

Text encarregat per a <http://www.idees.net/>

**El dèficit inversor en infraestructures de transport del sector
públic central a Catalunya i perspectives de futur**

Núria Bosch
Marta Espasa

Institut d'Economia de Barcelona
Universitat de Barcelona

1. Introducció

La inversió pública és la partida pressupostària més flexible i discrecional de que disposen els governs de les societats modernes per portar a terme els seus objectius polítics. Les administracions poden augmentar o reduir discrecionalment els recursos destinats a la inversió, poden decidir a quines polítiques de despesa destinen aquesta inversió i a quins territoris.

Així mateix, la inversió pública, en general, i la destinada a infraestructures de transport, en particular, es configura com un dels instruments públics més directes per a incidir tant sobre el ritme de creixement agregat com sobre la distribució geogràfica de l'activitat econòmica, al reduir els costos de transport i afavorir l'accessibilitat¹. D'aquesta manera, aquest tipus d'inversió es configura com l'instrument bàsic de les polítiques de creixement econòmic, de desenvolupament regional i de satisfacció de les necessitats infraestructurals regionals.

Ara bé, aquests objectius poden donar lloc a pautes diferents de distribució territorial de la inversió, pel que en alguns casos és possible que existeixi un cert "trade-off" entre elles. Segons algunes aportacions, com Sala-i-Martin (1997), l'efecte de la inversió en infraestructures sobre la producció depèn de la ràtio capital públic/capital privat, ja que ambdós factors productius són complementaris en la funció de producció. Quant major sigui aquesta ràtio menor serà la rendibilitat marginal de la inversió. Aquest fet suggereix que des d'un punt de vista de creixement econòmic i eficiència econòmica s'hauria d'invertir en aquelles regions on la relació entre els estocs de capital públic i de capital privat sigui més baixa. D'altra banda, en la mesura que la inversió pública es concebi com un instrument per a la correcció de disparitats territorials de renda, entren en joc criteris redistributius o d'equitat que portarien a afavorir a les regions més pobres. El conflicte existeix quan les regions amb una relació capital públic-capital privat baixa no coincideixen amb les de menor desenvolupament econòmic.

Pel que fa referència a les necessitats d'infraestructures regionals, aquestes es poden definir com els recursos financers necessaris perquè una regió pugui prestar als seus ciutadans un nivell d'infraestructures similar al prestat pel promig de les regions, tenint en compte els factors que considerem rellevants². Així, les necessitats de despesa en inversió poden diferir d'unes regions a unes altres per diversos factors: A) Per la població, encara que en el cas de les despeses en infraestructures de transport es pot considerar que existeix una quantia d'inversió inicial que és independent de la població. B) Pel nombre d'usuaris potencials de les infraestructures (per exemple, nombre de viatgers), quan aquests representen una proporció més elevada que la de la població. C) Pel nivell d'activitat econòmica, que pot influir altament en les necessitats de la realització d'infraestructures. D) Per determinades variables d'oferta que representen l'abast del servei (per exemple, els km de carretera en el cas de la despesa de manteniment de les mateixes). I) Pel cost de remuneració dels factors productius, si aquest és més elevat en unes regions que en altres (per exemple, si els costos de construcció són més elevats). F) Per les característiques geogràfiques de la regió (superfície, orografia, etc.). La distribució territorial sota aquest criteri de satisfacció de necessitats tampoc té perquè coincidir amb els dos esmentats anteriorment.

¹ Per a una panoràmica sobre la relació entre inversió i creixement econòmic, vegis Díaz i Martínez (2006).

² Castells et al. (2005a).

Un altre criteri addicional que pot condicionar la distribució territorial de la inversió pública és el polític. És a dir, el govern central pot decidir invertir en aquells territoris on obtingui una major rendibilitat política, en el sentit d'invertir en aquells territoris on sigui més factible augmentar el nombre de diputats del partit del govern³.

