

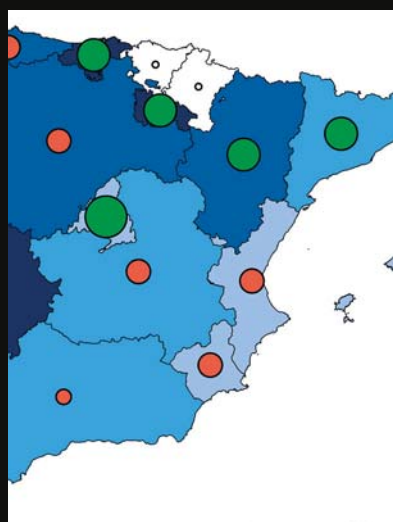
Néstor Vercher Savall

Finançament territorial i infraestructures de transport al País Valencià

Lògiques i resistències en el procés valencià de desenvolupament territorial

Estudios y Documentos

16



Finançament territorial i infraestructures de transport al País Valencià

Lògiques i resistències en el procés
valencià de desenvolupament territorial

Néstor Vercher Savall

UNIVERSITAT DE VALÈNCIA

Col·lecció: Desarrollo Territorial
Serie Estudios y Documentos, 16

Director: Joan Romero



Aquesta obra està sota una Llicència Creative Commons Reconeixement-NoComercial-SenseObraDerivada 4.0 Internacional.

© Del text: Néstor Vercher Savall, 2015
© D'aquesta edició: Universitat de València, 2015

DOI: <http://dx.doi.org/10.7203/PUV-OA-9801-2>

ISBN: 978-84-370-9746-6 (paper)
ISBN: 978-84-370-9801-2 (PDF)

Edició digital

“És molt més fàcil ser un conformista que un rebel competent”

GUNNAR MYRDAL, 1957

“No t'han parit per a dormir: et pariren per a vetllar en la llarga nit del teu poble”

VICENT ANDRÉS ESTELLÉS, 1971

ÍNDIX

I. PLANTEJAMENT DE LA RECERCA	9
1. Justificació, antecedents, hipòtesi i objectius	9
2. Disseny i limitacions de la recerca	13
II. FONAMENTS TEÒRICS	17
1. Finançament territorial	17
1.1. Desenvolupament i finançament d'un territori	17
1.2. Descentralització fiscal: vessants teòriques i arguments	17
1.3. Elements clau en l'anàlisi del finançament autonòmic: mecanismes d'anivellament, corresponsabilitat fiscal i comportaments estratègics	21
2. Infraestructures de transport	24
2.1. Definicions i tipologies	24
2.2. Característiques econòmiques de les infraestructures de transport	25
2.3. El paper de les infraestructures de transport en les diferents teories de desenvolupament econòmic	28
2.4. Impacte econòmic de les infraestructures	32
III. UNA REVISIÓ A LA CONFIGURACIÓ DELS MODELS DE FINANÇAMENT AUTONÒMIC DE L'ESTAT ESPANYOL	37
1. El model foral i les comunitats de règim comú	37
2. Del model transitori del 1978 al model vigent	38
IV. ELS PROBLEMES DEL FINANÇAMENT AUTONÒMIC VALENCIÀ	43
1. Punt de partida: la situació de les finances públiques	43
2. El menor finançament autonòmic dels valencians	48
3. Les insuficiències del finançament i els seus efectes	55
4. Reflexions preliminars sobre finançament territorial	62
V. INFRAESTRUCTURES DE TRANSPORT AL PAÍS VALENCIÀ	63
1. Competències de gestió de les infraestructures de transport	63
1.1. Competències de gestió de carreteres	63
1.2. Competències de gestió de ferrocarrils	65
1.3. Competències de gestió d'aeroports	67
1.4. Competències de gestió de ports	68

2. Anàlisi desagregada de l'estoc i la inversió en infraestructures de transport	68
2.1. Estoc i inversió en carreteres	68
2.2. Estoc i inversió en ferrocarrils	78
2.3. Estoc i inversió en ports	86
2.4. Estoc i inversió en aeroports	98
3. Anàlisi conjunta de l'estoc i la inversió	108
4. Reflexions preeliminaris sobre infraestructures de transport	116
VI. LES RELACIONS ENTRE EL FINANÇAMENT TERRITORIAL I LES INFRAESTRUCTURES DE TRANSPORT	119
1. És rellevant l'activitat econòmica i el nivell de riquesa dels territoris?	119
2. Es detecta solidaritat o eficiència econòmica en la distribució de recursos?	123
3. Balances fiscals: la visió global	125
4. Reflexions preeliminaris sobre les relacions entre el finançament territorial i les infraestructures de transport	131
VII. REFLEXIONS FINALS	133
REFERÈNCIES BIBLIOGRÀFIQUES	141
FONTS DE DADES	147
ANNEXOS	149
Annex 1. Índex de taules i figures	149
Annex 2. Taules i figures	153

I. PLANTEJAMENT DE LA RECERCA

1. JUSTIFICACIÓ, ANTECEDENTS, HIPÒTESI I OBJECTIUS

Una formació de base econòmica, l'entusiasme pel desenvolupament des d'una perspectiva territorial, l'arrelament i preocupació per la realitat valenciana, així com un esperit de generar debat i reflexió permanent. El llibre que el lector té a les mans no és més que el resultat de la conjugació d'aquests múltiples ingredients conreats durant algun temps i reflectits en aquesta senzilla publicació adaptada d'un treball fi de màster.

D'una forma quotidiana, les carències infraestructurals poden ser palpables pels veïns d'alguns municipis valencians. Aquesta escala, la local, és aquella en què les deficiències és fan més palès i a partir de la qual hem generat els interrogants de partida de la nostra investigació. Des de La Safor, el sufocant pas de la carretera N-332 entre zones urbanes; junt a La Marina Alta, la inexistència del tren Gandia-Dénia; o a escala regional, l'etern Corredor Mediterrani són algunes de les problemàtiques concretes que ens han conduït a emprendre un estudi sobre les infraestructures de transport del País Valencià.

Encara més, l'economia valenciana esdevé una de les més endeutades d'entre les espanyoles i, malgrat això, resten per cobrir moltes necessitats infraestructurals com les esmentades. Així doncs, aquesta comesa va més enllà i s'atén a dos cossos de treball: les infraestructures de transport valencianes per detectar-hi possibles mancances i el finançament territorial com a possible font explicativa de l'endeutament públic valencià. A partir de dues àrees força diferenciades cercarem hipotètiques relacions capaces d'ajudar-nos a entendre algunes resistències del procés de desenvolupament territorial valencià que s'escapen de l'àmbit local però que, indubtablement, limiten les estratègies de baix a dalt o *bottom-up*. Perquè a la fi, els estudis emmarcats en aquest paradigma del desenvolupament pretenen aportar interpretacions, eines i solucions al servei de les comunitats i les persones que hi viuen, amb el determini d'aconseguir societats amb major benestar, més sostenibles i al remat, com escrivia Amartya Sen (2000), capaces de dotar als individus de les llibertats que els permeten seguir el tipus de vida que tenen raons per valorar.

Una de les qüestions que més empenyen a elaborar un treball com aquest són els antecedents. És a dir, allò que hi ha escrit sobre la temàtica que pretenem estudiar. La literatura sobre els problemes del finançament autonòmic de les comunitats autònomes (CC.AA.) a l'Estat és extensa. Igualment, podem trobar molts estudis sobre les infraestructures de transport i el seu impacte en el desenvolupament d'un territori. Però, per al nostre cas d'estudi la situació no és tan normalitzada. Hi ha una certa manca de recerca sobre la deficient situació de les infraestructures de transport i del finançament del País

Valencià. Si bé l'últim aspecte ha millorat molt durant els últims anys, l'estudi de la dotació i la inversió infraestructural i, sobretot, la relació entre aquests fenòmens no gaudeix de la mateixa producció acadèmica que altres territoris com, per exemple, Catalunya. No significa però, que no s'hi hagen dedicat alguns autors.

Paga la pena esmentar el treball d'àmbit estatal de l'IVIE *Informe sobre la problemàtica del sistema de financiación de las comunidades autónomas de régimen común* publicat al 2008. Més important encara ha sigut per engegar aquest treball la publicació al 2012 del Demos 2 de la Fundació Nexe *El finançament dels valencians. Una insuficiència històrica* escrit per Rafael Beneyto. Aquest és un dels treballs on més s'hi tracta de relacionar el finançament territorial i les inversions públiques de l'Estat al País Valencià. Tanmateix, l'autor emprà les balances fiscals per connectar ambdós fenòmens tal com fem al nostre treball. També al 2012, l'Associació Valenciana d'Empresaris (AVE) va encarregar a tècnics de l'IVIE el document *La financiación pública de la Comunitat Valenciana y sus consecuencias económicas*. Però açò realment fou un embrió d'un altre estudi. Ens referim quan al 2013 les Corts Valencianes van nomenar una Comissió d'experts encarregada d'elaborar un informe sobre la situació del finançament valencià. El document, que porta per títol *Criterios y propuestas para un nuevo sistema de financiación autonómica*, va estar elaborat, entre d'altres, pel director de l'IVIE Francisco Pérez o el propi Rafael Beneyto. Aquest també ha estat una referència constant durant la nostra investigació.

Per la banda de les infraestructures de transport, destaquen les sèries d'estudis de la Fundació BBVA – IVIE *El stock y los servicios del capital en España y su distribución territorial* les quals abracen un ampli interval temporal. En aquestes podem trobar un capítol dedicat al territori valencià amb nombroses dades. D'altra banda, el manual *Economía Española y del País Valenciano* dirigit per Vicent Soler (2009) recull informació sobre els problemes infraestructurals del País Valencià. El mateix autor ha escrit nombrosos articles on se'n parla i que s'han agrupat en l'obra *L'ofici de raonar* publicada al 2011.

Les deficiències infraestructurals del País Valencià han estat treballades també des del context dels territoris de l'Euram (euroregió del mediterrani). L'Institut Ignasi Villalonga ha publicat alguns treballs entre els que destaca *Llibre Blanc de les Infraestructures de l'Euram* (2010). També cal ressaltar els treballs en aquest àmbit de Josep Vicent Boira com el publicat a la revista *Idees* (2009) que porta per títol *Infraestructures de transport a l'Arc Mediterrani. Comentaris sobre un estudi comparatiu*. Però com dèiem, és Catalunya el cas d'estudi amb major producció acadèmica al respecte. La mateixa publicació del 2009 de la revista *Idees* (*La gestió de les infraestructures de transport i comunicació*) n'és una evidència. També en el camp de les infraestructures de transport des d'una perspectiva estatal però, ha estat essencial el treball de Germà Bel *Espanya, capital París* (2010), on s'analitza la política d'infraestructures a Espanya des d'anys remots. Sens dubte, les

conclusions d'aquest autor representen un dels antecedents i marc teòric més importants per al nostre treball.

Per últim, els estudis sobre les balances fiscals dels valencians es remunten als setanta quan Ernest Lluch encarregà a alguns dels seus estudiants el seu càlcul. No obstant, al seixanta ja es poden trobar estudis sobre balances fiscals (no únicament valencianes) realitzats per Ramon Trias. Des d'aleshores, les balances fiscals del conjunt de l'Estat sí han tingut nombrosos acadèmics treballant-hi. És el cas de Barberán *et al.*, (*Las balanzas fiscales de las CCAA, 1991-1996*) de qui prendrem algunes dades. La publicació més recent és la del Ministeri d'Hisenda i Administracions Públiques (2014) dirigida per Ángel de la Fuente. És la segona amb caràcter oficial després de les balances del 2005 publicades al 2008 per l'Institut d'Estudis Fiscals. Paga la pena presentar la iniciativa "L'Or dels Valencians", una aposta per fer visible el problema fiscal i territorial del País Valencià mitjançant exposicions per arreu de la geografia valenciana i amb una tasca notable de recollida de retalls de premsa que informen de l'actualitat de la qüestió¹.

A partir de totes les publicacions que conformen l'antecedent del present treball, entenem que la situació actual de la qüestió és la de l'existència d'un problema d'insuficient finançament autonòmic i, alhora, de deficiències d'inversió infraestructural a la zona de l'Euram en la qual s'assenta el País Valencià. Ací, aprofundirem en les relacions entre aquests dos fenòmens i delimitarem el camp d'estudi al territori valencià.

L'inici de qualsevol recerca acadèmica obliga a proposar, a partir de tot el que hem plantejat en les línies anteriors, unes preguntes d'investigació clares que ens porten a construir hipòtesis contrastables, així com a establir els objectius generals i específics que guiaran la investigació. D'aquesta manera, els interrogants formulats han estat:

Sofreix el País Valencià una insuficiència de recursos procedents del sistema de finançament autonòmic? La dotació i inversió d'infraestructures de transport també resulta relativament menor a la mitjana de l'Estat i insuficient per a la nostra economia? Existeix una relació ferma entre ambdós fenòmens?

Tractar de donar resposta a aquests interrogants serà el nostre propòsit al llarg de la investigació. La hipòtesi amb què treballarem és que *al País Valencià s'hi produeixen dos fenòmens importants: per una banda, un insuficient finançament procedent dels diferents models de finançament autonòmic; per altra banda, una deficiente dotació d'infraestructures de transport lligada a la contínua menor inversió pública relativa que l'Estat fa al nostre territori. A més a més, aquests fenòmens s'hi relacionen en alguns aspectes:*

¹ Recomanem consultar la informació de la plana web (<http://ordelsvalencians.com/>), així com l'enorme recull d'articles de premsa disponibles a les seues xarxes socials (<https://www.facebook.com/orvalencians>).

- Són conseqüència de la gestió heretada del període predemocràtic que l'Estat de les autonomies no ha resolt.
- Es produeixen perquè part de les polítiques estatals no segueixen cap patró de solidaritat interterritorial ni d'eficiència econòmica.
- El País Valencià sempre se situa entre els territoris més perjudicats (o el que més) en la distribució de recursos.
- No suposen problemàtiques excepcionals sinó que són reflex de l'asimetria global entre les relacions politicoeconòmiques Estat-País Valencià, que afecta també a altres despeses de l'Estat en la nostra regió.
- Suposen enormes limitacions al desenvolupament del nostre territori a les quals el pilar institucional valencià no ha sabut posar solució, en part, perquè la seua actitud ha estat element constituent del problema.

D'aquesta manera, l'objectiu principal del treball és detectar les relacions entre el menor i insuficient finançament i la menor dotació i inversió d'infraestructures de transport al territori valencià. Aquest gran objectiu es concreta amb diversos de caire més específic:

1. Estudiar en detall els resultats dels diferents models de finançament autonòmic posant èmfasi en els models amb major homogeneïtat de 2002 i 2009.
2. Detectar la insuficiència financera de la distribució de recursos que han generat aquests models de finançament i alguns dels anteriors en relació a la població, la riquesa del nostre territori o les competències de despesa transferides.
3. Delimitar les competències en matèria d'infraestructures de transport al País Valencià.
4. Estudiar la dotació d'infraestructures de transport del País Valencià mitjançant la comparació amb les dotacions mitjanes de l'Estat.
5. Observar l'evolució comparada de les inversions en infraestructures de transport al País Valencià i l'Estat.
6. Analitzar la rellevància de l'activitat econòmica de cada territori a l'hora de distribuir els recursos del sistema de finançament autonòmic i de les infraestructures de transport.
7. Comprovar i interpretar la relació positiva entre totes tres variables: recursos per càpita del sistema de finançament autonòmic, dotació per càpita d'infraestructures de transport i inversió per càpita en infraestructures de transport.
8. Estudiar el saldo fiscal valencià que presenten alguns estudis sobre balances fiscals.
9. Aportar exemples i reflexions qualitatives que complementen la relació quantitativa entre els fenòmens estudiats.

2. DISSENY I LIMITACIONS DE LA RECERCA

Com explicàvem, la present investigació es compon de dos cossos de treball diferenciats (finançament territorial i infraestructures de transport). A l'anàlisi d'aquests dos cossos segueix una interpretació lligada dels fenòmens que s'hi donen a cada camp. A més, aquesta tasca s'efectua sobre un cas d'estudi: el País Valencià, àmbit territorial sobre el qual apliquem la investigació i que, alhora, representa un subjecte clau en la hipòtesi de treball.

