. Segons Pere Lleonart i Àlvar Garola, entre el 1955 i el 2001 la inversió a l'aeroport de Madrid ha triplicat la que s'ha destinat al de Barcelona. Des del 1992, aquest desequilibri ha empitjorat. Des d'aquesta darrera data, en què es va renovar l'aeroport del Prat, la inversió a Madrid ha estat 6,5 vegades superior a la de Catalunya. És evident que en aquest cas les inversions públiques tampoc no tenen relació amb els serveis. Lleonart i Garola assenyalen que la valoració monetària de l'aeroport de Barcelona és una quarta part del valor de l'aeroport de Madrid. Una xifra que es comenta per ella mateixa si es té en compte que El Prat rep el 60% dels passatgers de Madrid i el 30% de les mercaderies<sup>27</sup>.

El panorama de futur és potser encara més ombrívol. En el Plan de Infraestructuras 2000-2007, l'aposta del Ministeri de Foment continua sent per la Comunitat de Madrid (Barajas), on preveu destinar 3.752 milions d'euros. En el mateix període, Catalunya rebrà unes inversions de menys de la meitat, 1.821 milions d'euros<sup>28</sup>.

Al començament del 2003, les principals institucions econòmiques catalanes –Foment del Treball, Cambra de Comerç, Port, Consorci de la Zona Franca i la Fira–, juntament amb els sindicats en el marc del Pla Estratègic Metropolità de Barcelona, han pres consciència d'aquest greu handicap per al desenvolupament i han proposat una gestió autònoma de l'aeroport. Ni més ni menys que el que deia Mas-Colell. La vella reivindicació que ara s'ha formalitzat de manera concreta, però que difícilment pot prosperar si les administracions central i autonòmica no ho assumeixen<sup>29</sup>.

Potser no seria sobrer recordar que determinades infraestructures són cada dia més un assumpte de responsabilitat local o regional que federal, com assenyala Josep Anton Acebillo. L'arquitecte que era responsable de les obres de l'Ajuntament de Barcelona recorda, per exemple, que Denver, Manchester, Nàpols i Osaka han realitzat els seus respectius aeroports en contra dels desitjos dels seus governs. És clar, doncs, que el conflicte sobre la distribució de recursos en matèria d'infraestructures i l'establiment de prioritats no és un fet diferencial sinó un contenciós recurrent als països més avançats.

Els promotors d'aquesta iniciativa recorden que entre el 1994 i el 1999 les inversions del Govern central a Barajas han estat de 184,8 milions d'euros, i de 22,7 milions al Prat. És a dir, vuit vegades més a Madrid. Unes dades que indiquen unes proporcions pràcticament idèntiques a les donades pel ministeri de Foment per al mateix període, que comptabilitza 25,7 milions d'euros per al Prat i 199,8 milions a Barajas; és a dir, 7,7 vegades més per a l'aeroport de Madrid.

27. LEONART, Pere i GAROLA, Àlvar (2001), *La inversió en infraestructures de transport a Catalunya*, Gabinet d'Estudis Econòmics, SA, Barcelona.

28. MINISTERIO DE FOMENTO (2002), «Plan de Infraestructuras de Transportes (2000-2007)», gener.

29. *El País*, 15 de gener de 2003.

Es tracta d'unes desigualtats que és impossible que és justifiquin a partir de la diferència de passatgers, el tràfic de mercaderies, el turisme o l'activitat econòmica de les respectives comunitats. Els anys 2001 i 2002 les inversions pressupostàries en matèria d'aeroports creixen fortament, però sempre amb un gran desequilibri a favor de Madrid (341,1 milions d'euros) enfront de Catalunya (105 milions)<sup>30</sup>.

Els municipis promotors del Pla Estratègic Metropolità de Barcelona es proposen crear un consorci en què la gestió sigui totalment independent de les administracions públiques, un sistema que funciona a la majoria de països europeus. El 1999, l'aeroport de Barcelona va generar uns beneficis de 48,22 milions d'euros i el de Madrid, 92,7 milions. Encara que la majoria d'aeroports són deficitaris, AENA va tancar l'exercici esmentat amb uns beneficis de 208,1 milions d'euros.