A més d'aquest criteri de rendibilitat política, existeix altre criteri polític més profund de caràcter ideològic que pot explicar també de manera molt precisa la distribució territorial de la inversió en infraestructures de transport. Es tracta del model territorial de país que defensen i donen suport els governs. Les infraestructures de transport són un element clau de vertebració del territori al possibilitar el comerç i les relacions interpersonals, per la qual cosa el seu disseny implica una manera d'entendre les relacions entre els diferents territoris d'un país. Així, en el cas espanyol el model de transport que s'ha perpetuat des del segle XVIII fins als nostres dies ha estat el radial amb el centre a Madrid. Això ha suposat atorgar a Madrid el paper de node fonamental en el sistema de transport espanyol, augmentant la seva posició de centralitat.

De fet, es pot constatar un cert desajustament i contradicció entre un Estat altament descentralitzat en termes polítics i econòmics com és l'espanyol i, a la vegada, interconnectat amb un sistema d'infraestructures de transports altament centralitzat.

És per totes aquestes qüestions que, des de fa algun temps, en la societat espanyola s'ha obert un intens debat entorn a la inversió i en particular a la destinada a infraestructures de transport, tant en el que fa referència a la seva magnitud com a la seva distribució territorial. En referència a la magnitud, es constata que en els anys en els quals s'ha portat a terme un major esforç de consolidació pressupostària aquesta ha estat la partida que ha sofert un major ajustament, el que ha estat motiu de preocupació pels efectes que aquesta baixa inversió pugui tenir sobre la productivitat econòmica i, en conseqüència, sobre la competitivitat i el creixement econòmic.

D'altra banda, en algunes comunitats autònomes, com Catalunya, existeix un malestar per la percepció d'un tracte injust respecte a la distribució territorial de la inversió en infraestructures de transport per part del sector públic central, donades les necessitats de despesa existents en aquest tipus d'infraestructures i la cobertura realitzada per aquesta administració.

El present capítol pretén contribuir a aquest debat analitzant l'evolució de la inversió en infraestructures de transport del sector públic central des de 1991 fins al 2008 a Catalunya i comparant-la amb la mitjana estatal. En concret, s'examina la inversió en infraestructures de carreteres, ferroviàries, portuàries i aeroportuàries. El comportament erràtic i conjuntural de la inversió pública aconsella no considerar dades anuals, sinó per a un període ampli de temps que reculli les diferents fases del cicle econòmic. Per això, l'estudi abasta el període 1991-2008. Com que les dades dels anys 2007 i 2008 són previsions, per motius d'homogeneïtat es mostren també les dades 1991-2006.

El treball consta de cinc apartats, incloent la present introducció. En el segon apartat es recullen els principals aspectes metodològics. El tercer apartat es dedica a analitzar la inversió en infraestructures de transport a nivell agregat i per categories. En el quart apartat s'analitza la Disposició Addicional Tercera de l'Estatut de Catalunya del 2006,

³ El treball de Castells et al. (2005b) mostra que la inversió del sector públic central està determinada en certa mesura pel marge electoral existent en cada província.

que fa referència a la inversió en infraestructures de l'Estat a Catalunya. Finalment, en el cinquè i últim apartat es recullen les principals conclusions.

2. Aspectes metodològics

El present estudi se centra de manera exclusiva en la inversió real de l'any corresponent, és a dir, es computa únicament el capítol 6 del pressupost de despeses. No obstant això, som conscients que existeixen altres formes de finançar la inversió que s'assignen en altres capítols pressupostaris i que per tant, no queden recollits en aquest estudi. Així, per exemple, no es contempla l'esforç inversor que pot realitzar l'Estat mitjançant transferències de capital (capítol 7 del pressupost) cap a altres administracions públiques perquè siguin aquestes les que executin les inversions. Tampoc es consideren les inversions que es financen a través del mètode "peatge en l'ombra", la comptabilització pressupostària de la qual s'assigna al capítol 2, ni el finançament mitjançant adquisició d'actius (capítol 8 del pressupost). Malgrat aquest acotament pressupostari, cal assenyalar que la inversió portada a terme pel sector públic central es materialitza bàsicament a través del capítol d'inversions reals, per la qual cosa les possibles inversions no considerades són molt minoritàries.