Tanmateix, a banda de centrar l'atenció en el País Valencià, assumim que les dinàmiques territorials no sempre entenen de fronteres administratives. D'aquest manera, recorrerem en diverses ocasions als territoris de l'Euram per fer-hi referència. Parlem de l'Euroregió de l'Arc Mediterrani. Es tracta d'un nucli de tres territoris (Catalunya, el País Valencià i les Illes Balears) amb capacitat d'extendre's a l'interior (Aragó), al sud (Múrcia o Andalusia) i a l'exterior (Andorra i la Catalunya Nord), els quals comparteixen intenses similituds econòmiques i socials.² Aquests territoris són els principals socis comercials entre ells mateixa. Alguns autors com Josep Vicent Boira (2002) reivindiquen l'associacionisme geopolític interregional per a crear un potent ens territorial i satisfer una necessitat natural de la dinàmica dels territoris de l'Euram. Són economies que haurien d'estimular els seus potencials endògens propis i cercar les sinergies comunes de l'euroregió per esdevenir un territori amb millor capacitat competitiva a nivell global. A més, combinen necessitats i deficiències conjuntes en matèria d'infraestructures o de finançament territorial. D'açò en parlarem al llarg de l'estudi.

La intenció de fer esments puntuals a la situació dels territoris de l'Euram es deu a que molts dels problemes que estudiarem són comuns a tots ells. O, d'altra manera, la lògica territorial seguida per les polítiques públiques de l'Estat espanyol han suposat conseqüències similars per al conjunt de l'Euram. Però nosaltres ens centrarem amb una anàlisi en clau valenciana. Sens dubte, deixem oberta l'opció d'engegar en el futur un nou estudi més ambiciós que integre el conjunt de l'euroregió.

L'enfocament emprat per a l'estudi que presentem és eminentment quantitatiu perquè la naturalesa dels fenòmens exigeix aquest mètode. És a partir de les dades i indicadors derivats d'on podem detectar insuficiències en l'àmbit de la dotació i la inversió en infraestructures de transport o del finançament territorial, així com les relacions entre ambdós fenòmens. Malgrat això, no significa que les anàlisis qualitatives no ens siguin útils. Aquestes aportarien informació addicional per tractar d'explicar les raons dels fenòmens que les dades desvelen. Algunes fonts bibliogràfiques complementaran la investigació en aquest aspecte.

² Sobre això hi treballa molt l'Institut d'Economia i Empresa Ignasi Villalonga: <http://euroregioEuram.eu/>

En l'àmbit del finançament treballem principalment amb dades de les liquidacions del sistema de finançament autonòmic que facilita el Ministeri d'Hisenda i Administracions Públiques per al període 2002-2012. Les dades addicionals del període 1995-2001 provenen de Gayubo Pérez (2006) elaborades per als informes d'iniciativa pròpia del Consell Econòmic i Social de Castella i Lleó. A partir de la construcció d'alguns indicadors compararem la situació valenciana amb la de la resta de CC.AA. de règim comú (les forals no permeten comparacions del tot rigoroses per la particularitat del seu sistema). Les dades sobre pressupostos autonòmics també provenen de la plataforma web del Ministeri d'Hisenda i Administracions Públiques. Ací, cal afegir que per als anys 2002-2006 les dades s'atenen a liquidacions pressupostàries sense depurar³, les de 2007-2012 són liquidacions pressupostàries depurades i dels anys 2013-2014 únicament s'ha disposat de les quanties consolidades i depurades de pressupost, ja que les liquidacions no han estat publicades durant l'elaboració de la investigació.

Pel que fa a les infraestructures de transport, hi ha un aspecte metodològic que resulta necessari remarcar. En les infraestructures ferroviàries seguim la diferenciació que realitza el Ministeri de Foment entre ferrocarril "estàndard" i la xarxa de ferrocarril de caràcter metropolità. L'empresa pública Ferrocarrils de la Generalitat Valenciana (FGV) a partir del 2009 passa a comptabilitzar tota la seua xarxa com a transport metropolità, per això a partir d'aquest moment les competències autonòmiques en matèria de ferrocarril es registren com el 0%. No obstant, és necessari ser conscients que FGV disposa d'un extensa xarxa en alguns casos homòloga als rodalies que en altres territoris no s'hi comptabilitzen com a transport metropolità, sinó com a ferrocarril estàndard⁴. Per tant, malgrat assumir la metodologia del Ministeri de Foment, un exercici d'objectivitat obliga a no oblidar aquesta qüestió. Altre apunt necessari és que quan comparem les xifres valencianes amb les xifres mitjanes estatals, en aquesta mesura comptem amb totes les comunitats autònomes més Ceuta i Melilla en conjunt, és a dir, un total de divuit territoris.

Les dades per a l'apartat d'infraestructures provenen de diferents fonts. Aquelles en termes monetaris són de la sèrie Fundació BBVA-IVIE (2014), les dades en termes físics es combinen de l'Anuari del Ministeri de Foment i l'Anuari de Mobilitat d'Abertir i Racc (2009). Per a la delimitació prèvia de les competències de gestió de cada infraestructura s'ha recorregut a les següents fonts: Anuari del Ministeri de Foment, Bayà (2009), Albalade (2009), webs de RENFE i ADIF, web d'AENA, Bel i Fageda (2007), Bel (2010), web del Port de València i Alemanya (2009).

³ Les dades del Ministeri d'Hisenda "depurades" ajusten les xifres per descomptar els efectes dels fons d'intermediació financera local (IFL) i les ajudes concedides per la política agrària comunitària (PAC)

⁴ És el cas del "Tram", la línia de FGV d'Alacant a Dénia que transcorre per la costa al llarg de quasi 100km de recorregut i 51 estacions i baixadors. Actualment compta amb 8 trens dièsel, 11 tramvies i 9 Tren-Tram.

Per a la major part de casos, les xifres de PIB emprades en indicadors provenen de l'Institut Nacional d'Estadística (INE) o FEDEA, i les dades de població de les estimacions intercensals a 1 de juliol per al període 1995-2013 elaborades també per l'INE.

Per acabar, volem assenyalar algunes limitacions de la nostra investigació de les quals som plenament conscients. En primer lloc, com s'ha dit abans, la metodologia ha estat quantitativa pel que un major esforç qualitatiu seria molt profitós per complementar els resultats. En segon lloc, les pròpies tècniques quantitatives podrien abraçar models més complexos i afinats. En tercer lloc, registrar com a àmbit territorial al conjunt dels territoris de l'Euram esdevindria una esplèndida via per a confirmar alguns indicis que durant aquest treball sorgiran. En quart lloc, més enllà del finançament autonòmic i les infraestructures de transport, es podria integrar el conjunt de les partides en què s'hi relaciona l'Estat i les altres jurisdiccions subcentrals. Parlem, que ens hem limitat a les infraestructures de transport i el finançament però hi caben al nostre anàlisi altres tipologies d'infraestructures (socials, telecomunicacions, hídriques, etc.) i també partides com la protecció social, entre d'altres. De certa manera, hem fet una aproximació a totes elles mitjançant les balances fiscals però no ha estat tant profunda com la revisió de les infraestructures de transport i el finançament. Finalment, l'expansió de l'horitzó temporal seria un aspecte que enriquiria l'anàlisi i les conclusions, encara que la qüestió de les dades és molt delicada i no sempre es pot disposar de tota la informació estadística que seria desitjable.

II. FONAMENTS TEÒRICS

Aquest apartat està dedicat a revisar la literatura bàsica que ajudarà a entendre l'anàlisi del finançament i infraestructures que aquesta investigació realitza. El contingut es sintetitza amb dos capítols: un dedicat al finançament territorial i altre, a les infraestructures de transport.

1. FINANÇAMENT TERRITORIAL

1.1. Desenvolupament i finançament d'un territori

El finançament que rep un territori és fonamental per a les seues possibilitats de desenvolupament perquè determina la capacitat de provisió de béns i serveis públics de l'administració als seus ciutadans. No sols en termes de sanitat o educació, sinó també per a recolzar l'activitat econòmica dels agents del territori, ja siga amb ajut financer (subvencions) o en forma d'infraestructures de transport, tecnològiques, etc. El finançament pot vindre donat des del propi territori, és a dir, la recaptació autònoma de tributs per l'activitat pròpia de la regió que gestiona la mateixa administració. No obstant, al cas espanyol la major part del finançament de les comunitats autònomes prové d'un nivell superior: l'estatal. Per tant, els recursos financers de què disposa l'administració autonòmica van a dependre de l'administració central i també d'aquelles competències que hagen estat transferides en matèria fiscal.

Si les transferències de l'administració superior representen la gran part dels ingressos del territori administrativament inferior, s'hi crea una dependència financera important. Això, en cas d'haver-hi un infrafinançament pot representar problemes greus per al desenvolupament econòmic (i també social) del territori. Parlem, que per a garantir un igual accés dels ciutadans als serveis bàsics, la regió haurà de finançar-se via endeutament i això, com és ben sabut, crea un cercle viciós perillós que va eixamplant la xifra de dèficit i, de nou, l'endeutament (Comissió d'experts Corts Valencianes, 2013). Per no parlar dels efectes negatius que genera sobre les generacions futures, les qui hauran de fer front al pagament dels interessos del deute assumit actualment. Així doncs, sofrir infrafinançament suposa un límit a les possibilitats de creixement i generació d'ocupació.

1.2. Descentralització fiscal: vessants teòriques i arguments

A partir de la mort del dictador franquista i la transició democràtica, s'inicia un període de profundes reformes del model territorial de l'Estat espanyol, les quals tenen el seu punt principal de partida en la Constitució Espanyola de 1978 i la creació del sistema d'autonomies que se'n deriva.

Progressivament, s'ha produït un procés de descentralització amb el qual les comunitats autònomes han assumit competències. Però, la progressiva descentralització en matèria de finançament territorial no ha estat un fet exclusiu del cas espanyol. La descentralització és un fenomen amb experiències per tot arreu i, des de l'àmbit acadèmic, ha estat estudiat per la Teoria del Federalisme Fiscal (TFF).

Des de la perspectiva normativa de la Hisenda Pública, la descentralització millora el control dels governs, prevé un comportament oportunista dels polítics i fomenta el comportament fiscal responsable. Aquests aspectes poden suposar millores en termes de desenvolupament territorial⁵. Però, existeix una visió recent més crítica que assenyala la importància de que el disseny de la descentralització siga compatible amb una estructura d'incentius polítics i econòmics adequada per a assegurar que els seus potencials beneficis es compleixen (León, 2009). Podem avançar que el disseny de la descentralització en Espanya genera una estructura d'incentius perversa que desemboca en la inestabilitat del sistema. No ha estat un procés estable ni equilibrat. El sistema de finançament autonòmic o, millor dit, els sistemes de finançament autonòmic han sofert canvis continus fruits de renegociacions periòdiques on cada territori adoptava un comportament estratègic i on els objectius polítics han primat respecte els d'eficiència o solidaritat (diguem-ne, tècnics). Molt a sovint es porten a terme estratègies que no són compatibles amb l'eficiència en l'ús de recursos.

Abans però, cal aprofundir amb la qüestió de la descentralització fiscal i els seus efectes des de l'àmbit teòric de la TFF. Al si d'aquesta teoria sorgeixen dues vessants predominants. La primera generació de treballs és bàsicament de caràcter normatiu, en canvi, la segona generació es basa en l'anàlisi del comportament del govern. La Teoria del Federalisme Fiscal fou impulsada als anys cinquanta per "el model TMO (Tiebout-Musgrave-Oates)" per tractar de suggerir que la descentralització podia tenir un impacte sobre l'eficiència en la prestació dels serveis públics. La TFF inicial de caràcter normatiu es basava a fomentar la descentralització de la provisió de béns públics locals. Però, les funcions de creixement amb estabilitat i redistribució s'havien de mantenir centralitzades ja que les administracions locals i regionals no disposaven dels instruments macroeconòmics de control de la base monetària, tipus d'interès o tipus de canvi de la moneda. Açò quedarà obsolet amb els processos d'integració econòmica, per exemple, de la Unió Europea. Tanmateix, la redistribució personal de la renda és considerava una matèria de l'Estat perquè, a dintre d'aquest, s'entenia l'existència de lliure circulació de factors, pel que polítiques locals en matèria de redistribució de la renda podien resultar poc útils o distorsionadores. Un altre dels aspectes de la

⁵ Paral·lelament, existeix literatura que demostra que a major descentralització fiscal la inversió pública en infraestructures augmenta, amb especials efectes a nivell subcentral. És el cas dels estudis de Estache i Sinha (1999). Kappeler *et al.* (2012) arriben a afirmar que dit augment no significa reducció de la inversió en altres partides com la sanitat o l'educació. Hulten i Schwab (1997) sentencien que una política nacional d'infraestructures és inconsistent amb els principis del federalisme fiscal ja que la descentralització de la fiscalitat i la centralització de la inversió en infraestructures portaria a un sèrie d'ineficiències lligades als interessos dels polítics.

primera generació de la TFF és que s'incentivava el finançament parcial amb impostos que compliren determinats criteris, junt a les transferències.

Amb el temps va sorgir la necessitat d'atendre al comportament dels polítics i el seus efectes sobre els processos descentralitzadors. Així doncs, una segona fornada d'autors va superar el caràcter normatiu de la TFF. Les noves corrents treballaran des de la teoria dels agents principals, l'economia de la informació, la nova teoria de l'empresa, la teoria de l'organització, la teoria dels contractes o la teoria de l'elecció pública. Aquesta última ha estat una de les més influents defensant, segons el model de Downs (1957), que l'egoisme racional dels polítics els porta a la recerca dels seus interessos personals (rendes, poder i prestigi) i, per tant, a maximitzar els vots. Aquests vots s'assumeixen subjectes a les preferències distorsionades dels ciutadans junt a l'estratègia de l'oposició. Parlem de preferències distorsionades a causa de les figures del persuasiu i els representants, les ideologies, la ignorància racional dels votants i l'efecte dels *lobbies*. Per tot això, els polítics no es veuen motivats a fer res que pose en perill la consecució de la seua funció objectiu a maximitzar. Segons aquesta segona onada, ja no es recomanable mantenir transferències per finançar els serveis perquè es produeixen aquesta mena d'incentius perversos.

D'entre tota la literatura sobre descentralització existeixen una sèrie d'arguments (positius i negatius) que tradicionalment han estat exposats per tractar els efectes de la descentralització. A la següent taula sintetitzem alguns dels arguments més interessants segons Solé-Ollé (2008):

Taula 1. Arguments sobre la descentralització

	Descentralització de la despesa	Descentralització dels ingressos
Arguments positius	<ul style="list-style-type: none"> - Millor adaptació a les preferències locals i al procés polític de rendició de comptes. - Foment de la innovació en el disseny de polítiques públiques. 	<ul style="list-style-type: none"> - Incentius a millorar la recaptació i promoure el creixement econòmic. - Millora l'estabilitat pressupostària.
Arguments negatius	<ul style="list-style-type: none"> - Problemes de coordinació en les polítiques públiques (externalitats). 	<ul style="list-style-type: none"> - Problemes de coordinació en les polítiques públiques (competència fiscal).

Font: elaboració pròpia a partir de Solé-Ollé (2008)

Per començar, analitzarem la descentralització de la despesa. El primer dels aspectes positius és la millor adaptació a les preferències locals. Açò ve sobretot perquè la descentralització suposa major capacitat de gestió i decisió a les entitats administratives més pròximes al ciutadà i, per tant, als problemes. Els òrgans més centrals no acaben de preocupar-se per qüestions exclusivament d'una regió perquè no els suposa un pes en termes electorals suficientment contundent. Molts cops, sent les preferències homogènies, la descentralització pot esdevenir beneficiosa. És el cas de la rendició de

comptes o *accountability*. És a dir, els ciutadans poden valorar com ho fa el govern i decidir sobre la seua reelecció amb més facilitat i efectivitat que si les decisions són d'un govern central on cada territori no té la mateixa capacitat d'influència. Això és possible per les millores en l'asimetria d'informació entre polític-votant i la capacitat de comparar amb el que fa el govern d'un altre territori amb les mateixes competències. En definitiva, s'incrementa la competència política⁶.