El model de gestió privada d'aeroports compta amb molts i importants exemples a Europa. Josep M. Sánchez Pascual, director general de Política Financera de la Generalitat, assenyala que la British Airports Authority (BAA), que cotitza en Borsa, és propietària i gestora de set aeroports al Regne Unit i en gestiona onze a l'exterior: Nàpols (Itàlia); Indianapolis (Estats Units), sis a Austràlia, dos a Oman i un a Maurici. Als Països Baixos, la societat Schiphol Group, participada pel Govern estatal (75,8%) i les ciutats d'Amsterdam (21,8%) i Rotterdam (2,4%), és propietària i gestora dels aeroports d'Amsterdam, Rotterdam i Lelystad. Altres processos de privatitzacions d'aeroports estan en marxa a Alemanya, Irlanda, Itàlia i Grècia<sup>31</sup>.

### 3.3. AVE i ferrocarrils

El retard del tren d'alta velocitat Madrid-Barcelona és sens dubte el desastre més greu en matèria d'infraestructures a Catalunya. És el gran nyap. Ja no és qüestió de retards més o menys dilatats. Ara ja no es creu ningú que l'arribada a Barcelona serà el 2004, la darrera previsió oficial, sinó que podria retardar-se fins al 2007 o més enllà. Hi ha hagut totes les falles imaginables. Després de l'endarriment inicial per l'estèril polèmica entre les administracions sobre el traçat (amb més de deu variants), que va arribar al paroxisme amb l'oposició frontal dels ministres del Govern central Francisco Álvarez-Cascos i Josep Piqué a l'enllaç de l'AVE amb l'aeroport del Prat, s'han anat acumulant els errors —el sistema de senyalització, la catenària, l'aparició de caveres sota la via i problemes de moviments del subsòl...—, que s'han produït per les presses i la falta de pressupost, segons el Col·legi de Geòlegs de Catalunya.

30. *El País*, 17 de novembre de 2002.

31. SÁNCHEZ PASCUAL, Josep M. (2002), «Sistemes de finançament d'infraestructures en temps de restriccions pressupostàries. Nota d'economia», *Revista d'Economia Catalana i de Sector Públic*, núm. 73, 2n quadrimestre 2002.

L'acord de construir una estació central al Prat implicava el compromís per part de la Generalitat de finançar les infraestructures de connexió, obres que, segons les xifres divulgades, oscil·len entre 150 i 220 milions d'euros, però el Govern català no n'ha consignat res en absolut en els pressupostos per al 2003<sup>32</sup>.

El debat sobre la connexió del tren d'alta velocitat amb l'aeroport i, sobretot, qui l'havia de pagar és paradigmàtic de la mentalitat de Foment. Aquests tipus de connexions ja existeixen en els principals aeroports europeus com Frankfurt i Düsseldorf a Alemanya; Charles de Gaulle i Lió a França; Schiphol a Holanda; Zaventem a Brussel·les i Malpensa a Milà. La realitat és que des del 1998 s'ha perdut molt temps<sup>33</sup>.

De moment, la primera etapa de l'AVE Lleida-Madrid, que va entrar en servei l'octubre del 2003, amb nou mesos de retard, estarà equipada amb trens Talgo convencionals que circularan a una velocitat màxima de 200 quilòmetres per hora, quant la prevista era de 350. La velocitat mitjana és de 175 quilòmetres per hora, lluny dels 300 anunciats.

Encara és més preocupant la connexió amb França. La Cambra de Comerç de Barcelona estima que els retards acumulats fan que l'arribada a Figueres no sigui fins al 2008 o al 2009. En qualsevol cas, els retards signifiquen també importants desviaments dels costos. Dels 6.611 milions d'euros del cost previst per tot el projecte fins a la frontera francesa ja s'ha passat a 8.156 milions, és a dir un increment del 23,4%.

Per altra banda, el Govern francès ha retardat el tram Montpeller-Perpinyà fins al 2014, quatre anys més tard del 2010 inicialment previst.

Tots aquests retards contrasten amb l'acceleració de les obres del Madrid-València. El projecte inicial havia previst el 2001 per a aquest tram. La celebració de la Copa Amèrica de Vela el 2007 a la ciutat del Túrria ha obert moltes esperances que l'AVE estigui en funcionament en aquesta data, segons va anunciar Loyola de Palacio, comissària europea de Transports, encara que després va ser desmentida pel Ministeri de Foment. Però les esperances d'avançar aquest tram són molt fonamentades atesa l'afinitat dels governs del Partit Popular a Madrid i a València.