L'àmbit institucional se circumscriu en el sector públic central. En concret, s'analitza la inversió real portada a terme per l'Estat a través del Ministeri de Foment, els seus organismes autònoms i les empreses públiques dependents d'aquest Ministeri.

Les dades utilitzades són xifres liquidades del període 1991-2006 i les previstes en els pressupostos generals de l'Estat per als anys 2007 i 2008. Totes les dades procedeixen dels Anuaris Estadístics del Ministeri de Foment i, si escau, dels Pressupostos Generals de l'Estat.

3. La inversió en infraestructures de transport a Catalunya en el període 1991-2008

En el període 1991-2008, el volum total acumulat d'inversions en infraestructures de transport del sector públic central a Catalunya és de 19.286 milions d'euros, la qual cosa representa el 15,9% del total. Si ho relativitzem en funció del PIB i en termes per càpita, es constata que Catalunya es situa per sota la mitjana espanyola. La inversió del dit període a Catalunya representa el 0,73% del PIB català, mentre que la mitjana espanyola és del 1,08%. En termes per càpita, a Catalunya s'ha invertit 3.053 euros i la mitjana espanyola és de 3.128 euros (quadre 1).

Cal senyalar, que els anys 2007 i 2008 la inversió central en infraestructures a Catalunya ha experimentat un increment notable per dues raons. La primera per la construcció del tren d'alta velocitat i la segona per la incidència de la Disposició Addicional Tercera de l'Estatut de Catalunya del 2006, que obliga a que la inversió en infraestructures de l'Estat a Catalunya tingui un pes específic sobre el total de la inversió equivalent al del PIB català en relació al total estatal.

Així doncs, si analitzem el període 1991-2006, s'observa que la inversió central en infraestructures a Catalunya es situa encara més per sota de la mitjana espanyola. En termes de PIB es passa d'un índex de 67 respecte a la mitjana en el període 1991-2008 a un de 64 en el període 1991-2006, i en termes per càpita es passa d'un índex del 98 al 91.

Quadre 1

La inversió del sector públic central en infraestructures de transport a Catalunya

A) Període 1991-2008* (valors de 2006)

	Milions €	% s/ total	% s/ PIB	Índex	€/ habitant	Índex
Catalunya	19.286	15,9	0,73	67	3.053	98
Espanya**	121.558	100,0	1,08	100	3.128	100

B) Període 1991-2006 (valors de 2006)

	Milions €	% s/ total	% s/ PIB	Índex	€/ habitant	Índex
Catalunya	15.862	14,4	0,65	64	3.053	91
Espanya**	110.126	100,0	1,03	100	2.671	100

* Inversió pressupostada en els anys 2007 i 2008.

**Total regionalitzat.

Font: Elaboració pròpia a partir dels Anuaris Estadístics del Ministeri de Foment (1991-2006) i Pressupostos Generals de l'Estat (2007-2008).

Una manera d'analitzar si la inversió feta per l'Estat a Catalunya satisfà les necessitats del territori consisteix a comparar directament el pes relatiu de la inversió realitzada amb el pes relatiu de l'activitat econòmica i de la població catalana i quantificar les diferències⁴. Es consideren les variables d'activitat econòmica i població per ser els indicadors bàsics de necessitat d'infraestructures, encara que és veritat que en el cas d'infraestructures de transport existeixen altres que poden incidir, com el nombre d'usuaris o les característiques físiques del territori⁵.

L'anàlisi mostra que el pes relatiu de la inversió estatal no arriba al pes econòmic de Catalunya ni al pes de la seva població. La inversió en infraestructures de transports a Catalunya al llarg del període 1991-2006 ha suposat el 14,4% del total estatal, mentre que durant aquest mateix període el seu pes econòmic ha estat del 18,8% i el pes de la seva població del 15,6% (quadre 2). Per tant, la inversió estatal a Catalunya es situa per aquest període 4,4 punts percentuals per sota del pes específic del PIB català i 1,2 punts percentuals per sota del de la població de Catalunya. Aquest diferencial es corregeix una mica quan s'afegeixen al període analitzat els anys 2007 i 2008.