L'altre argument favorable a la descentralització de la despesa és la possibilitat d'innovació en el disseny de les polítiques públiques. De certa manera, quan s'incrementa el nombre d'actors que practiquen una activitat, s'hi dona una tendència a la innovació, a l'originalitat i a l'experimentació. Per tant, sembla raonable que quan els territoris adquireixen noves competències gràcies als processos de descentralització hi puguem aparèixer noves formes de realitzar polítiques públiques. Les millors pràctiques poden ser adaptades als altres territoris (bones pràctiques).

De la descentralització de la despesa també es poden generar problemes, com la descoordinació en les polítiques de despesa. Açò fa referència a les externalitats que algunes activitats generen sobre altres territoris. Els governs sols atenen les necessitats dels seus residents i acostumen a efectuar una despesa insuficient a l'òptima en termes econòmics. Això pot provocar que un altre govern també haja d'implementar el servei, pel que el resultat serà ineficient. La solució, molts cops, passa per governs supramunicipals i acords que milloren la governança dels territoris.

Per altra banda, la descentralització dels ingressos també pot generar problemes de coordinació de les polítiques fiscals. Parlem de la competència fiscal. Tanzi i Schuknecht (2000) foren uns dels més crítics del procés descentralitzador per aquesta creixent competència fiscal entre jurisdiccions. És a dir, "*un increment del tipus impositiu d'una regió pot fer que algunes activitats (amb capital mòbil) es relocalitzen a altres territoris, beneficiant-los perquè les seues bases imposables contenen aquest capital*" (Wilson, 2006, pp.352). No obstant, cal saber si el capital és realment mòbil i, per exemple, estudiar la peculiaritat d'àrees amb economies d'aglomeració. Alguns estudis afirmen que aquests tipus d'economies externes permeten als territoris incrementar els seus impostos sense incentivar la marxa d'activitat econòmica (Baldwin i Krugman, 2004).

Respecte la descentralització dels ingressos, també es parla de la generació de majors incentius fiscals. És a dir, si s'incrementa la corresponsabilitat fiscal dels territoris cedint competències fiscals en ingressos alhora que de serveis (despesa), els polítics tindran incentius a seleccionar aquelles polítiques que més ingressos generen. Fins i tot, Rodden (2002) explica que els governs subcentrals que més competències d'ingressos tenen són capaços de proveir millors serveis i béns públics que milloren el funcionament dels mercats i fomenten el creixement econòmic. El mateix autor afegix que, així, els governs acostumen a ser menys corruptes. Açò xoca amb la concepció de Tanzi de que

⁶ Alguns estudis demostren la realitat del vot comparat (Bosch i Solé-Ollé, 2007) o decisions estratègiques a l'hora de variar impostos (Solé-Ollé, 2003).

l'àmbit local és més corrupte que el central (realment, el que ocorre és que la corrupció és més visible i això pot ser altre punt positiu). Per altra banda, la descentralització fiscal genera incentius fiscals a raó del menor ús de les transferències, les quals poden generar un seguit d'efectes negatius⁷.

Finalment, un altre dels arguments favorables a la descentralització dels ingressos és l'enduriment de la restricció pressupostària que s'aconsegueix. La centralització dels ingressos relaxa la restricció pressupostària dels governs, pel que pot afectar a l'estabilitat pressupostària, sempre i quan hi haja capacitat d'endeutament. Aquesta afebliment de la restricció pressupostària es produeix perquè els governs subcentrals confien en que el govern central actuarà sobre el desequilibri pressupostari per tal de garantir la no fallida de la regió. Malgrat que els governs centrals tracten, a priori, mostrar contundència i fermesa afirmant que no van a intervindre cap regió, al final acostumen a fer-ho perquè la fallida d'un territori va a afectar al conjunt de l'Estat. Açò es pot solucionar atorgant capacitat normativa en impostos rellevants, limitant el finançament via transferències i també, limitant el grau d'anivellament financer (permetre retenir un considerable percentatge dels ingressos). És a dir, avançant en la descentralització dels ingressos per assolir major enduriment de la restricció pressupostària.

1.3. Elements clau en l'anàlisi del finançament autonòmic: mecanismes d'anivellament, corresponsabilitat fiscal i comportaments estratègics

Després de l'aproximació teòrica al fenomen de la descentralització mitjançant la Teoria del Federalisme Fiscal, ens proposem a exposar alguns dels elements essencials que ajudaran a entendre problemàtiques generals dels sistemes de finançament autonòmic: l'anivellament, la corresponsabilitat fiscal i els comportaments estratègics. N'existeixen molt més, però amb la intenció d'aplicar-los al cas espanyol, ens hem limitat a aquests tres. No obstant, el lector disposa de literatura abundant al respecte on ampliar el coneixement a prop de tots aquests elements.

Una de les qüestions importants en els sistemes de finançament són els mecanismes d'anivellament. Aquests tracten de satisfer el principi d'equitat horitzontal. A què ens referim amb aquest principi? Doncs, que tots els ciutadans, independentment del territori on viuen, han de disfrutar d'uns serveis públics que assolisquen un llindar mínim i un nivell raonablement similar, sempre que l'esforç fiscal relatiu siga el mateix (Vilanou, 2007). Existeix l'anivellament total i l'anivellament parcial. Açò és, per exemple, si les regions que es troben per davall la mitjana d'ingressos per càpita, amb el sistema d'anivellament, se situen a la mitjana (total) o milloren la seua posició però sense arribar a una igualació total en la mitjana (parcial). Existeix literatura sobre la conveniència de l'anivellament parcial per diversos beneficis. Alguns d'ells són (Bassols, 2014):

⁷ Sobre els efectes negatius de les transferències veure Solé-Ollé (2008), Joanis (2007) i Peralta (2007).

- Incentivació del creixement econòmic, és a dir, aquelles regions endarrerides reben ajuda per millorar la situació però sense arribar a que es troben en una situació suficientment còmoda com per a que deixen d'esforçar-se per fer prosperar l'economia de la seua regió.
- Incentius sobre l'administració tributària ja que també la motiva a reinventar-se i ser millor recaptadora.
- Incentius en matèria de política fiscal. Parlem que amb l'anivellament total, aquelles regions que recapten molt però després sofreixen una gran reducció per anivellar altres regions endarrerides, se senten desmotivades a millorar la seua recaptació perquè saben que eixe increment no van a apropiar-se'l en cap proporció. Igualment, les regions menys recaptadores no senten incentius a millorar la recaptació perquè sempre tindran els recursos que les situa en igualtat amb la resta de CCAA.
- L'anivellament parcial parteix de garantir la prestació dels serveis bàsics a la població.

Dit açò, sembla interessant veure les experiències d'altres països en l'ús dels mecanismes d'anivellament per tal de comprovar la diversitat de resultats que es poden obtenir segons el sistema que s'aplique.

- Al cas alemany (figura 1 de l'annex) s'acaba fent un anivellament considerable dels recursos de què disposa cada territori però respectant els més rics. Aquelles regions amb ingressos abans de l'anivellament per davall de la mitjana, després de l'anivellament milloren la situació però sense situar-s'hi completament. En canvi, les regions més riques perden recursos però es mantenen per dalt de la mitjana alemanya. Per tant, l'anivellament és parcial i es garanteix l'ordinalitat⁸.
- A Canadà (figura 2 de l'annex) l'anivellament és molt més parcial d'una forma peculiar. Les diferències finals són molt més accentuades que al cas alemany perquè les regions més riques no veuen alterats els seus recursos per càpita, però les més pobres sí milloren considerablement i se situen, pràcticament, sobre el nivell de la quarta regió que més ingressos tributaris és capaç de generar (Ontario).
- A Espanya (figura 3 de l'annex), sense anivellament, quedem una mica com la resta de països (amb diferències significatives entre Canàries i Madrid) però l'anivellament crea una distorsió enorme. El sistema d'anivellament a l'Estat espanyol és poc clar i no facilita la visualització dels fluxos de solidaritat interterritorial. Les deficiències evidents són que no se sap quin és l'objectiu que es pretén assolir, és a dir, anivellament parcial o total; i que es dona un sobreanivellament dels recursos fins al punt d'alterar notòriament l'ordenació dels territoris segons la seua capacitat fiscal per càpita (Vilanou, 2007). Altrament, el

⁸ L'ordinalitat en l'àrea de la fiscalitat es refereix a mantenir l'ordre o rànquing en què queden les regions segons els ingressos per càpita que generen i els que finalment tenen després de la distribució de recursos que fa el sistema de finançament territorial.

repartiment de recursos és excessivament redistribuït ja que les CCAA més pobres reben un major finançament per habitant que la resta (León, 2009). Evidentment, no significa que la situació prèvia a l'anivellament siga adequada ja que les diferències són excessives, però amb un anivellament parcial s'aconseguiria un ordre similar en la distribució de recursos per càpita alhora que una reducció considerable dels diferencials entre regions.

El segon dels elements que s'acostumen a estudiar en l'anàlisi dels sistemes del finançament territorial és la corresponsabilitat fiscal. Ens referim a l'equilibri recomanable entre les competències rebudes que suposen despesa i competències que representen ingressos. Parlem d'aparèixer davant dels ciutadans com a responsables d'aquelles coses "positives" com la inversió i la despesa pública però, també de la part "negativa", és a dir, impostos (Durán, 2007).

En el cas espanyol, els diferents models de finançament autonòmic suposen diferents graus de corresponsabilitat fiscal. L'evolució ha estat significativament creixent en aquesta matèria⁹. Malgrat tot, no s'ha avançat tant com seria desitjable. Entre d'altres, no s'ha emprat el poder normatiu en la segona part de la tarifa de l'IRPF però sí de les deduccions (de forma asimètrica entre regions). Respecte la cessió de l'IVA, cal tenir en compte que no és una cessió normativa (seria complex) pel que no suposa grans avanços de responsabilitat fiscal. En general, la capacitat normativa recau sobre impostos de baixa rellevància. L'única excepció ha estat en els impostos de transmissions patrimonials i actes jurídics documentats. Aquests han augmentat la seua importància perquè totes les CCAA s'han atrevit a modificar-lo i, sobretot, perquè el *boom* immobiliari representava una oportunitat d'ingressar grans sumes de diners (Durán, 2007). Respecte el paper dels impostos propis de les CCAA, suposen un gran número de figures que graven diferents fets però que no superen l'1% del total d'ingressos no financers.

Finalment, parlarem del tercer dels elements claus per a l'anàlisi dels sistemes de finançament territorial: els comportament estratègics. A sovint no són objecte d'anàlisi pels experts en hisenda pública, però creiem que el comportament dels actors ha de ser estudiat, sobretot, en el cas espanyol. Precisament a Espanya, la seua anàlisi és vital per poder detectar l'enfrontament dels comportaments estratègics amb als criteris tècnics i així, entendre els processos de configuració dels models de finançament. Aquests criteris científics han quedat generalment renegats a un segon pla. Les estratègies polítiques i criteris arbitraris han prevalgut front a tècniques rigoroses, i això ha creat desigualtats injustificables (De la Fuente i Gundín, 2007). En la figura 4 de l'annex recuperem diferents declaracions d'actors principals de les negociacions dels models de finançament recollides en les entrevistes per a un estudi de Sandra León (2009) que ajudaran a entendre la greu distorsió dels sistemes de finançament. La lectura d'aquestes ens revela que el càlcul de les necessitats de despesa

⁹ A l'apartat tercer del present treball es podrà comprovar l'evolució dels diferents models de finançament en matèria de cessió d'impostos.

realment no existia. Si més no, es pactava durant les negociacions entre regions i després es tractava de configurar unes fórmules amb aparença acadèmica, però que tenien un origen totalment arbitrari i injustificable.

Potser la manca de corresponsabilitat fiscal ha estat una causa de la pressió contínua per aconseguir major transferències en forma de subvenció.¹⁰ Però, per què el govern central cedeix a les pressions de les CCAA? Una resposta pot venir des de l'escola de la *public choice*, a què ens hem referit quan parlàvem de la segona fornada d'autors del Federalisme Fiscal, i que es concreta en dos aspectes. El primer d'ells és que la persecució de beneficis polítics i electorals per part del govern central fa que la seua visió siga a curt termini i accepte les negociacions de les regions perquè els genera beneficis electorals que es fan efectius en aquest curt termini. També es generen costos però, precisament, els costos que es generen (l'espiral de demandes entre els representant autonòmics i la contenció d'aquestes a través de majors transferències de recursos cap a les Hisendes autonòmiques, el que significa una pèrdua de control sobre part dels recursos de l'Hisenda central) no són a curt termini sinó a mig/ llarg termini. Llavors, no obstaculitzen l'objectiu electoral del partit polític que en l'actualitat governa (León, 2009). L'altre dels aspectes és que el pes polític de cada regió juga un paper clau en els objectius electorals del procés de negociació del model de finançament. Pensem, per exemple, en la contínua rellevància que *Convergència i Unió* ha tingut a l'hora de formar governs a les Corts Generals.

2. INFRAESTRUCTURES DE TRANSPORT

2.1. Definicions i tipologies

Per parlar d'infraestructures, començarem introduint la definició d'aquest concepte. Des del continent americà, la *Council of State Planning Agencies* dels EUA (citat en Copeland, Levine i Mallet, 2011) defineix les infraestructures públiques com un servei i unes facilitats productives que inclouen una àmplia gamma d'instal·lacions públiques i els equips necessaris per a proporcionar serveis socials i l'activitat econòmica de suport al sector privat. Assenyala una llarga llista d'elements considerats infraestructures públiques entre els quals trobem carreteres, ponts, aeroports, ports, telecomunicacions, sistemes d'aigües, sistemes de seguretat contra incendis, sistemes de producció d'energia elèctrica, sistemes d'eliminació de residus, edificis públics, escoles, facilitats sanitàries o presons. D'una forma general, els economistes catalans Germà Bel i Teresa Garcia-Milà (2007) entenen per infraestructures com aquells elements, tant físics com de coneixement i entorn, que

¹⁰ Aquest actitud de pressió ha estat una norma general però, amb excepcions. El País Valencià, com comprovarem en aquest treball, sembla ser-ne una.

determinen les condicions de producció i relació i que, per tant, esdevenen estructura de les activitats econòmiques i, alhora, generen beneficis als individus.

Aquests mateixos autors fan una sintètica classificació de les tipologies d'infraestructures, acceptada generalment per l'acadèmia, que ací prenem. Trobem tres grans grups d'infraestructures: econòmiques, socials i ecològiques. Alhora, les infraestructures econòmiques, el nostre centre d'interés, es divideixen en quatre grans blocs:

- a) Infraestructures de transport: terrestre (carreteres i ferrocarril), aeri (aeroports) i marítim (ports).
- b) Infraestructures hídriques: abastiment d'aigua i sanejament d'aquesta.
- c) Infraestructures de xarxes energètiques (electricitat o gas).
- d) Infraestructures de telecomunicacions (per cable o sense fil).

2.2 Característiques econòmiques de les infraestructures de transport

Resulta interessant destacar una sèrie de característiques econòmiques sobre les infraestructures de transport. Hem tractat de sintetitzar aquelles més rellevants que des de la literatura econòmica s'habituen a assenyalar. Concretament, les infraestructures de transport tenen un doble impacte sobre la societat, habitualment s'estructuren en forma de xarxa i atorguen a la intermodalitat un paper significatiu, no es poden identificar completament amb un mercat competitiu, van associades a una durabilitat i un llindar mínim per ésser eficients i, finalment, disposen d'un entramat d'opcions divers i complex a l'hora de definir el seu finançament.