De totes maneres, les inversions previstes en el pla del ministeri de Foment (2000-2007) per a ferrocarrils, alta velocitat, rodalia i actuacions urbanes són de 4.544 milions d'euros; és a dir, només el 12,5% del previst per a tot l'Estat. Ni en el moment en què es produeix la inversió més emblemàtica, com és la de l'AVE, Catalunya aconsegueix uns recursos proporcionals al pes de la seva economia o de la seva població<sup>34</sup>.

32. *El País*, 21 de novembre de 2002.

33. *El País*, 17 de novembre de 2002.

34. MINISTERIO DE FOMENTO (2002), «Plan de Infraestructuras de Transportes (2000-2007)», gener.

A part del tren d'alta velocitat, potser el més preocupant és que a la pràctica l'abandó de Foment ha significat el desmanegament del sistema ferroviari de Catalunya. Les línies de la Pobla de Segur, Puigcerdà, Manresa i Lleida, avui estan pitjor que fa vint anys. Poblacions importants com Vilafranca del Penedès, Vilanova i la Geltrú o Sitges s'han quedat sense tren de llarg recorregut. A Vilanova, per exemple, hi passen els trens però no hi paren. Per fer qualsevol connexió els seus habitants han d'anar a Barcelona.

Per la seva banda, Clua i Macian afirmen que en relació amb les dotacions mitjanes europees, ponderant població i superfície, Catalunya té un dèficit d'uns 672 quilòmetres de ferrocarril, i respecte a la Comunitat de Madrid, un dèficit de 594 quilòmetres. Perquè la dotació de ferrocarrils de Catalunya, exclosa la xarxa de metro, es pogués equiparar a la mitjana de la Unió Europea, ponderant població i superfície, s'haurien de construir 672 quilòmetres nous de vies per passar dels 1.297 quilòmetres actuals a 1.969 quilòmetres<sup>35</sup>.

#### 3.4. Els ports de Barcelona i Tarragona

També resulten insuficients els equipaments dels ports de Barcelona i Tarragona, que representen el 15% de la dotació total espanyola en aquesta infraestructura però que apleguen en conjunt el 18% del tràfic de mercaderies, segons el treball de Pere Leonart i Àlvar Garola<sup>36</sup>. Però el cas del ports és especialment il·lustratiu per comprovar els avantatges de la gestió autònoma i representen sens dubte un referent important per a l'aeroport.

Segons les previsions de Foment en el pla (2000-2007), les inversions del ministeri a Catalunya són de 1.548 milions d'euros, el 20,6% de les de tot l'Estat. Però en aquest cas en què la dotació resulta més alta que els percentatges de PIB o població es dona la circumstància que l'aportació del Govern central és mínima. El finançament de les obres del port de Barcelona va a càrrec de l'entitat amb els beneficis generats, endeutament, empreses i usuaris vinculats i fons europeus.

Les obres d'ampliació del port de Barcelona, previstes en el pla director durant el període 1999-2011, representen una inversió de 1.773 milions d'euros. D'aquesta quantitat, 531 milions són obres de superestructura i equipaments com grues i maquinària que va a càrrec dels operadors del sector privat. Dels 1.242 milions restants d'obres d'infraestructura, 195 milions d'euros també són aportats pel sector privat. Els 1.047 milions d'euros restants són finançats amb Fons de Cohesió (202 milions), un crèdit del Banc Europeu d'Inversions (250 mi-

35. CLUSA, Joaquim i MACIAN, Marta (2001), «El finançament de les infraestructures econòmiques de la Regió Metropolitana de Barcelona», *Barcelona Regional*, gener, Barcelona.

36. LLEONART, Pere i GAROLA, Àlvar (2001), *La inversió en infraestructures de transport a Catalunya*, Gabinet d'Estudis Econòmics, SA, Barcelona.

lions), crèdits d'entitats financeres (60 milions) i la resta, amb endeutament de l'Autoritat Portuària. L'exemple és eloqüent i no precisa gaire comentari més<sup>37</sup>.