Quadre 2

La inversió en infraestructures de transport del sector públic central a Catalunya en relació al PIB i a la població. Període 1991-2006

% s/ total inversió	% s/ PIB	% s/ població	Diferencial % s/ total inversió respecte a	
			% s/ PIB	% s/ població
14,4	18,8	15,6	-4,4	-1,2

Font: Elaboració a partir del quadre 1 i INE.

⁴ Vegis Bosch et al. (2003) i Sánchez (2006).

⁵ Vegis Castells et al. (2005a) i Bosch i Espasa (1999).

Els quadres 3, 4, 5 i 6 analitzen la inversió en infraestructures de transport del sector públic central a Catalunya per carreteres, ferrocarrils ports i aeroports, respectivament. El baix nivell de la inversió estatal ve provocat per la que es fa en carreteres i ports. Pel que fa a carreteres, en el període 1991-2008 la inversió a Catalunya es situa en un índex de 49 considerant 100 la mitjana estatal en relació al PIB, i en un índex de 60 considerant 100 la mitjana estatal en termes per càpita. En el cas de la inversió en ports, aquest índex són del 63 i del 81, respectivament. La posició relativa de Catalunya quasi no canvia quan s'analitza el període 1991-2006.

En canvi, la inversió estatal en ferrocarrils a Catalunya es situa per sobre a la mitjana de l'Estat en el període analitzat. En termes de PIB, s'assoleix un índex de 103 i en termes per càpita un de 125 en el període 1991-2008. La causa es troba en la construcció del tren d'alta velocitat. També en el cas de la inversió en aeroports es constata com en els últims anys Catalunya ha guanyat posicions en termes relatius sobre la mitjana estatal, situant-se en la mitjana quan es mesura en termes de PIB i per sobre quan es mesura en termes per càpita.

Quadre 3

La inversió del sector públic central en carreteres a Catalunya

A) Període 1991-2008* (valors de 2006)

	Milions €	% s/ total	% s/ PIB	Índex	€/ habitant	Índex
Catalunya	5.608	9,3	0,21	49	870	60
Espanya**	60.615	100,0	0,43	100	1.439	100

B) Període 1991-2006 (valors de 2006)

	Milions €	% s/ total	% s/ PIB	Índex	€/ habitant	Índex
Catalunya	4.687	9,2	0,21	48	743	59
Espanya**	50.954	100,0	0,44	100	1.254	100

* Inversió pressupostada en els anys 2007 i 2008.

**Total regionalitzat.

Font: Elaboració pròpia a partir dels Anuaris Estadístics del Ministeri de Foment (1991-2006) i Pressupostos Generals de l'Estat (2007-2008).

Quadre 4

La inversió del sector públic central en ferrocarrils a Catalunya

A) Període 1991-2008* (valors de 2006)

	Milions €	% s/ total	% s/ PIB	Índex	€/ habitant	Índex
Catalunya	8.865	19,8	0,30	103	1.309	125
Espanya**	44.811	100,0	0,29	100	1.047	100

B) Període 1991-2006 (valors de 2006)

	Milions €	% s/ total	% s/ PIB	Índex	€/ habitant	Índex
Catalunya	6.459	19,8	0,26	102	977	126
Espanya**	32.614	100,0	0,25	100	778	100

* Inversió pressupostada en els anys 2007 i 2008.

**Total regionalitzat.

Font: Elaboració pròpia a partir dels Anuaris Estadístics del Ministeri de Foment (1991-2006) i Pressupostos Generals de l'Estat (2007-2008).

Quadre 5

La inversió del sector públic central en porst a Catalunya

A) Període 1991-2008* (valors de 2006)

	Milions €	% s/ total	% s/ PIB	Índex	€/ habitant	Índex
Catalunya	2.569	18,5	0,09	63	389	81
Espanya**	13.896	100,0	0,14	100	479	100

B) Període 1991-2006 (valors de 2006)

	Milions €	% s/ total	% s/ PIB	Índex	€/ habitant	Índex
Catalunya	2.136	19,3	0,09	65	330	85
Espanya**	11.070	100,0	0,14	100	389	100

* Inversió pressupostada en els anys 2007 i 2008.