2.2.1. Doble impacte sobre la societat

La primera de les característiques de les infraestructures de transport és el doble impacte sobre la societat (Bel i Garcia-Milà, 2007). És a dir, per una banda generen efectes sobre el sistema productiu com a un factor de producció més. Les infraestructures representen l'instrument per a transportar d'un lloc a un altre les mercaderies necessàries en la producció de béns i serveis. Per tant, l'existència o no d'infraestructures, la seua qualitat o el cost que supose el seu ús van a ser determinants per a l'eficiència del sistema productiu d'un territori. Per altra banda, l'altre impacte important per a la societat és el caràcter "de servei" que tenen les infraestructures. Parlem de la capacitat per generar benestar als individus davant les seues necessitats de transport, de desplaçar-se d'un lloc a l'altre. Açò és vital per poder construir una comunitat cohesionada i teixir un xarxa de relacions socials sòlida.

2.2.2. Intermodalitat i forma de xarxa

La segona de les característiques econòmiques és la intermodalitat i la forma de xarxa. Podem diferenciar aquelles infraestructures que es construeixen formant una xarxa amb la qual, per arribar a un punt de destí, necessàriament passes per diferents punts intermedis i on la forma en què s'estructura aquesta és vital per a l'eficiència de la infraestructura. Açò es dona en el cas de les infraestructures de transport terrestre com les carreteres i els ferrocarrils. Per altra banda, el transport aeri i marítim no circula per cap xarxa física sinó que els equipaments són completament singulars (aeroports i ports), pel que es pot produir un desplaçament directe del punt d'origen al punt de destí sense la necessitat de travessar altres punts intermedis. No obstant, de forma autònoma les companyies aèries estableixen connexions que acaben adoptant forma de xarxa. En el cas del transport marítim, més enllà d'una estructura de xarxa, allò més important és la intermodalitat. És a dir, la connexió dels diferents mètodes de transport amb el port per facilitar-hi l'arribada i eixida de mercaderies. Perquè les infraestructures són amb freqüència complementàries i interdependents entre si (Moreno, 2000).

2.2.3. Impossibilitat d'identificar-se amb mercat competitiu

La tercera de les característiques és la no possibilitat d'identificar les infraestructures com un mercat competitiu tal com predomina en gran part de béns i serveis. Hi ha diverses raons. La primera és que les infraestructures de transport acostumen a ser un monopoli natural. Evidentment, el grau de monopoli natural variarà segons el tipus d'infraestructura. I què és un monopoli natural? Doncs aquelles indústries o activitats que experimenten elevats costos fixos (en comparació amb els costos variables) i costos marginals decreixents. Els elevats costos fixos es troben en forma d'infraestructura bàsica (vies d'asfaltat, plataformes, vies de ferrocarril, catenària, pistes d'aterratge, molls, etc.) amb elevats nivells tecnològics per al subministrament del servei. Però, el cost d'una unitat addicional (cost marginal) és força reduït i decreixent en relació a l'*output* (Dalmau i Descalç, 2009). D'aquesta manera, les infraestructures de transport com a monopoli natural generen rendiments creixents a escala. No obstant, el cost marginal decreixent troba un límit amb la congestió de la infraestructura. Açò implica la necessitat d'ampliar la infraestructura o construir-ne una addicional (segons de quin tipus d'infraestructura parlem).

Un altre aspecte pel que les infraestructures no són un mercat competitiu perfecte és perquè generen externalitats entre les que destaquen les negatives: efecte sobre el medi ambient (més accentuat en aquells transports que usen energies fòssils) així com la congestió. Quan una infraestructura experimenta congestió suposa dilatacions en els temps de viatge (majors costos per al

sistema productiu i menor benestar dels individus) i, alhora, alimenta de nou les externalitats negatives sobre el medi ambient.

Finalment, les infraestructures de transport no s'identifiquen amb un mercat competitiu estàndard perquè el sistema de preus no és sempre el mètode més eficient per a la seua gestió. Aquest fet està lligat al caràcter de bé semi-públic de les infraestructures. Parlem de que, en absència de congestió, les infraestructures tenen caràcter de bé no rival: la demanda d'un usuari no afecta a la demanda d'altre. A més a més, hi ha possibilitat d'exclusió però significa uns costos elevats per a l'administració. Per això les infraestructures són, segons Germà Bel i Teresa Garcia-Milà, un bé semi-públic (no rivalitat en el consum i exclusió costosa).

2.2.4. Durabilitat i llindar mínim d'eficiència

Per altra banda, podem destacar dues característiques addicionals de les infraestructures en el marc de la política regional. La primera d'elles és la durabilitat. És a dir, les infraestructures acostumen a tenir una vida útil de llarg termini. Si a més ho combinem amb la mobilitat de la majoria d'elles, podem pensar que seran essencials per entendre l'estructura territorial així com pel seu poder de limitar possibles canvis en l'ordenació del territori introduint elevada rigidesa (Moreno, 2000). Açò serà important a l'hora de planificar la infraestructura per a la qual no sols s'han de considerar els efectes sectorials, sinó també els regionals sobre el territori.

La segona de les característiques és l'associació de les infraestructures amb un llindar mínim d'eficiència. És a dir, la dotació ha d'assolir eixe llindar per ser eficient, i això anirà lligat al nivell de producció de béns i serveis que es vulga assolir considerant la vida útil de la infraestructura. S'han de superar colls d'ampolla però cuidar també els excessos de capacitat que suposen malbaratar recursos limitats. Malauradament, a Espanya hi abunden exemples d'ambdós pols.

2.2.5. Síntesi d'opcions de finançament

Si atenem al fet que les infraestructures no s'adeqüen als criteris d'un mercat competitiu, el preu més eficient per a l'ús d'una infraestructura com les carreteres, sobretot, és zero. Però, com ho fem per finançar una infraestructura amb un preu de zero unitats monetàries? Doncs, s'hauran d'implementar altres vies de finançament. Quan més s'allunya el cost marginal de zero, menys complicat serà establir un sistema de preus en les infraestructures. Això ocorre per exemple amb els aeroports i els ports. Ací, els costos variables també són més elevats en relació als de les carreteres. D'aquesta manera, els models de finançament més habituals per a les infraestructures de transport són:

- a) Finançament amb pressupost públic.

- b) Finançament via preus directes segons ús efectiu de la infraestructura.
- c) Finançament via taxes finalistes pagades pels usuaris potencials de la infraestructura.

Com hem dit, quan el cost marginal de la infraestructura és molt pròxim a zero i no es produeix congestió, el mètode de finançament més eficient és el pressupost públic ja que implantar un sistema de preus per fer pagar als usuaris suposaria uns costos administratius més elevats (cas de les carreteres convencionals). En canvi, quan el cost marginal és més significatiu perquè els costos variables són relativament majors (cas dels aeroports i ports), sembla més eficient el finançament per usuari (menors costos de transacció que en les carreteres). Per al cas del ferrocarril, el finançament per usuari també pot ser la forma més eficient ja que no és difícil l'exclusió i el costos marginals son més elevats que en el cas de les carreteres. No obstant, el ferrocarril genera externalitats positives en termes, fonamentalment, mediambientals (en relació als altres mètodes de transport) i també de reducció de congestió, pel que les subvencions públiques poden trobar en aquest aspecte una raó de ser (Bel i Garcia-Milà, 2007).

2.3. El paper de les infraestructures de transport en les diferents teories de desenvolupament econòmic.

La relació entre infraestructures i desenvolupament econòmic és un tema molt controvertit que ha donat lloc a nombroses discussions contradictòries i a una abundant literatura. No podem acceptar *ex-ante* que qualsevol infraestructura en qualsevol territori va a generar desenvolupament. Hem de mirar, precisament, el grau de desenvolupament del territori o l'escala territorial sobre la que mesurem l'efecte, entre d'altres. La rellevància que li s'ha atorgat a les infraestructures de transport segons cada moment del temps i enfocament del desenvolupament ha sigut diferent. Per aquesta raó, hem vist convenient fer un breu repàs a allò que diuen les principals teories del desenvolupament econòmic sobre aquesta mena d'infraestructures.

El recorregut parteix amb els postulats clàssics. La importància de les infraestructures per a aquests plantejaments de l'economia, com els d'Adam Smith, seia sobre la necessitat d'expandir les fronteres del comerç. Per a això era vital desenvolupar noves i millors infraestructures, sobretot de transport però també d'altres com les telecomunicacions, que permeteren l'intercanvi de mercaderies i informació cada cop entre territoris més allunyats. No obstant, no s'interessaven massa per la capacitat estructuradora del territori (Martín, 2005).

Van a ser els plantejaments sorgits a partir de la segona meitat del segle XX i els més actuals aquells que centraran el nostre interès. En les teories econòmiques dels anys seixanta es considerava vital per al creixement i desenvolupament econòmic i per al creixement sostingut, que una economia experimentara economies externes. D'aquesta manera, resultava essencial tenir una dotació adequada

d'infraestructures al servei de l'economia com les de transport, energètiques, però també les socials que afecten als *inputs* productius de treball (salut, formació...). Quan aquestes teories aprofundeixen més en els aspectes territorials (enfocaments regionals i/o locals del desenvolupament), el paper de les infraestructures va modificant-se.

Des de l'òptica del desenvolupament regional, les infraestructures són importants perquè afavoreixen la comunicació entre persones i garanteixen i faciliten la circulació de mercaderies, inversions, energia, etc. I això, ho fan a una doble escala: a dintre de la pròpia regió (intrarregional) i amb altres espais amb què aquesta es connecta (interregional). Així doncs, la inversió en infraestructures pot vertebrar internament les regions relativament dèbils i afavorir la seua projecció exterior, la seua eficiència i rendibilitat de la seua activitat productiva. Les infraestructures de transport tenen un paper estratègic per a propiciar la inserció de les regions endarrerides en àrees més dinàmiques (Gallego, 2006). Encara més, totes les infraestructures, tant en la fase de construcció com en la de funcionament, poden reportar efectes reestructuradors sobre el territori els quals es defineixen com aquelles manifestacions que impliquen canvis en el potencial del desenvolupament regional, o conjunt de recursos econòmics, humans, institucionals i culturals d'una comunitat territorial (Vázquez, 1988).

Pel que fa al desenvolupament local, aquest intenta centrar l'atenció en els efectes d'escala local. S'hi destaca que l'impacte va més enllà de la connexió dels pols que uneix la infraestructura. Cada territori que estiga travessat per la infraestructura, per petit que siga, va a sofrir un efecte. Molt cops, malgrat haver-hi un efecte global i regional positiu, des de l'òptica més local podem trobar territoris que suporten efectes negatius ja siguin mediambientals o de succió d'activitat econòmica cap a un node de major dimensió, entre d'altres. Altra qüestió analitzada en aquesta vessant és la governança en la planificació, execució i gestió de les infraestructures. Parlem d'arribar a establir unions, acords, consensos, partenariats, etc., entre tots els actors implicats en "la vida" d'una infraestructura més enllà dels governs centrals o regionals. Corporacions locals, actors socials i econòmics de diferents nivells i territoris, han de consensuar les actuacions per tal de no generar efectes perversos sobre cap territori, per allunyat que estiga dels nodes de la xarxa. Al mateix temps, es pot contribuir a reduir la dependència de governs allunyats a l'hora de prendre decisions sobre la pròpia infraestructura. Aquesta qüestió la tindrem present en la construcció de les reflexions finals de la nostra investigació.

Molt pròxims als anteriors plantejaments, els enfocaments del desenvolupament endogen estudien els efectes a llarg termini de les infraestructures sobre l'oferta, els quals generen impactes en termes de productivitat i competitivitat. Aquesta òptica marca un intens lligam entre el territori i les seues condicions de partida estructurals, així com amb el seu estat de desenvolupament. Entre aquestes

teories trobem la del potencial de desenvolupament endogen de Dieter Biehl¹¹, qui a principis dels setanta ho va aplicar per a la República Federal d'Alemanya i, després, a les regions europees.

Aquest enfocament assumeix que la composició qualitativa i quantitativa del capital fix social de la regió va a ser la que condicione la demanda d'inversions, ja que una millor dotació implica major productivitat de la inversió privada i, per tant, un avantatge comparatiu front a altres territoris. Així doncs, quan millor (no sols major) siga la dotació de recursos públics (entre ells les infraestructures), majors seran les possibilitats de remuneració dels recursos privats i, per tant, la capacitat d'un territori per atreure'ls i retenir-los. Amb això, s'aconsegueix un major estoc de capital global i, en conseqüència, major nivell d'ocupació i major productivitat que permetran millorar els nivells de benestar de la societat. Però cal tenir en compte que una excessiva concentració motivada per les infraestructures pot suposar un excés d'aglomeració del territori i, aleshores, els costos socials poden minorar els avantatges prèviament assolits (Martin, 2005).

Des de la literatura econòmica sobre economies d'aglomeració i de xarxa (economia urbana), de la qual Alfred Marshall (1890) fou el principal propulsor, també es parla d'infraestructures. A partir de la classificació que fa Hoover (1937) de les economies d'aglomeració (de localització i d'urbanització), podem destacar la importància que Camagni (1992) atribueix a les infraestructures en les economies d'urbanització. Les economies d'urbanització són economies externes a l'empresa, externes a la indústria o sector d'activitat, però internes a l'àrea territorial d'anàlisi, és a dir, "espacialment localitzades". Camagni les defineix com avantatges típics d'un ambient urbà a raó de l'existència d'infraestructures genèriques, entre elles les de transport, que poden usar-se per totes les indústries, així com la presència d'una interacció entre institucions i activitats diferents.

Tanmateix, a partir d'aquests conceptes generals d'economia urbana, ens podem endinsar en altres concrets que també consideren les infraestructures entre els seus plantejaments. És el cas de les economies d'aglomeració basades en el concepte d'abast o *economies of scope* on les infraestructures de transport són importants per esdevenir un input compartit capaç de generar complementaritats en costos. Igualment, les infraestructures de transport són un element explicatiu de les economies externes estàtiques segons Glaeser. Aquest autor separa les economies que abans hem considerat d'aglomeració en funció dels efectes que generen al llarg del temps. D'aquesta manera, tenim les economies dinàmiques (relacionades amb els *spillovers* de coneixement i el creixement dels territoris)

¹¹ En els seus estudis, Biehl (1986) determina que quatre són els determinants del potencial de desenvolupament d'una regió: la situació geogràfica (més a prop o menys de centres rellevants d'activitat), l'aglomeració (concentració espacial de la població, de productors o consumidors), l'estructura sectorial (pes relatiu de cada sector) i les infraestructures. Açò es combina amb els tradicionals factors de producció de l'economia. El potencial de desenvolupament regional es recull en la següent expressió [$PDR = f(I, L, A, S)$], on I representa les infraestructures, L la localització, A l'aglomeració i S l'estructura sectorial. De tots els factors del potencial de desenvolupament regional, són les infraestructures les que deixen major marge de maniobra per a la implementació de polítiques. D'ahí, la seua importància.

i les economies estàtiques les quals expliquen l'especialització del territori. Aquestes últimes, troben entre d'altres algunes "raons naturals" com són les infraestructures de transport i els avantatges en costos que suposen. També les anomenades economies mòbils o de xarxa (internes a una xarxa d'empreses o externes entre unitats territorials o urbanes) consideren les infraestructures de transport i les telecomunicacions un dels factors que estan darrere dels rendiments associats a la interacció entre agents no concentrats espacialment. En les economies mòbils internes a les empreses haurem de fixar-nos on es situen les empreses (mateixa ciutat, ciutats diferents o un *mix*) per tal d'esbrinar la rellevància de les infraestructures. En les economies externes de xarxa les infraestructures de transport sí tindran sempre un paper fonamental (Sorribes, 2012).

De la mateixa manera, els teòrics de la localització de l'activitat econòmica destaquen la rellevància de les relacions entre territoris per tal d'entendre la geografia de la producció i assenyalen tres forces econòmiques que interactuen en aquest marc: els rendiments d'escala creixents que provoquen concentració de producció industrial, els costos de transport associats a l'espai que provoquen dispersió espacial de la producció si són elevats; i la dimensió dels mercats. Llavors, les empreses se situen a prop dels seus clients i proveïdors per reduir els costos de transport. Quan aquests són elevats, reben més importància que les economies d'escala pel que la producció es dispersa arreu del territori. Per contra, quan el costos de transport no són tant elevats (paper de les infraestructures) rep major rellevància la capacitat de generar economies d'escala i, per tant, es tendeix a la concentració de la producció industrial. Per tant, una bona dotació d'infraestructures fomenta la localització d'empreses i la creació de rendiments d'escala creixents, els quals atrauen de nou a més empreses.