### 3.5. El metro

El metro, una obra pública que es finança de forma compartida entre el Govern central, els autònoms i les administracions locals, és també un exemple per entendre la pèrdua d'avantatge competitiu de Barcelona respecte de Madrid. Segons el treball ja comentat del Col·legi d'Enginyers Industrials, Madrid tenia a finals del 2002, 176 quilòmetres de xarxa de metro amb 202 estacions. Barcelona en té 81 quilòmetres i 112 estacions. Si se sumen a aquesta xifra els trams urbans de Ferrocarrils de la Generalitat, la xifra queda en 129 quilòmetres i 145 estacions. Entre el 1995 i el 2000, Madrid va invertir 1.550 milions d'euros en la seva xarxa de metro, que li van permetre construir 38 noves estacions i allargar 56 quilòmetres més la xarxa. En el mateix període, la inversió a la xarxa de Barcelona va ser de 510 milions d'euros —la tercera part que a Madrid—, que va servir per incrementar les línies en només 18 estacions i 12 quilòmetres.

Si comparem les previsions per als pròxims anys, l'avantatge a favor de Madrid respecte de Barcelona encara creix més. La capital d'Espanya tenia en marxa nous projectes fins al 2003 per valor de 2.120 milions d'euros, que signifiquen 37 noves estacions i 58 quilòmetres. A Barcelona, el Pla Director d'Infraestructures (PDI) ha planificat l'ampliació de la xarxa entre el 2001 i el 2010 amb 67 estacions i 64 quilòmetres, que s'han pressupostat en 3.260 milions d'euros. En definitiva, tot això vol dir que entre el 1995 i el 2003 Madrid haurà augmentat la seva xarxa de metro en 75 estacions i 114 quilòmetres, mentre que Barcelona, entre el 1995 i el 2010, és a dir amb set anys més, només l'haurà arribat a incrementar en 85 estacions i 76 quilòmetres<sup>38</sup>. Aquestes darreres xifres seran novament superades per Madrid quan aprovi el seu Pla d'Infraestructures 2003-2010.

Aquestes desigualtats són conseqüència directa de la diferència d'inversions de la Comunitat de Madrid i del Govern català. Les inversions de la Generalitat de Catalunya en el metro de Barcelona són molt inferiors a les que realitza la Comunitat de Madrid a la capital de l'Estat. Així, entre el 1995 i el 2003, el Govern de Ruiz-Gallardón hi haurà invertit 2.780 milions d'euros, més del doble dels 1.210 milions que la Generalitat hi haurà destinat entre el 1995 i el 2010, segons assenyala el treball dels enginyers.

En relació amb els contractes-programa de subvencions per equilibrar el dèficit d'explotació entre el 1995 i el 2001, l'Estat va aportar 950 milions d'euros a Madrid i 663 milions a Barcelona.

37. PORT DE BARCELONA (2001), *Memòria anual*.

38. AUTORITAT DEL TRANSPORT METROPOLITÀ, *Pla Director d'Infraestructures*.



Un estudi elaborat per l'Àrea Metropolitana de Barcelona subratlla el greuge històric de l'Estat en el finançament del transport públic entre la regió metropolitana de Barcelona i l'àmbit metropolità de Madrid. L'estudi assenyala que entre el 1990 i el 2002, el Govern central ha destinat 867 milions d'euros més al transport públic de Madrid que al de Barcelona, és a dir, el 49% més. Pel que fa a les aportacions dels governs autònoms durant el període 1998-2002, la Comunitat de Madrid ha aportat 1.014 milions d'euros, mentre que el finançament de la Generalitat al transport metropolità de Barcelona ha estat només de 494 milions d'euros. L'estudi considera que «si la Generalitat mantingués les mateixes proporcions de finançament que la Comunitat de Madrid envers el món local, hauria d'incrementar les aportacions anuals en aproximadament 60 milions d'euros»<sup>39</sup>.

#### 4. CONCLUSIONS

Tal com hem vist, els estudis i treballs dels experts més qualificats i les manifestacions de les principals institucions del món empresarial i acadèmic han posat en relleu l'asfixia que pateix l'economia catalana pel dèficit d'infraestructures públiques. Aquest dèficit té moltes manifestacions.