**Total regionalitzat.

Font: Elaboració pròpia a partir dels Anuaris Estadístics del Ministeri de Foment (1991-2006) i Pressupostos Generals de l'Estat (2007-2008).

Quadre 6

La inversió del sector públic central en aeroports a Catalunya

A) Període 1991-2008* (valors de 2006)

	Milions €	% s/ total	% s/ PIB	Índex	€/ habitant	Índex
Catalunya	3.985	20,1	0,13	99	580	125
Espanya**	19.787	100,0	0,13	100	464	100

B) Període 1991-2006 (valors de 2006)

	Milions €	% s/ total	% s/ PIB	Índex	€/ habitant	Índex
Catalunya	2.580	16,7	0,10	83	387	105
Espanya**	15.486	100,0	0,12	100	370	100

* Inversió pressupostada en els anys 2007 i 2008.

**Total regionalitzat.

Font: Elaboració pròpia a partir dels Anuaris Estadístics del Ministeri de Foment (1991-2006) i Pressupostos Generals de l'Estat (2007-2008).

4. La Disposició Addicional Tercera de l'Estatut d'autonomia de Catalunya

L'Estatut d'autonomia de Catalunya del 2006 en la seva Disposició Addicional Tercera (apartat 1) disposa: "La inversió de l'Estat a Catalunya en infraestructures, exclòs el Fons de Compensació Interterritorial, s'ha d'equiparar a la participació relativa del producte interior brut de Catalunya amb relació al producte interior brut de l'Estat per un període de set anys. Aquestes inversions poden emprar-se també per a l'alliberament de peatges o la construcció d'autovies alternatives".

La Disposició Addicional Tercera de l'Estatut d'autonomia de Catalunya és un reconeixement del dèficit en infraestructures que ha patit Catalunya en les últimes

dècades. Es tracta d'una clàusula excepcional i de durada limitada que pretén resoldre una situació també excepcional. Una situació que no es repeteix a d'altres comunitats autònomes i que, per tant, requereix un tractament únic, singular i no necessàriament generalitzable.

Els pressupostos de l'Estat del 2007 ja van incorporar el mandat de la Disposició Addicional Tercera al ser l'Estatut aprovat el 2006. No obstant, es va fixar una quantia provisional i es disposava que s'establiria una metodologia de càlcul. El passat mes de setembre el Govern de Catalunya i el de l'Estat van acordar la metodologia a aplicar. D'acord amb la mateixa corresponen a Catalunya 4.021,6 milions d'euros. Això suposa una revisió a l'alça de 827 milions respecte als 3.195 milions previstos inicialment, quantia que es compensarà a la Generalitat.

Del dit acord cal destacar els següents punts:

- La quantia de la inversió augmenta amb la metodologia acordada perquè el concepte d'inversió en infraestructures s'amplia a totes les actuacions de caràcter econòmic: agricultura, pesca i alimentació; indústria i energia; comerç, turisme i pimes; subvencions al transport, infraestructures, investigació desenvolupament i innovació; i altres actuacions de caràcter econòmic.

Inicialment, el Ministeri d'Economia i Hisenda, només considerava inversió en infraestructures una part de les que realitzaven els ministeris de Foment i Medi Ambient. El govern català va considerar, des del primer moment, que aquesta interpretació era excessivament restrictiva i que, a més, no es corresponia amb la que utilitzaven organismes econòmics internacionals de referència com l'OCDE o l'FMI.

La metodologia acordada amplia aquesta base de càlcul a totes les actuacions de caràcter econòmic. Això inclou, la totalitat –i no només una part– de les inversions efectuades pels dos ministeris considerats inicialment i totes aquelles referents a: agricultura, pesca i alimentació; indústria i energia; comerç, turisme i pimes; subvencions al transport, infraestructures, investigació desenvolupament i innovació; i altres actuacions de caràcter econòmic. Per a totes aquestes polítiques, es tindran en compte no només les inversions reals (capítol 6), sinó també les transferències de capital a les CA i a les corporacions locals (capítol 7). Per al 2008, doncs, la nova base de càlcul inclou el 90% de tota la inversió regionalitzada de l'Estat.