Finalment, les teories del desenvolupament sostenible també inclouen les infraestructures en el si del seu entramat. Des d'aquesta òptica es destaquen tres dimensions (Moreno, 2000):

- Les infraestructures deuen finançar-se per tal d'assegurar el manteniment del capital existent i cobrir els costos d'ús. És a dir, sostenibilitat econòmica.
- Les infraestructures han de ser respectuoses amb l'entorn alhora que possibilitar la millora de l'accessibilitat general. Parlem de sostenibilitat mediambiental.
- Les infraestructures també han d'afavorir als qui disfruten de menor grau de desenvolupament i no han de generar majors diferències entre els individus de la societat. Açò és, sostenibilitat social.

La major part dels models de desenvolupament sostenible tracten de combinar la sostenibilitat econòmica, social i ambiental amb mesures de transport eficient i millores de mobilitat. Encara més, des de la més recent visió del desenvolupament local sostenible, s'entén que les infraestructures no són element actiu del desenvolupament econòmic a diferència del capital humà, el capital empresarial o l'estructura productiva i el capital tecnològic, però que constitueixen un component molt important per

desenvolupar les capacitats dels territoris. Sobretot, per la seua condició de facilitar l'activitat econòmica. És a dir, aquesta visió del desenvolupament considera les infraestructures necessàries però no suficients i, preferentment, les destaca per la capacitat d'estrangular el progrés econòmic en cas de produir-se infradotació (Tomàs, 2008).

2.4. Impacte econòmic de les infraestructures

Cadascun dels enfocaments del desenvolupament destaca i dona més importància a uns o altres efectes de les infraestructures. Tot seguit, exposarem els diferents impactes que les infraestructures poden generar sobre l'economia, el creixement d'aquesta i el desenvolupament d'un territori atenent a l'extensa literatura que hi ha escrita sobre el tema. Els efectes sobre el creixement econòmic que tenen les infraestructures es poden separar en funció de si es produeixen en el curt termini o en el mig/llarg termini. Alguns autors els classifiquen d'altra manera coherent amb la que ací fem: efectes de la construcció de la infraestructura, que serien a curt termini; i efectes produïts durant la utilització de les infraestructures, que serien generalment a mig/llarg termini.

2.4.1. Impacte a curt termini

Per començar, veurem els efectes d'ocupació i arrossegament. En el primer dels casos, ens referim a la capacitat de la construcció d'infraestructures per a generar ocupació. L'obra de la pròpia infraestructura exigeix factors de producció. Aquest increment de la demanda de factors de producció suposa, per una banda, incrementar el factor treball ocupat (treballadors en l'obra), però també exigeix de les màquines i materials necessaris per a la construcció (efecte arrossegament), pel que genera efectes en altres sectors. Açò és, increment de l'ocupació de forma indirecta mitjançant l'estímul de les activitats que aporten *inputs* a la construcció d'infraestructures (CBO, 2010).

Però, segons G.Bel i T.Garcia-Milà (2007), cal fixar-se en la procedència dels recursos de finançament de la infraestructura. Si aquests han vingut d'una altra regió podem entendre que es crea un efecte redistribució i, per tant, efectes positius per al territori que rep la infraestructura. Per contra, si el finançament de la infraestructura té l'origen en el propi territori, serà important estudiar quins són els costos d'oportunitat per determinar l'efecte final. Algunes veus contràries a l'ús de la despesa pública per a crear llocs de treball argumenten que els costos de la infraestructura són superiors als beneficis en termes d'ocupació (Mitchell, 2005). A més, segons el mètode de finançament també tindrem uns efectes o d'altres sobre la situació macroeconòmica. Per exemple, no serà el mateix finançar la inversió pública amb deute públic que amb subvencions d'altres administracions ja que en el primer cas els efectes sobre PIB, formació bruta de capital, inflació i ocupació seran positivament

més notables però també més negatius en termes de saldo exterior i dèficit públic que en el segon cas (Izquierdo, s.f.). En la mateixa línia, els efectes macroeconòmics a curt termini vénen determinats per l'impacte de l'increment de la inversió pública com a element de la funció de demanda agregada. Aquest increment pot representar l'obvi augment de la producció, ocupació, renda i els ingressos públics associats a dit increment de rendes. Però, per altra banda, el creixement de la inversió pública suposa un increment de la inflació i dels tipus d'interés que pot provocar efectes negatius com la pèrdua de competitivitat per l'elevació de preus i el conseqüent empitjorament del saldo comercial o l'efecte *crowding out* o expulsió de la inversió privada.

Sobre els efectes a curt termini també en parlen les teories keynesianes. Es pot entendre que la construcció d'infraestructures pot tenir un efecte recuperador de les economies en recessió via estímuls fiscals, açò és, incrementar la despesa pública com a element de la demanda agregada. Amb la recessió econòmica del 2008, diferents economistes han defensat que en períodes en què els consumidors i empresaris no fan despesa, ha de ser el sector públic qui en genere, i les infraestructures representen una opció per a estimular l'ús del factor treball aturat (Feldstein, 2008; Krugman, 2008). Aquest efecte sobre el cicle econòmic és posat en dubte per altres autors els quals defensen que en la realitat, durant les situacions recessives les economies experimenten una forta restricció financera marcada per la caiguda dels ingressos (menor activitat econòmica) i increment de les despeses (estabilitzadors automàtics) pel que sorgeix la necessitat de controlar el dèficit públic. Davant aquesta situació, en la pràctica els governs han tendit a fer un ús més bé procíclic (allargament del cicle) de la inversió en infraestructures, ja que aquestes han estat la partida més còmoda de reduir en comparació a, per exemple, despesa social (Izquierdo, s.f.). Podem afegir que aquesta última reflexió no elimina la capacitat recuperadora de les inversions públiques en períodes de recessió, però ve a dir que els governs no han aplicat adequadament dit instrument.

2.4.2. Impacte a mig i llarg termini

Per altra banda, els efectes de les infraestructures a mig i llarg termini vénen marcats pel seu paper en la funció de producció agregada, és a dir, per la banda de l'oferta. Es tracta d'un element més que s'integra en el capital físic públic productiu i que genera un efecte sobre l'*output* global de l'economia, així com sobre la productivitat.

Un seguit d'estudis han tractat de quantificar aquest efecte de les infraestructures sobre la funció de producció agregada¹². Els primer estudis vénen de la mà d'Arrow i Kurz (1970), però els resultats més

¹² La gran majoria empenen la famosa funció de producció de tipus Cobb-Douglas en termes logarítmics [$Y = f(A, L, K, G)$] on la Y mesura l'output del sector privat de l'economia, A seria el residu de Solow o Productivitat Total dels Factors (PTF) la qual és exògena, L representa el factor treball del sector privat de l'economia, K és l'estoc de capital privat i G seria l'estoc de capital públic productiu.

importants respecte càlculs de l'elasticitat producte de les infraestructures arribaran amb Aschauer (1989), qui obtingué una elasticitat de 0,39 per al període anual de 1949-1985. És a dir, un increment del 10% de la raó capital públic/capital privat podia incrementar la productivitat multifactorial al voltant del 4%. Comentava que la productivitat del capital era altament procíclica. A més, en un dels diferents apartats de l'article on va introduir aquests estudis diferenciava els efectes de les “*core infrastructure*”. Amb això es referia a carreteres, autopistes, aeroports, facilitats elèctriques i energètiques, transports de masses (transport públic), sistemes d'aigües i altres amb elevats efectes sobre la productivitat. Així doncs, Aschauer compta aquest tipus d'infraestructures *core* com el 55% del total d'estoc de capital públic no militar i li atribueix una elasticitat de 0,24, molt significativa.

Aquestes xifres de gran contundència foren força qüestionades i, poc després, debatudes en altres estudis. És el cas de Munell (1990) i Garcia-Milà i McGuire (1992) que calculaven una elasticitat d'entre 0,04 i 0,15. Fins i tot, alguns estudis com el de Holtz-Eakin (1994) o els de Garcia-Milà, McGuire i Porter (1996) obtenien resultats on les infraestructures no eren significatives estadísticament. Si més no, Hulten i Schwab (1993) i Fernald (1999) arribaven a la conclusió que la productivitat privada de les noves infraestructures quan ja existeix la xarxa bàsica d'infraestructura, és molt petita. Per a l'Estat espanyol, Mas *et al.* (1996) van quantificar l'elasticitat per al període 1964-1991 distribuït per comunitats autònomes. En aquest estudi van obtenir un valor de 0,14 per als primers anys (extensió de la xarxa bàsica) i 0,08 en tot el període (inclou ampliacions o millores sobre xarxa bàsica existent). Per tant, la seua conclusió fou que a mesura que la xarxa s'amplia més enllà de l'estructura bàsica el increments de productivitat agregada són molt qüestionables.

Aquests majors efectes positius de les infraestructures públiques sobre territoris en fases inicials de desenvolupament econòmic es deu a la pròpia característica de les infraestructures de formar xarxes. És a dir, la productivitat d'una part de la xarxa depèn de la seua dimensió global i de la seua configuració espacial, pel que quan els governs tracten de millorar les connexions existents no aconsegueixen un impacte de tanta magnitud com el generat per la inversió en la xarxa bàsica de la fase inicial. Igualment, les infraestructures públiques tenen una importància elevada en el desenvolupament, però precisament els efectes desbordament obliguen a calcular l'impacte sobre el creixement econòmic des d'una visió no massa reduïda perquè això implicaria no comptabilitzar part del efectes que les infraestructures generen en els territoris veïns als de la seua implantació. Això podria explicar el cada cop menor impacte de les infraestructures públiques sobre l'*output* de l'economia quan els càlculs es realitzen sobre ens territorials més reduïts (Reig i López, 2009). De fet, Matilde Mas i Joaquín Maudos (2003) ho constaten amb els seus estudis per a l'IVIE i el BBVA on obtenen una elasticitat de la producció privada de béns i serveis respecte el capital públic del 0,146 a escala autonòmica, reduint-se aquest valor substancialment en l'escala provincial¹³.

¹³ Altres estudis en la mateixa línia són els de Bonaglia, La Ferrara i Marcelino (2000).

Per finalitzar amb la qüestió dels impactes a llarg termini, presentarem dos aspectes més. Per una banda, cal recordar els efectes macroeconòmics a curt termini que generaven les infraestructures per la via de la demanda agregada, esmentats prèviament. Doncs en el llarg termini, la situació macroeconòmica també es veu alterada pels efectes que les millores en productivitat i costos generen sobre l'oferta agregada. D'aquesta manera, les conseqüències inflacionistes (i les que se'n deriven en termes de saldo exterior) de l'increment de la inversió pública poden veure's contrarestades per l'increment de l'oferta agregada. Per altra banda, són importants els efectes desbordament que ja hem introduït unes línies més amunt. És a dir, a l'hora d'analitzar l'impacte d'una infraestructura pública no sols podem quedar-nos en les conseqüències sobre el territori principal on recau l'obra o la gestió. Sinó que existeix un efecte sobre les zones geogràfiques veïnes (Reig i López, 2009). Resulta interessant plantejar-ho per al cas del País Valencià i l'Euroregió del Mediterrani (Euram). Ací, la construcció d'una infraestructura pública productiva en territori valencià o en altre indret de les regions que hi formen part de l'Euram va a tenir efectes (sinergies) sobre el conjunt de la mega-regió. Açò, a banda de per raons geogràfiques de proximitat, va a explicar-se per les relacions econòmiques, comercials i socials que tinguen els territoris entre ells.

En definitiva, la revisió de la literatura referent a infraestructures ens condueix a pensar que cal invertir quan i on la infraestructura siga necessària i aporta valor al sistema de producció per superar colls d'ampolla generats per la pròpia dinàmica econòmica. Sinó, poden produir-se transvasaments d'activitat d'una zona endarrerida en termes econòmics a una altra més avançada (Bel i Garcia-Milà, 2007). A més a més de l'eficiència (on la intermodalitat juga un paper clau), també cal tenir en compte un fet evident com la qualitat de la pròpia infraestructura (no sols el fet d'existir-hi) però també l'estoc previ (Copeland, Levine i Mallet, 2011). Amb tot açò, l'impacte econòmic de les infraestructures és important i totes les teories en parlen. Aleshores, podem parlar de les infraestructures com a condició necessària per al desenvolupament d'un territori? Sembla que sí. Però, són les infraestructures condició suficient per al desenvolupament territorial? Resulta obvi pensar que no. Trobem dues raons fonamentals per poder explicar-ho (Reig i López, 2009): a) En primer lloc, les infraestructures públiques tenen un paper basat en la seua complementarietat amb els factors privats de producció. Açò vol dir que si trobem una regió on hi manca cultura empresarial i iniciatives privades de producció, no ens val tractar de substituir-les amb iniciativa pública en forma d'infraestructures; b) En segon lloc, perquè el desenvolupament regional inclou molts més factors de potenciació a banda de les infraestructures. I de nou, ací podem recordar els factors del potencial de desenvolupament regional de Biehl (1986): la localització geogràfica (més a prop o menys de nuclis d'alta activitat i dinamisme econòmic o concentració de població), presència d'una bona xarxa de centres urbans i l'estructura sectorial de l'economia, és a dir, el perfil d'especialitzacions productives. Podríem afegir, el mode en

què funcionen aquestes especialitzacions (més basades en capital o treball, més o menys proclius a la innovació i introducció de tecnologia, etc.).

III. UNA REVISIÓ A LA CONFIGURACIÓ DELS MODELS DE FINANÇAMENT AUTONÒMIC DE L'ESTAT ESPANYOL

Per a assolir l'objectiu d'aquesta investigació és necessari fer un pas previ a l'exposició dels resultats quantitatius: el repàs a la configuració dels diferents models de finançament autonòmic. Aquesta revisió és obligatòria i la raó la veurem en la pròpia conclusió de l'estudi. En altres paraules, a l'hora de cercar explicacions sobre els resultats que han generat els diferents sistemes de finançament autonòmic, la pròpia configuració històrica dels models esdevé transcendental, imprescindible i sentenciosa.

L'establiment de l'Estat de les autonomies va requerir la posada en marxa d'un sistema de finançament que garantira l'obtenció dels recursos necessaris per a exercir les competències que aquestes noves administracions regionals anaven assumint. Els aspectes més bàsics del finançament autonòmic es delimiten als articles 156 – 158 de la Constitució Espanyola. En ells trobem una sèrie de principis claus per entendre els fins del model de finançament:

- Autonomia financera: llibertat de les CCAA per decidir sobre les seues despeses i ingressos sempre respectant la resta de principis constitucionals.
- Solidaritat: assolir equilibri econòmic i just en tots els territoris de l'Estat.
- Igualtat: les diferències entre els estatuts d'autonomia de cada territori no han de suposar privilegis econòmics o socials.
- Coordinació amb la Hisenda de l'Estat per tal de garantir l'eficàcia del funcionament del conjunt de l'Estat autonòmic.

La conformació dels diferents models de finançament a l'Estat espanyol va tenir entre una de les seues característiques més rellevants l'asimetria de sistemes. Parlem de dues modalitats en l'adquisició de competències. Per una banda, el règim foral de què disfruten per raons històriques País Basc i Navarra. Per altra banda, existeix el sistema de règim comú de finançament del qual participen la resta de CC.AA. amb les peculiaritat de Canàries, Ceuta i Melilla.