A. *El dèficit històric*: els estudis assenyalen que en els darrers cinquanta anys, Catalunya ha patit un dèficit anual d'inversió pública en relació amb el Producte Interior Brut (PIB) d'1,1 punts respecte de la mitjana espanyola. Això ha comportat unes inversions inferiors en mil milions d'euros anuals de mitjana durant aquest llarg període.

B. *Menor estoc de capital*: el dèficit acumulat ha significat que actualment Catalunya tingui una menor dotació de capital públic per habitant que Espanya. L'estoc de capital públic per habitant a Catalunya és equivalent al 85% de la mitjana d'Espanya i al 63% de la mitjana de les regions europees de dimensions i estructura similars.

C. *Escassa inversió de la Generalitat*: l'acció del Govern de la Generalitat no tan sols no ha corregit aquest dèficit sinó que l'ha agreujat. El Govern català ha invertit només el 85% de la mitjana de les comunitats autònomes en relació amb el PIB.

D. *Autovies, aeroport i AVE*: les manifestacions més evidents són la raquítica xarxa d'autovies, compensada per un excés d'autopistes de peatge; els retards de l'arribada de l'AVE a Barcelona, difícilment abans del 2007, i l'asfixia de l'aeroport del Prat, que només rep la sisena part d'inversions que el de Barajas a Madrid.

39. ÀREA METROPOLITANA DEL TRANSPORT. ENTITAT DEL TRANSPORT (2002), «El finançament estatal del transport públic urbà», gener.

E. *Preocupants previsions de futur*: les previsions del Govern central per als propers anys són encara més preocupants. El pla del ministeri de Foment fins al 2007 preveu unes inversions en aeroports, ports, autovies, autopistes i ferrocarrils que representen només el 12,7% del conjunt del l'Estat. Una xifra molt per sota del pes de l'economia catalana a Espanya, que és del 19%.

F. *Menys productivitat de les empreses*: el resultat més negatiu de totes aquestes deficiències acumulades és una creixent pèrdua de competitivitat de les empreses catalanes. Un creixement de la productivitat inferior, de mig punt menys anual, que la resta de les empreses espanyoles. Alguns dels recents problemes de deslocalització de determinades multinacionals estan directament relacionats amb la falta d'infraestructures.

El dèficit d'infraestructures públiques és també conseqüència de l'actual model de finançament autonòmic. Les insuficiències del sistema de finançament vigent no deriven tant d'un excés d'aportació de Catalunya al conjunt de l'Estat, per la via d'impostos, com del fet que Catalunya no rep les inversions que li corresponen en relació amb el pes de la seva activitat econòmica<sup>40</sup>. Un model que és necessari revisar urgentment si es vol afrontar el problema.

Com hem vist, aquesta falta d'infraestructures significa també seriosos problemes per a la competitivitat si es compara amb les dotacions de què disposen les regions europees amb un nivell de renda relatiu al seu país similar al de Catalunya a Espanya. En aquest sentit, el catedràtic d'Economia Antoni Castells, actual conseller d'Economia i Finances de la Generalitat, assenyalava que «el criteri de distribució d'aquesta despesa pública (infraestructures) no pot ser la població, i encara menys algun criteri inversament relacionat amb la renda. Contràriament, es tracta de despeses que entren com a ingressos en la funció de producció. Les necessitats en aquests cas vénen donades per les necessitats de producció, i és per això que en les zones més desenvolupades i productives hi ha una major dedicació d'aquests tipus de despesa»<sup>41</sup>.

Finalment, sembla convenient assenyalar que la insuficiència d'infraestructures no és exclusivament un problema de falta de recursos públics, encara que aquest és sens dubte l'aspecte més important. També hi ha hagut una falta de capacitat política que ha frustrat moltes iniciatives institucionals amb participació del sector privat que sens dubte seran necessàries per al futur. Els exemples internacionals citats són un model que pot ser un referent també per a Catalunya.

40. TREMOSA i BALCELLS, Ramon (professor de Teoria Econòmica de la UB) (2003), «Els comptes clars», *El Periódico de Catalunya*, 19 de desembre.

41. CASTELLS, Antoni *et al.* (1998), *Catalunya i Espanya. Una relació econòmica i fiscal a revisar*, Editorial Proa, Barcelona.