- El pes de Catalunya en el PIB estatal utilitzat en l'exercici 2007 és del 18,85%. L'acord estableix que aquest percentatge s'actualitzarà anualment en el moment d'elaborar els pressupostos generals de l'Estat en base a la última dada disponible de la comptabilitat regional de l'Institut Nacional d'Estadística a 15 de setembre, expressat en percentatge amb dos decimals. El percentatge emprat el 2007 correspon al 2005. En el pressupost del 2008, s'utilitzarà el percentatge del 18,72%, que correspon al 2006, i així successivament.
- L'acord també estableix una sèrie de garanties referents a l'execució de les inversions, al grau de regionalització de les mateixes i les desviacions sobre les xifres liquidades, ja que el percentatge d'inversions atribuït a Catalunya s'haurà de complir tant en el pressupost inicial com en la seva liquidació. Més concretament, s'han de complir les següents regles: a) si un cop liquidat el pressupost no s'ha assolit el percentatge del PIB establert, es compensarà la desviació en el pressupost següent; b) si aquesta desviació no es corregeix,

l'Estat realitzarà una transferència de capital a favor de la Generalitat per aquest import; c) la taxa d'execució no podrà ser inferior a la mitjana dels dos exercicis posteriors. En cas de produir-se una desviació, el grup de treball proposarà mesures correctores a la Comissió Bilateral; d) el grau de regionalització de les inversions reals (cap. 6) ha de ser com a mínim el dels PGE 2007(83,7%), el de les transferències de capital (cap. 7) ha de ser com a mínim del 90%, i el de les inversions liquidades no podrà ser inferior a la mitjana dels dos darrers exercicis liquidats; e) l'any 2015 es farà una valoració global de l'aplicació de la metodologia acordada, i si es detecta una desviació es consignaran els recursos necessaris per compensar-la.

Segons estimacions del Govern de Catalunya, l'aplicació de la Disposició Addicional de l'Estatut pot suposar per a Catalunya en el període 2007-2103 uns 34.557 milions d'euros (30.816 milions en euros constants de 2007) d'inversions d'acord a la metodologia aprovada (quadre 7).

Quadre 7

Inversió de l'Estat a Catalunya a efectes del compliment de la DA3a de l'Estatut

Projecció de la inversió de l'Estat a Catalunya d'acord amb la metodologia acordada *
(Milions d'euros)

	A preus corrents	A preus constants
2007	4.022	4.022
2008	4.365**	4.142
2009	4.578	4.267
2010	4.885	4.395
2011	5.212	4.526
2012	5.561	4.662
2013	5.934	4.802
Total	34.557	30.816

* Les projeccions s'han realitzat suposant que la inversió computable a efectes de la base de càlcul creixerà a una taxa anual del 6,7%, percentatge d'augment del sostre de despesa de les Administracions Públiques previst per al 2008 respecte al 2007.

** L'aplicació de la metodologia acordada sobre els Pressupostos Generals de l'Estat per al 2008 (pendents encara de l'aprovació per les Corts), ha fixat la inversió de l'Estat per a l'any vinent en 4.365 milions d'euros.

Font: Departament d'Economia i Finances. Generalitat de Catalunya.

5. Conclusions

- En el període 1991-2008, el volum total acumulat d'inversions en infraestructures de transport del sector públic central a Catalunya es situa per sota la mitjana espanyola. La inversió en l'esmentat període a Catalunya representa el 0,73% del PIB català, mentre que la mitjana espanyola és del 1,08%. En termes per càpita, a Catalunya s'ha invertit 3.053 euros i la mitjana espanyola és de 3.128 euros.
- Si analitzem el període 1991-2006, s'observa que la inversió central en infraestructures a Catalunya es situa encara més per sota de la mitjana espanyola. En termes de PIB es passa d'un índex de 67 respecte a la mitjana en el període 1991-2008 a un de 64 en el període 1991-2006, i en termes per càpita es passa d'un índex del 98 al 91. Això es deu a que en els anys 2007 i 2008 la inversió central en infraestructures a Catalunya experimenta un increment notable per dues raons. La primera per la construcció del tren d'alta

velocitat i la segona per la incidència de la Disposició Addicional Tercera de l'Estatut de Catalunya del 2006.