1. EL MODEL FORAL I LES COMUNITATS DE RÈGIM COMÚ

La Disposició Addicional Primera de la Constitució Espanyola estableix el règim foral per al País Basc i Navarra. Així ho recull també la Llei Orgànica 8/1980, del 22 de setembre de Finançament de les Comunitats Autònomes (LOFCA). El territoris esmentats recullen pràcticament el total dels tributs que hi generen mitjançant una hisenda pròpia i no depenen de cap mena de transferències estatals. Això és important perquè la major part del seu finançament és incondicionat, és a dir, poden gastar els

seus ingressos en el que consideren més adequat. Per una banda, Navarra disfruta de l'anomenat "conveni econòmic". Amb aquest sistema, Navarra recapta la major part d'impostos de residents i per les operacions que s'hi duen a terme (IRPF, Impost sobre el patrimoni, Impost Societats, Impost sobre donacions, IVA, Impost sobre Transmissions Patrimonials i impostos especials), amb l'excepció de l'impost sobre la renda de duanes. A més a més, Navarra rep serveis prestats per l'Administració central com la defensa o les duanes, pel que ha de pagar una "contribució" a l'estat en concepte de despeses d'aquests. Per altra banda, el País Basc gaudeix del "concert econòmic". El concert econòmic és un instrument jurídic que regula les relacions tributàries i financeres entre administració central i una altra federal. Es constitueixen tres diputacions forals (Àlaba, Biscaia i Guipúscoa) les quals recapten la majoria dels impostos (els mateixos esmentats per a Navarra). Cadascuna d'aquestes diputacions transfereix una part de la recaptació al govern regional i aquest destina una "quota" a l'Estat central pels serveis prestats en termes de defensa, duanes, etc.

No obstant, la resta de CCAA no disfruten del mateix sistema de finançament, pel que s'inclouen en l'anomenat "règim comú". El País Valencià hi forma part i, per tant, aquests règim serà el nostre principal centre d'atenció. Les comunitats de règim comú disposen de menor autonomia financera perquè la seua dependència de les transferències de l'Estat és molt notable. A més, algunes d'aquestes transferències són condicionades, és a dir, sols hi poden gastar-se en allò que l'Estat determina. Són habituals per a qüestions de sanitat o educació. A banda de les transferències condicionades, els ingressos que aquestes comunitats obtenen vénen pels tributs propis (molt poc emprats i sols permesos en aquells fets imposables que no són gravats per l'Estat), tributs cedits (alguns amb cessió total, altres amb parcial), recursos per venda de béns o endeutament, recàrrecs sobre tributs estatals (molt poc emprats) i participació en els ingressos de l'Estat (les transferències de l'Estat a les regions segons les necessitats de despesa).

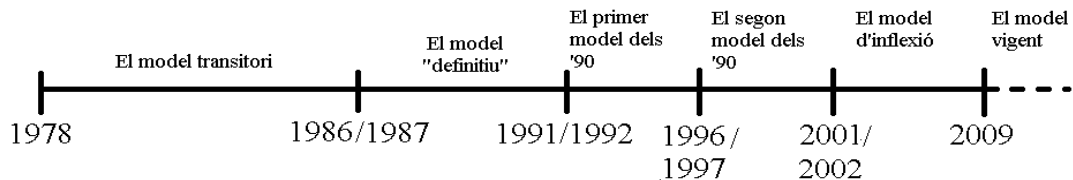
A dintre del règim comú, Canàries disposa d'una situació peculiar per raons històriques i també geogràfiques, la qual es recull a la Disposició Addicional Tercera de la Constitució Espanyola. De fet, la Unió Europea marca una legislació especial per a les regions ultraperifèriques. En el cas de Ceuta i Melilla, són dos ciutats que disposen d'estatuts d'autonomia propis (Disposició Addicional Quinta de la Constitució Espanyola) i que participen en el finançament autonòmic comú. Però en el cas dels impostos indirectes la situació és diferenciada. Entre d'altres, s'hi aplica l'Impost sobre la Producció, els Serveis i la Importació en lloc del tradicional IVA.

2. DEL MODEL TRANSITORI DEL 1978 AL MODEL VIGENT

El període de transició democràtica de finals de la dècada dels setanta impregnà la resta d'àmbits econòmics i administratius del mateix tarannà provisional. El finançament de les novades comunitats

autònomes s'estructurà sota el model "transitori" de finançament autonòmic, que malgrat ésser conjuntural tingué una vida relativament prolongada: 1978-1986. Després de l'esgotament d'aquest període temporal hi tenen lloc cinc models que tracten d'establir el finançament dels territoris de l'Estat. Hom pot pensar com de transitori ha estat un model amb vuit anys de durada si, sense arribar a comptar trenta anys a partir de la fi d'aquest, cinc models més de finançament han precedit la suposada transitorietat. En efecte, la impermanència i la inestabilitat han estat les marques constants del finançament autonòmic espanyol. I podem avançar que la peculiar metodologia del model transitori i la seua permanència presumptament excessiva tindran notòries conseqüències sobre la resta de models i els seus resultats. En el següent esquema avancem els diferents models que s'han donat a Espanya:

Figura 1. Esquema cronològic dels models de finançament autonòmic



Font: elaboració pròpia

El primer model de finançament "transitori" (1978-1986) encetat després del règim franquista cedia els impostos de patrimoni, successions i donacions, transmissions i actes jurídics documentats, taxes sobre el joc i impost sobre el luxe. Tots ells, de poca capacitat recaptatòria. Durant aquest període transitori, el finançament per a cada CA es calculava de forma anual a partir de la negociació entre cada govern autonòmic i el govern central en les comissions bilaterals (Comissions Mixtes Paritàries).

En aquestes comissions es calculaven els costos de la provisió de serveis segons la valoració que es feia abans del seu traspàs a la Comunitat Autònoma, és a dir, el conegut *cost efectiu* de provisió. Es donava per fet que el govern de la dictadura proveïa serveis arreu de les regions amb un nivell equivalent i adequat, pel que aquest mètode de valoració garantia un grau de finançament satisfactori. Açò suposava negociar la quantitat de recursos humans i materials que havien de ser transferits per una correcta provisió dels béns i serveis per part dels governs autonòmics, però el sistema comptable de l'Administració Central en aquell moment era inadequat per a calcular els costos reals de la provisió dels serveis abans del seu traspàs, pel que mai foren definits. El criteri bàsic d'assignació i distribució de recursos era la necessitat estimada i la quantitat acordada es transferia al govern autonòmic en el mateix moment en què es traspassava la competència. D'aquesta manera, el càlcul del cost efectiu va perpetuar les desigualtats existents en la provisió de serveis que existia abans de que el govern central transferira les competències, doncs el càlcul assumia que la distribució de recursos abans de la descentralització era adequada (León, 2009). Açò serà un aspecte clau per entendre part de

la hipòtesi del nostre treball, ja que aquest cost efectiu s'arrossega durant la resta dels models de finançament i fa que la gestió predemocràtica siga assumida per l'Estat de les autonomies. S'instaura un "statu quo" o ordre en la distribució de recursos el qual difícilment s'aconsegueix alterar.

Com hem dit, a partir del 1986 hi tindran lloc cinc models més. Ens centrarem de forma més intensa en els últims dos models, el de 2002-2008 i el vigent (2009). No obstant, farem un repàs abreujat dels altres tres models. El sistema de 1986 es va anomenar el "model definitiu" perquè es volia aconseguir una estabilitat després del període transitori de finançament. Es calculen indicadors de necessitat relativa però amb l'objectiu de no canviar l'estatu quo. El finançament continua basant-se en la necessitat estimada i no hi ha cap nova cessió d'impostos. S'arrosseguen, per tant, les valoracions del cost efectiu (manteniment de l'estatu quo).

El model aprovat al 1992 (fins 1996) obri un període on sí que es produeixen canvis als indicadors de necessitat relativa però s'hi donen nombroses restriccions perquè no canvie l'estatu quo. S'avança en la cessió d'impostos (15% de l'IRPF però sense capacitat normativa) i la necessitat continua sent el criteri bàsic del finançament.

Al 1997 s'aprova un nou model (1997-2001). Amb ell desapareixen els indicadors de necessitat i es marca un any base on la necessitat s'identifica amb el que es rebia amb el sistema previ. S'acorda prendre la població com a principal indicador però s'hi apliquen una sèrie de ponderacions segons alguns criteris (dispersió, insularitat, superfície, dependents...) amb què es crea la "població ajustada". Aquest terme no queda lliure de discrepàncies a prop dels criteris que es tenen compte i els seu pes relatiu. Per a la seua configuració s'hagueren pogut considerar altres indicadors com immigració, població en risc d'exclusió social, nombre d'usuaris dels serveis, carència de dotacions inicials o el nivell de preus i salaris (Beneyto, 2012). En qüestió de descentralització fiscal, creix la cessió de l'IRPF fins el 30% però el 15% amb capacitat normativa peculiar (tarifa de dos trams). Andalusia, Extremadura i Castella-La Manxa no s'adhereixen al nou sistema i romanen amb l'anterior.

El model de finançament de 2002 vigent fins 2008 ve marcat per la descentralització completa de les competències en educació i sanitat. Per això parlem del model "d'inflexió". No obstant, algunes CCAA com el País Valencià ja venien assumint la gestió de dits serveis públics des d'anys enrere (les populars dues velocitats). Aquestes noves despeses assumides per les CC.AA. requerien adaptar el model de finançament. D'aquesta manera, s'engegà un procés de reforma amb voluntat d'establir un model més permanent que no requerira de més revisions. Alguns dels trets més importants del model són que l'any base per a la distribució de recursos és el 1999 incrementant-se el volum de recursos un 3,5% des d'aquest anys base. Entre els criteris que construeixen la població ajustada, trobem que la població total compta el 50,86%, la població protegida (la total menys la protegida per mutualitats) el 32,51%, la població major de 65 anys el 12,05%, la superfície el 2,27% o la dispersió el 0,65%. Addicionalment, s'integren altres mecanismes com el Fons d'escassa densitat de població, a repartir

entre les CC.AA. amb menys de 50.000 habitants totals i menys de 27 habitants per km² (Aragó i Extremadura); i el Fons de renda relativa, a repartir entre les CC.AA. amb una renda per càpita inferior a la mitjana. A més a més, la cessió de tributs s'incrementa (poc més del 30% en el cas de l'IVA i l'IRPF, per exemple). La diferència entre les necessitats de cada territori i la recaptació dels tributs es cobreix amb les transferències de l'Estat sota la denominació de "Fons de Suficiència". Cal remarcar que no es va preveure un sistema d'actualització del model per variacions en la població que pogueren alterar les necessitats ni tampoc possibles variacions en la riquesa dels territoris que poguera incrementar la capacitat tributària (Beneyto, 2012), fet que serà perjudicial per al territori valencià.

Davant algunes ineficiències generades per aquest últim model, al 2009 hi té lloc una nova reforma del sistema de finançament i es genera l'actual model vigent. Les negociacions per a aquest nou model de finançament tenen lloc entre l'any 2005 i l'any 2009. Com és evident, la situació econòmica dels territoris de l'Estat és molt diferent en el moment inicial i final de la negociació. La present reforma introdueix un model que té en compte un gran nombre de variables reflectides en un ampli ventall de fons de finançament diferents. Entre d'altres, trobem que la base per calcular les necessitats dels territoris és 2007 però els recursos addicionals (7.400 milions d'€) s'incorporen a partir de 2009. També s'incorporen alguns elements extra per compensar, sobretot, l'augment de la població durant el cicle expansiu previ i s'incrementa la cessió d'impostos fins al 50% de l'IVA i l'IRPF, així com el 58% dels impostos especials de fabricació. No obstant, esdevé un model que acusa la voluntat de no trencar amb l'*statu quo*. Els quatre fons que hi actuen són:

- Fons de Garantia dels Serveis Públics Fonamentals (FGSPF): aquest fons és el més rellevant i té en compte diferents criteris de població. L'objectiu és assegurar el nivell semblant de serveis públics en els diferents territoris de l'Estat. Representa el 75% de la capacitat tributària de les CC.AA. Les ponderacions són: població protegida equivalent, 38%; població, 30%; població entre 0 i 16 anys, 20,5%; població major de 65 anys, 8,5%; superfície, 1,8%; dispersió, 1,6%, insularitat, 0,6%. Les CCAA amb més necessitats reben una transferència i aquelles que tenen major capacitat tributària aportaran la diferència al fons.

- Fons de Suficiència Global: pretén cobrir les diferències entre les necessitats de finançament i la capacitat tributària amb les transferències del FGSPF.

- Fons de Competitivitat: es distribueix entre les CCAA amb finançament per càpita sobre població ajustada inferior a la mitjana o amb capacitat tributària per càpita sobre població ajustada inferior a la mitjana. Compta amb 2.572,5 milions d'€.

- Fons de Cooperació: es distribueix entre les CCAA amb PIB per càpita inferior al 90% de la mitjana, o densitat de població inferior al 50% de la mitjana, o creixement de la població inferior al 90% de la mitjana + densitat de població inferior al resultat de multiplicar la mitjana per 1,25. Compta amb 1.200 milions d'euros. Cal remarcar que el model no permet rebre finançament del fons de

competitivitat i del fons de cooperació de forma simultània. De nou, açò afecta negativament al País Valencià qui hi participaria d'ambdós fons.

IV. ELS PROBLEMES DEL FINANÇAMENT AUTONÒMIC VALENCIÀ

El present apartat que introduïm se centra de ple en els resultats del nostre estudi relatiu al finançament territorial. Les etapes són fàcilment distingibles: amb epicentre a les finances públiques i els seus desequilibris, cercarem explicacions des del finançament autonòmic. Primer, amb el sistemàtic menor finançament relatiu respecte la resta de regions i, després, amb la constatació de que dita posició inferior constitueix una veritable insuficiència financera.

1. PUNT DE PARTIDA: LA SITUACIÓ DE LES FINANCES PÚBLIQUES

El primer pas que emprenem per arribar a la detecció dels problemes del finançament valencià és l'estudi de les finances públiques. Amb una breu ullada als comptes de la Generalitat serem capaços de detectar els problemes de dèficit públic.

Taula 2. Evolució del dèficit en % del PIB

	2003	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Andalusia	0,10	0,38	-0,75	-1,37	-3,13	-3,46	-2,04
Aragó	-0,10	-0,16	-0,75	-1,74	-2,99	-2,64	-1,44
Astúries	0,40	0,03	-0,60	-1,32	-2,68	-3,62	-1,06
Illes Balears	-0,40	-1,85	-3,28	-3,26	-4,00	-4,19	-1,8
Canàries	-0,10	0,14	-0,70	-1,06	-2,29	-1,50	-1,29
Cantàbria	0,20	-0,03	-1,08	-3,22	-2,87	-3,46	-1,13
Castella i Lleó	0,00	-0,20	-0,71	-1,41	-2,26	-2,59	-1,42
Castella-La Manxa	0,00	-0,27	-2,79	-4,86	-6,32	-7,87	-1,56
Catalunya	-0,50	-0,50	-2,58	-2,41	-4,22	-4,02	-1,96
País Valencià	-1,30	-0,39	-2,11	-3,09	-3,57	-5,00	-3,52
Extremadura	0,00	0,49	-1,18	-1,67	-2,39	-4,73	-0,7
Galícia	0,20	0,32	-0,17	-0,75	-2,38	-1,63	-1,29
Madrid	0,00	0,00	-0,74	-0,43	-0,71	-1,96	-1,07
Múrcia	-0,20	-0,11	-2,86	-2,64	-4,94	-4,46	-3,12
Navarra	0,00	1,06	-4,70	-2,63	-3,03	-1,99	-1,35
País Basc	-0,10	1,09	-1,18	-3,89	-2,40	-2,56	-1,39
La Rioja	-0,80	-0,76	-1,08	-0,68	-3,05	-1,45	-1,06

Font: Comissió d'experts Corts Valencianes (2013)

Les xifres de dèficit públic del País Valencià són contundents. Si mirem la taula 2, al 2003 érem el territori amb major dèficit en termes de PIB. Si bé al 2007 i 2008 deixem de situar-nos al capdavant de les regions amb dèficit, amb la crisi econòmica incrementen els valors del dèficit públic (totes les

CCAA ho fan). Però, és a partir del 2011 quan les polítiques de consolidació fiscal comencen a tenir un impacte sobre les finances regionals i, com queda evident, el País Valencià és el territori amb major dificultats per reduir la xifra de dèficit. D'aquesta manera, ens situem al 2011 i 2012 amb el dèficit públic més elevat en termes de PIB. Addicionalment, poden fixar-nos que al 2012 les cinc regions amb major dèficit públic en termes de PIB són el País Valencià, Múrcia, Andalusia, Catalunya i les Illes Balears. És a dir, les regions de l'Euram i contigües.