- L'anàlisi mostra que el pes relatiu de la inversió estatal en infraestructures a Catalunya no arriba al pes econòmic d'aquesta ni al pes de la seva població. La inversió estatal a Catalunya es situa per aquest període 4,4 punts percentuals per sota del pes específic del PIB català i 1,2 punts percentuals per sota del de la població de Catalunya. Aquest diferencial es corregeix una mica quan s'afegeixen al període analitzat els anys 2007 i 2008.
- El baix nivell de la inversió estatal en infraestructures a Catalunya ve provocat per la que es fa en carreteres i ports. En canvi, la inversió estatal en ferrocarrils a Catalunya es situa per sobre a la mitjana de l'Estat en el període analitzat. També en el cas de la inversió en aeroports es constata com en els últims anys Catalunya ha guanyat posicions en termes relatius sobre la mitjana estatal, situant-se en la mitjana quan es mesura en termes de PIB i per sobre quan es mesura en termes per càpita.
- L'Estatut d'autonomia de Catalunya del 2006 en la seva Disposició Addicional Tercera (apartat 1) disposa: "La inversió de l'Estat a Catalunya en infraestructures, exclòs el Fons de Compensació Interterritorial, s'ha d'equiparar a la participació relativa del producte interior brut de Catalunya amb relació al producte interior brut de l'Estat per un període de set anys. Aquestes inversions poden emprar-se també per a l'alliberament de peatges o la construcció d'autovies alternatives".
- Aquesta Disposició és un reconeixement del dèficit en infraestructures que ha patit Catalunya en les últimes dècades. Segons estimacions del Govern de Catalunya, l'aplicació de la Disposició Addicional de l'Estatut pot suposar per a Catalunya en el període 2007-2103 uns 34.557 milions d'euros (30.816 milions en euros constants de 2007) d'inversions.
- Per tant, es constata com en les últimes dècades, la inversió en infraestructures de l'Estat a Catalunya no s'ha regit per criteris d'eficiència econòmica, que hagués portat a invertir un percentatge més a prop del pes del PIB català. Es d'esperar que en el futur aquest dèficit històric es pugui corregir a partir de les disposicions del propi Estatut de Catalunya i d'una nova política d'inversió territorial del govern central.

Bibliografia

Bosch, N. Monés, M.A., Espasa, M. i Puig, E. (2003): *La inversión pública por niveles de gobierno (1991-2002) Cataluña y Barcelona en relación a España y Madrid*, Editorial Ajuntament de Barcelona, Barcelona.

Bosch, N. i Espasa, M. (1999), "¿Con qué criterios invierte el sector público central?", en A. CASTELLS i N. BOSCH (Eds.), *Desequilibrios territoriales en España y en Europa*, Ed. Ariel, Barcelona, 150-177.

Castells, A., Montolio, D. i Solé, A. (2005a): *Cuantificación de las necesidades de gasto de las comunidades autónomas en infraestructuras*, Instituto de Estudios Fiscales, Madrid.

Castells, A. i Solé, A. (2005b), "The regional allocation of infrastructure investment: the role of equity, efficiency and political factors", *European Economic Review*, 49 (5), 1165-1205.

Díaz, C. i Martínez, D. (2006), "Inversión pública y crecimiento económico: un panorama", *Hacienda Pública Española/Revista de Economía Pública*, 176, 109-140.

Sala-i-Martin, X. (1997): "És bo que el govern inverteixi "sempre" a les regions meyns desenvolupades", *Nota d'Economia*, 57, 123-157.

Sánchez, E. (2006), "La inversió de l'Estat en infraestructures, per comunitats autònomes", *Nota d'Economia*, 83-84, 51-67.