És ben sabut que una situació de dèficit acumulat acaba provocant un endeutament públic que pot arribar a ser insostenible.

Taula 3. Evolució del deute públic en % del PIBpm (2000-2014II)

	2000	2002	2004	2006	2008	2009	2010	2011	2012	2013(P)	2014 I(P)	II(A)
Andalusia	8,1	7,2	6,3	5,3	5,3	6,8	8,6	10,2	14,8	17,2	18,4	18,7
Aragó	4,7	4,7	4,3	3,8	4,3	5,5	8,4	9,9	13,8	16,2	18,4	18,5
Astúries	4,2	5,1	4,4	3,3	3,2	4,7	7,3	9,3	11,9	13,9	15,5	15,5
Illes Balears	3,1	3,4	4,4	6,5	9,7	13,3	16,8	17,9	23,1	25,8	27,5	28,3
Canàries	3,5	3	3,4	3,9	4,4	5,7	7,9	8,9	11,4	12,8	13,5	13,2
Cantàbria	3,1	3,1	3,5	3,2	3,8	5	7,5	9,9	15,8	17,1	18	18,5
Castella-La Manxa	2,8	3,1	3,6	4,6	6,5	11,1	15,9	18,1	27,5	30,7	32,7	33,4
Castella i Lleó	3	3,3	3,1	3,3	4,5	5,7	8,2	10,2	14,2	15,5	17,7	17,1
Catalunya	8,3	7,7	7,6	7,9	10,1	12,9	17,7	22,1	26,5	29,5	30,8	31,2
Extremadura	5,7	6,3	5,5	4,7	5	6,1	9,8	11,6	14,5	15,8	17,5	17,4
Galícia	9,2	8,2	7,4	6,9	6,7	8,4	10,6	12,3	14,7	16,3	17,8	17,5
La Rioja	2,9	3	3	2,5	4,6	6,2	8,8	11	13	14,3	15,6	16,4
Madrid	3,7	6,5	5,9	5,6	5,3	6,1	7	8	10,6	11,8	12,8	13,3
Múrcia	3,9	3,7	3,4	2,7	2,5	4,7	7,3	10	16,9	20,5	22,5	23,5
Navarra	5,8	5	4,4	3,8	4,6	6	9,1	13,1	15,6	17,4	19,9	18,7
País Basc	5,2	2,9	2,6	1,5	1,5	4,1	7,6	8,4	11,1	12,9	14,2	14,8
País Valencià	9,6	9,7	11,2	11,5	12,4	15,4	19,4	21,4	30	32,5	34,4	34,8

Font: Butlletí Estadístic del Banc d'Espanya. Dades de 2013 i primer trimestre de 2014 provisionals (P). Segon trimestre de 2014 són dades avançades (A).

A l'anterior taula 3 mostrem el deute públic en termes de PIB per regions per als anys parells del període 2000-2008 i per a tots els anys del període 2008-2014, aquest últim fins el segon trimestre. Queda patent que el País Valencià es troba en una situació força complicada en relació amb les xifres d'endeutament públic. Per a tots els anys que mostrem, amb l'excepció del 2011, el País Valencià esdevé el territori amb major endeutament en termes de PIB. Al 2011 és Catalunya qui supera el País Valencià. Però, amb les exigències d'austeritat, amb un únic any (2011-2012) la Generalitat Valenciana comptabilitza quasi nou punts percentuals més de deute públic en relació al PIB. Les dades avançades de 2014 no deixen d'incrementar l'endeutament i s'arriba a la xifra del 34,8%. Cal tenir en compte el context internacional que dificulta la capacitat de les administracions de col·locar deute públic als inversors, encara més quan aquestes estan molt endeutades. D'aquesta manera, el major cost

d'aquestes operacions dispara els interessos del deute computats al dèficit públic i produeix un cycle viciós que eleva de nou l'endeutament. Aquesta situació que viuen les finances públiques apunta a esdevenir estructural i el govern valencià es manifesta incapaç per reduir les xifres de dèficit i, conseqüentment, les de deute públic. Un fenomen com aquest exigeix un exercici de reflexió: l'enorme endeutament del sector públic valencià es deu a que els valencians realitzem una major despesa en relació a les altres comunitats autònomes? O per contra, el problema ve per la banda dels ingressos públics?

Doncs procedim a estudiar si els valencians fem una major despesa que la resta de comunitats autònomes.

Taula 4. Despesa per càpita en operacions no financeres de les liquidacions dels pressupostos autonòmics (números índex)

	2002-2006	2007-2012	2013-2014	2002-2014
	<i>Liquidacions sense depurar</i>	<i>Liquidacions depurades</i>	<i>Pressupostos finals depurats</i>	<i>Mitjana total</i>
Andalusia	96,13	86,10	89,58	90,49
Aragó	99,81	97,03	99,74	98,51
Astúries	95,46	102,76	106,08	100,46
Illes Balears	81,23	88,03	88,58	85,50
Canàries	89,96	88,29	95,65	90,06
Cantàbria	99,42	106,41	115,68	105,15
Castella i Lleó	105,38	95,33	97,99	99,60
Castilla La Manxa	111,52	100,79	94,35	103,93
Catalunya	94,34	94,50	102,45	95,66
Extremadura	114,66	108,03	117,89	112,10
Galícia	101,10	93,53	96,93	96,96
Madrid	72,68	75,19	80,35	75,02
Múrcia	78,34	85,09	84,50	82,40
Navarra	168,18	177,23	175,92	173,55
País Basc	102,63	120,47	145,75	117,49
La Rioja	100,45	102,27	114,97	103,53
País Valencià	75,49	77,40	81,46	77,29
Total	100,00	100,00	100,00	100,00

Font: elaboració pròpia a partir de dades del Ministeri d'Hisenda i l'INE

La taula anterior recull, en números índexs, la despesa per càpita de cada regió segons les operacions no financeres de les liquidacions dels pressupostos autonòmics (capítols I-VII de la classificació econòmica). Ho fem amb tres intervals de temps segons la naturalesa de les dades: 2002-2006, on les liquidacions del pressupost no s'hi troben depurades pels fons d'intermediació financera local (IFL) i ajudes concedides per la política agrària comunitària (PAC); 2007-2012, període en què

les liquidacions sí estan disponibles en format depurat; 2013-2014, període en què únicament es disposa dels pressupostos finals (depurats) sense liquidar. Doncs bé, fàcilment es detecta que el País Valencià, per a tots els períodes, efectua una despesa per càpita molt inferior a la mitjana del conjunt de comunitats autònomes. L'evolució tendeix a reduir el diferencial (en el període de recessió totes les regions redueixen la seua despesa) i la mitjana de tot el període se situa quasi tretze punts sota la xifra estatal. Gairebé, la seua situació és, després de la Comunitat de Madrid, la de menor despesa per càpita d'entre les disset regions presentades.

Taula 5. Despesa per càpita per capítols de pressupost* per al període 2002-2014 (números índex)

	2002-2014					
	I	II	III	IV	VI	VII
Andalusia	94,27	66,35	85,74	86,79	84,98	137,56
Aragó	110,59	85,37	84,59	80,33	100,23	126,76
Astúries	113,46	99,01	61,43	72,08	167,13	114,48
Illes Balears	73,79	61,10	97,10	95,74	87,01	116,52
Canàries	100,29	96,00	51,73	82,03	106,97	67,49
Cantàbria	116,64	98,71	57,24	88,14	197,30	81,36
Castella i Lleó	113,49	76,53	55,91	72,46	154,17	140,60
Castilla La Manxa	111,58	83,13	74,52	98,66	92,62	110,99
Catalunya	86,30	129,95	153,24	104,64	69,17	52,15
Extremadura	122,96	82,95	57,02	99,84	201,56	87,54
Galícia	100,03	82,23	84,35	82,87	150,67	117,60
Madrid	74,43	77,20	75,51	89,08	52,09	32,66
Múrcia	56,59	24,56	57,22	132,95	77,90	98,76
Navarra	141,69	119,14	120,61	222,36	166,19	243,93
País Basc	84,30	227,40	51,70	119,66	89,57	129,22
La Rioja	112,25	105,61	58,98	86,39	134,58	127,61
País Valencià	87,26	80,45	130,99	73,33	60,08	61,20
Total	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00

Font: elaboració pròpia a partir de dades del Ministeri d'Hisenda i l'INE. *El capítols es refereixen a : I-despesa en personal, II-despeses corrents en béns i serveis, III-despeses financeres, IV-transferències corrents, VI-inversions reals, i VII-transferències de capital

Aquesta qüestió és força interessant i important. Per això pretenem aprofundir en els detalls de la menor despesa valenciana. La taula 5 que presentem més amunt recull, de nou en números índex, la despesa per càpita segons els pressupostos autonòmics per al període 2002-2014 (liquidacions fins 2012, pressupost final per a 2013 i 2014). Ara però, ho desglossem per capítols (I-VII, amb l'excepció del V que atén al fons de contingència). Amb això, hem realitzat un exercici senzill: per als capítols I,

II, IV, VI i VII, hem marcat en un requadre aquelles regions que realitzen una despesa per càpita menor a la mitjana. Per al capítol III, aquelles que fan una despesa per càpita major. Quin territori ha estat enquadrat en tots els casos, és a dir, en tots els capítols? Sols un, el País Valencià. Què significa això? Doncs que el País Valencià registra una despesa per càpita menor a la mitjana en els capítols de personal, despesa corrent en béns i serveis, transferències corrents, inversions reals i transferències de capital. Per contra, l'únic capítol on comptabilitza una despesa per càpita superior (la més alta després de Catalunya) és el de despeses financeres, és a dir, interessos del deute. Sens dubte, el panorama és, com a mínim, preocupant.

Aleshores, si fem menor despesa i tenim major dèficit i deute públic, quin és el problema valencià? Evidentment, el problema són els ingressos. La taula 6 ens mostra els ingressos públics de les CCAA sense comptar els procedents de crèdits i préstecs financers. De nou, els valors els presentem per períodes segons la naturalesa de les dades disponibles junt a una mitjana total dels anys recollits. Es pot comprovar que el País Valencià ingressa menys recursos per càpita que la mitjana. De fet, les diferències d'ingressos entre regions són abismals. El País Valencià representa el territori amb menors ingressos públics no financers per càpita per a tots els períodes que mostrem, excepte en 2002-2006 on Madrid registra xifres inferiors a les valencianes. Un cop més, l'evolució tendeix a reduir les disparitats però considerar que aquestes s'hi donen en un context de crisi econòmica durant la qual la recaptació pública es desploma en totes les regions i això, en part, podria explicar la disminució de la mitjana estatal.

Quan es parla d'ingressos és important relativitzar-ho en termes de l'activitat productiva, açò és ingressos públics en percentatge del PIB. Així ho hem fet a l'última columna de la taula 6 on podem comprovar que els diferencials no són tant accentuats com en termes per càpita, però el cas valencià segueix sota la mitjana per als valors mitjans del període 2002-2013. En aquest cas, únicament Illes Balears, Catalunya i Madrid registren valors inferiors als valencians. Llavors, el diagnòstic és clar: menys ingressos públics (no financers) que la mitjana de CCAA (tant en termes de PIB com per habitant). Llavors, el problema de l'endeutament públic valencià no s'hi genera per un excés de despesa sinó per deficiències en els ingressos els quals no són suficients per cobrir despeses, la gran part d'elles transferides en forma de serveis públics fonamentals d'obligada prestació. Aleshores, cal endinsar-se en els ingressos que el País Valencià percep, i és del sistema de finançament autonòmic d'on es reben la major part dels ingressos públics totals de la nostra economia.

Taula 6. Ingressos públics no financers per càpita (números índex; % sobre el PIB nominal a preus de mercat)

	2002-2006	2007-2012	2013-2014	2002-2014	2002-2013
	<i>Liquidació sense depurar</i>	<i>Liquidació depurada</i>	<i>Pressupost final depurat</i>	<i>Mitjana total</i>	<i>% sobre el PIB</i>
Andalusia	104,97	96,48	92,44	99,12	17,66%
Aragó	104,81	106,41	102,25	105,16	13,07%
Astúries	102,74	117,30	112,81	111,01	16,56%
Illes Balears	86,49	85,16	90,68	86,52	10,77%
Canàries	96,21	101,56	96,77	98,76	15,27%
Cantàbria	107,21	116,87	121,66	113,89	15,76%
Castella i Lleó	112,16	106,80	102,64	108,22	15,39%
Castilla La Manxa	115,44	101,04	97,50	106,03	18,18%
Catalunya	99,74	97,71	103,93	99,45	11,37%
Extremadura	124,67	122,58	125,23	123,79	24,65%
Galícia	108,85	108,82	102,06	107,79	17,06%
Madrid	80,15	87,79	86,59	84,67	8,79%
Múrcia	86,09	88,24	86,77	87,19	14,20%
Navarra	183,44	203,88	193,23	194,38	20,90%
País Basc	115,51	133,78	151,03	129,41	13,31%
La Rioja	105,11	113,43	120,22	111,28	13,61%
País Valencià	80,21	81,56	83,83	81,39	12,13%
Total	100,00	100,00	100,00	100,00	15,22%

Font: elaboració pròpia a partir de dades del Ministeri d'Hisenda i l'INE

2. EL MENOR FINANÇAMENT AUTONÒMIC DELS VALENCIANS

Primer, ens centrarem únicament amb els resultats per al 2002 del model aprovat aquest any. De fet, el gros de la nostra anàlisi recau sobre els dos últims models de finançament (2002 i 2009) ja que permeten realitzar comparacions més homogènies (a partir del 2002 és quan les competències entre regions són més homòlogues amb la transferència completa de sanitat i educació).

La següent taula 7 ens demostra que les disparitats en recursos per càpita són molt grans. Mentre algunes regions se situen tres-cents euros davall la mitjana de recursos per càpita, altres CCAA estan dos-cents seixanta euros per damunt. Açò suposa una diferència de vora el 31% entre regions. Recordem que les dotacions de recursos s'assignen segons necessitats de la població, pel que sembla difícil que les diferències de necessitats entre regions siguin tant dispers en la realitat (Beneyto, 2012). Però allò més interessant que podem veure en aquesta taula és el fet que territoris amb el mateix grau

de riquesa per càpita reben del sistema de finançament recursos totalment diferents. És el cas del País Valencià i Cantàbria, els quals malgrat situar-se tots dos en 2002 a prop de la mitjana en PIB per càpita, els recursos per càpita que reben són totalment antagònics: Cantàbria està catorze punts sobre la mitjana i el País Valencià onze i mig per sota.

Pel que fa a l'ordinalitat, no es manté gaire però s'hi dona arbitrarietat. Les tres regions més riques (Madrid, Catalunya i les Illes Balears) són qui menys reben del sistema. En canvi, la quarta regió amb major PIB per càpita, La Rioja, se situa quarta com a receptora de recursos del sistema de finançament.

Taula 7. Indicadors de finançament del model i any 2002 (xifres en € corrents)

	Recursos per càpita	Diferència respecte la mitjana	Recursos per càpita en números índex	Rànquing recursos per càpita	PIB per càpita**	PIB per càpita en números índex	Rànquing segons PIBpc
Catalunya	1.755,28	-59,10	96,74	Cantàbria	21.392,92	127,01	Madrid
Galícia	1.931,50	117,13	106,46	Extremadura	13.814,29	82,02	Catalunya
Andalusia	1.746,87	-67,50	96,28	La Rioja	13.196,65	78,35	Illes Balears
Astúries	1.891,48	77,11	104,25	Castella i Lleó	14.967,81	88,86	La Rioja
Cantàbria	2.074,61	260,23	114,34	Galícia	17.029,22	101,10	Aragó
La Rioja	2.006,92	192,55	110,61	Aragó	19.386,88	115,10	Cantàbria
Múrcia	1.560,32	-254,05	86,00	Astúries	14.849,30	88,16	País Valencià
País Valencià	1.605,52	-208,86	88,49	Castella-La Manxa	16.878,28	100,21	Canàries
Aragó	1.914,92	100,55	105,54	Canàries	18.751,40	111,33	Castella i Lleó
Castella-La Manxa	1.837,40	23,03	101,27	Catalunya	13.842,41	82,18	Astúries
Canàries*	1.773,98	-40,40	97,77	Andalusia	16.537,71	98,18	Múrcia
Extremadura	2.061,86	247,48	113,64	País Valencià	11.408,52	67,73	Castella-La Manxa
Illes Balears	1.513,97	-300,40	83,44	Madrid	20.890,27	124,03	Galícia
Madrid	1.577,47	-236,91	86,94	Múrcia	23.523,58	139,66	Andalusia
Castella i Lleó	1.963,51	149,13	108,22	Illes Balears	16.183,46	96,08	Extremadura
Total/mitjana CCAA	1.814,37	0,00	100,00	-	16.843,51	100,00	-

Font: elaboració pròpia a partir de dades del Ministeri d'Hisenda i l'INE. *Canàries manté una situació diferent a la resta de CCAA de règim comú, pel que la comparació no és homogènia.**PIB nominal a preus de mercat

A la taula 8 vegem quin ha estat el finançament atorgat pel model de 2002 però per a tots els anys de vigència: període 2002-2008. Són recursos per càpita en números índex que hem calculat per a cada any i regió. Podem veure com el País Valencià mai ha estat sobre el 90% dels recursos per càpita mitjans de les CCAA de règim comú. De fet, la situació ha anat empitjorant: la pèrdua relativa de recursos per càpita ha estat de 5,7 punts des de l'inici del model de 2002 fins al seu esgotament al 2008. Sembla interessant veure com ha estat l'evolució del finançament de les regions durant tota la vida del model. Si ens fixem, totes les regions milloren la situació al final del període excepte Andalusia (empitjora molt lleugerament), Castella-La Manxa (empitjora menys de dos punts però la

caiguda es produeix únicament al 2008), Catalunya (perd més de dos punts però al 2007 sofreix una important davallada que recupera al 2008), Múrcia (perd uns quatre punts), Illes Balears (espectacular caiguda d'onze punts) i el País Valencià (aproximadament perd sis punts). Alhora, regions com Astúries, La Rioja o Madrid milloren en sis i cinc punts. Curiosament, les regions amb evolució més negativa són les integrants de l'Euram i Múrcia (alguns autors també la inclouen en l'anomenat Arc Mediterrani espanyol). Canàries també experimenta una pèrdua considerable de recursos però la comparació no és rigorosa per les circumstàncies especials de que disposa.

Taula 8. Recursos per càpita del sistema finançament model 2002 (números índex)

	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Andalusia	96,28	95,99	96,40	97,59	98,00	97,84	95,86
Aragó	105,54	106,45	106,71	106,74	107,64	107,18	107,96
Astúries	104,25	104,61	105,28	105,42	105,98	108,26	110,12
Canàries*	97,77	95,88	93,96	93,02	92,76	93,09	90,12
Cantàbria	114,34	114,42	114,73	115,83	115,50	115,91	117,51
Castella i Lleó	108,22	109,18	110,04	110,38	110,94	112,11	112,74
Castella-La Manxa	101,27	100,67	100,86	101,43	101,46	101,54	99,60
Catalunya	96,74	95,34	95,04	94,25	93,55	92,49	94,58
Extremadura	113,64	113,76	114,24	115,04	116,04	117,97	116,70
Galícia	106,46	106,72	107,56	108,14	108,47	109,84	109,95
Illes Balears	83,44	81,70	80,39	78,16	75,46	73,29	72,54
La Rioja	110,61	116,96	116,54	115,01	115,53	114,61	115,80
Madrid	86,94	85,97	86,85	87,35	87,83	88,24	91,81
Múrcia	86,00	85,06	84,84	85,07	85,17	83,50	81,90
País Valencià	88,49	87,30	86,54	86,57	85,68	84,13	82,80
Mitjana	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00

Font: elaboració pròpia a partir de dades del Ministeri d'Hisenda i l'INE. *Canàries manté una situació diferent a la resta de CCAA de règim comú, pel que la comparació no és homogènia.

Després de les evidents deficiències del model vigent durant el període 2002-2008, al 2009 s'aprova un nou model. Els recursos repartits pel nou model al mateix any 2009 assoleixen quasi la xifra de noranta-dos mil milions d'euros. La principal receptora és Catalunya, seguida d'Andalusia, Madrid i el País Valencià, en termes absoluts. Però les comparatives exigeixen altres indicadors. Podem observar a la taula 9 que en el model de 2009 les diferències en recursos per càpita segueixen sent importants. Mentre Cantàbria disposa de tres-cents seixanta-sis euros més que la mitjana, Múrcia o el País Valencià superen els dos-cents per sota. Les diferències en recursos entre regions se situen pràcticament en trenta punts percentuals si no comptem Canàries, és a dir, no han hagut avanços en aquesta qüestió respecte el model anterior. Si mirem la situació dels recursos que aporta el sistema de finançament per a regions amb semblant PIB per càpita, vegem que en el cas de Galícia i País Valencià (nivell de riquesa semblant i per davall la mitjana) la situació és de nou molt dispar. Galícia rep recursos en quatre punts per damunt la mitjana mentre el País Valencià resta prop de dotze per

davall. Cal adonar-se que regions relativament pobres (País Valencià o Múrcia) reben recursos del sistema per davall la mitjana. En canvi, regions relativament riques (Aragó o La Rioja) reben recursos del sistema de finançament en un grau major a la mitjana. Això pot significar que hi ha regions pobres que financen regions riques. Aquest fet esdevé una distorsió greu del model de finançament si tenim en compte que un dels principis que “teòricament” el regeixen és el de la solidaritat interterritorial.

Taula 9. Indicadors finançament any 2009 (xifres en € corrents)

	Recursos per càpita	Diferència respecte la mitjana en €	Números índex recursos per càpita	Rànquing recursos per càpita	PIBpc (població INE 1 juliol)	Números índex PIB per càpita	Rànquing segons PIBpc
Catalunya	2.360,13	178,14	108,16	Cantàbria	26.488,95	121,70	Madrid
Galícia	2.270,72	88,73	104,07	La Rioja	20.423,01	93,83	Catalunya
Andalusia	1.955,60	-226,38	89,62	Catalunya	17.441,40	80,13	Aragó
Astúries	2.288,07	106,09	104,86	Castella i Lleó	21.140,97	97,13	La Rioja
Cantàbria	2.548,08	366,09	116,78	Aragó	22.015,04	101,14	Illes Balears
La Rioja	2.367,01	185,03	108,48	Extremadura	25.011,33	114,91	Cantàbria
Múrcia	1.897,23	-284,76	86,95	Astúries	19.033,89	87,45	Castella i Lleó
País Valencià	1.932,95	-249,03	88,59	Galícia	20.171,17	92,67	Astúries
Aragó	2.300,70	118,71	105,44	Madrid	25.124,70	115,43	Galícia
Castella-La Manxa	2.090,63	-91,36	95,81	Illes Balears	18.406,52	84,56	País Valencià
Canàries*	1.839,84	-342,14	84,32	Castella-La Manxa	19.235,01	88,37	Canàries
Extremadura	2.294,88	112,89	105,17	Andalusia	15.859,56	72,86	Múrcia
Illes Balears	2.093,48	-88,51	95,94	País Valencià	24.169,96	111,04	Castella-La Manxa
Madrid	2.182,04	0,05	100,00	Múrcia	30.181,53	138,66	Andalusia
Castella i Lleó	2.308,42	126,44	105,79	Canàries	21.795,63	100,13	Extremadura
Total/mitjana CCAA	2.181,98	0,00	100,00	-	21.766,58	100,00	-

Font: elaboració pròpia a partir de dades del Ministeri d'Hisenda i l'INE. *Canàries manté una situació diferent a la resta de CCAA de règim comú, pel que la comparació no és homogènia.

La taula 10 mostra, al igual que havíem fet anteriorment, els recursos per càpita en números índex que ha generat el model de 2009 per al període 2009-2012. Durant aquests anys, el País Valencià continua sense assolir el 90% dels recursos per càpita mitjans de les CCAA de règim comú. No obstant, es manté sobre el 88-87%, és a dir, més a prop de la mitjana que durant el període 2002-2009. Per tant, el model 2009 millora la situació relativa del País Valencià però provoca que al 2012 siga, després de Múrcia (sense comparar Canàries), el territori amb menys recursos per càpita. Si més no, la pèrdua de recursos durant el període no arriba a un punt percentual.

Si ens preguntem quines són les regions que durant aquest període perden relativament recursos per càpita, vegem que de nou són les regions de l'Euram les qui apareixen. També permanenceix en la llista Múrcia, i s'afegeixen Madrid (amb una caiguda de quasi nou punts) i Andalusia (caiguda molt poc apreciable). Per tant, s'ha de tenir present la continua pèrdua de recursos que el sistema de

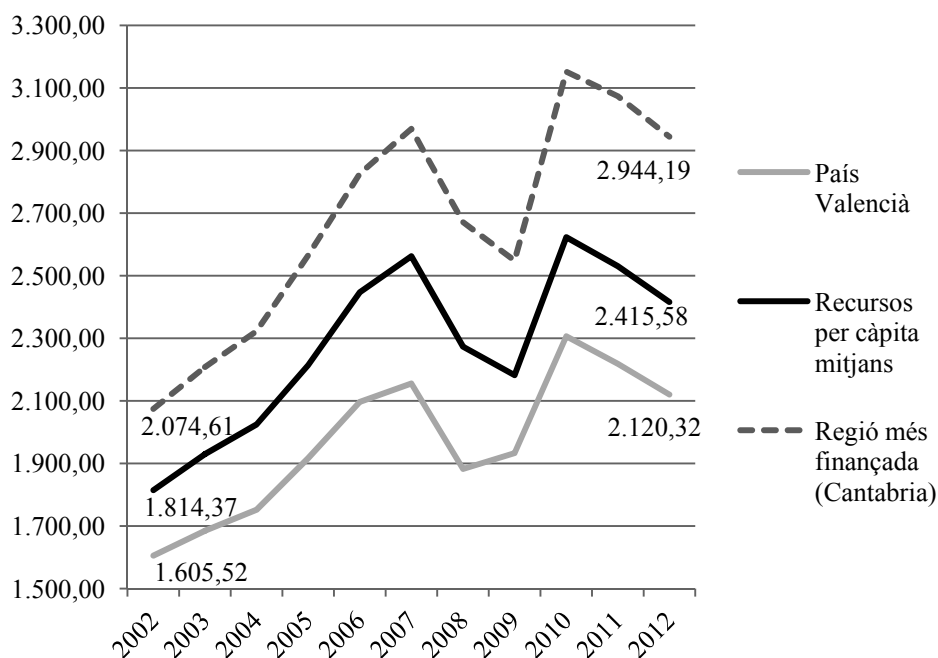
finançament ha ocasionat per al País Valencià (i també l'Euram) tant amb el model del 2002 com amb el model de 2009 (fins les últimes dades definitives publicades de 2012).

Taula 10. Sistema de finançament per al període 2009-2012 (números índex)

	2009	2010	2011	2012
Andalusia	89,62	90,02	89,13	89,32
Aragó	105,44	106,25	108,44	108,40
Astúries	104,86	105,95	105,38	105,39
Canàries*	84,32	84,33	83,94	84,21
Cantàbria	116,78	120,16	121,47	121,88
Castella i Lleó	105,79	107,59	107,03	106,47
Castella-La Manxa	95,81	96,20	95,61	95,62
Catalunya	108,16	102,36	103,22	103,24
Extremadura	105,17	109,39	104,86	106,87
Galícia	104,07	105,93	105,11	104,86
Illes Balears	95,94	95,11	95,20	94,42
La Rioja	108,48	113,78	117,15	116,95
Madrid	100,00	91,52	92,38	91,03
Múrcia	86,95	83,49	83,42	83,56
País Valencià	88,59	87,92	87,66	87,78
Mitja	100,00	100,00	100,00	100,00

Font: elaboració pròpia a partir de dades del Ministeri d'Hisenda i l'INE. *Canàries manté una situació diferent a la resta de CCAA de règim comú, pel que la comparació no és homogènia.

Figura 2. Evolució recursos sistema finançament 2002-2012 (euros per càpita)



Font: elaboració pròpia a partir de dades del Ministeri d'Hisenda i l'INE

En l'anterior figura 2 veiem l'evolució des de l'any 2002 fins l'any 2012 dels recursos per càpita que el sistema ha atorgat al País Valencià. Per veure l'inferior nivell que hem gaudit, ho comparem

amb els recursos mitjans de les CCAA de règim comú i amb la regió més finançada durant tot el període, Cantàbria. La gràfica evidencia que el País Valencià sempre està sota la mitjana. L'evolució dels recursos per càpita dels valencians sí segueix una evolució similar a la de Cantàbria i a la mitjana de les regions: creixement durant 2002-2007, a partir de 2007 davallada de recursos que no comença a recuperar-se fins 2008, amb una notable espenta a partir del 2009. Però, al 2010 es produeix de nou una caiguda. No obstant, a la fi del període analitzat els recursos per càpita del sistema són superiors que els distribuïts al 2002.

Per altra banda, a la taula 11 tenim els recursos per càpita mitjans de cada model durant els seus períodes de vigència, així com la xifra per al període global 2002-2012. Hem obtés per als mateixos anys els números índexs. Durant el període 2002-2008, la diferència de recursos per càpita del País Valencià respecte la mitjana era de 310,25€ per davall. Al període 2009-2012, la situació millora però continua havent una diferència de 293,34€. Aquestes xifres representen més de catorze i dotze punt percentuals, respectivament. D'aquesta manera, la situació per al període complet 2002-2012 (cal tenir en compte que s'hi donen models diferents) és de 304€ sota la mitjana en recursos per càpita, és a dir, més de tretze punts percentuals. Per davall la mitjana i pitjor que el País Valencià trobem a Múrcia i les Illes Balears. Catalunya, Andalusia, Castella-La Manxa i Madrid també són regions amb un resultat global inferior a la mitjana (també Canàries amb dades no homogènies).

Taula 11. Sistema de finançament durant 2002-2012 (euros per càpita i números índex)

	2002-2008	2009-2012	2002-2012	2002-2008	2009-2012	2002-2012
Andalusia	2.113,66	2.182,49	2.138,69	96,93	89,53	94,04
Aragó	2.332,42	2.612,57	2.434,29	106,96	107,17	107,04
Astúries	2.320,81	2.569,94	2.411,40	106,43	105,42	106,03
Canàries*	2.041,35	2.052,54	2.045,42	93,61	84,20	89,94
Cantàbria	2.519,58	2.929,45	2.668,63	115,54	120,17	117,34
Castella i Lleó	2.413,09	2.602,65	2.482,02	110,66	106,76	109,14
Castella-La Manxa	2.202,29	2.335,71	2.250,81	100,99	95,81	98,97
Catalunya	2.059,27	2.537,73	2.233,25	94,43	104,10	98,20
Extremadura	2.518,80	2.599,74	2.548,23	115,50	106,64	112,05
Gàlia	2.361,56	2.560,52	2.433,91	108,29	105,04	107,02
Illes Balears	1.688,81	2.319,55	1.918,17	77,44	95,15	84,35
La Rioja	2.509,38	2.785,26	2.609,70	115,07	114,25	114,75
Madrid	1.917,91	2.279,72	2.049,48	87,95	93,52	90,12
Múrcia	1.841,14	2.054,14	1.918,59	84,43	84,26	84,36
País Valencià	1.870,45	2.144,42	1.970,07	85,77	87,97	86,63
Mitjana	2.180,70	2.437,76	2.274,18	100,00	100,00	100,00

Font: elaboració pròpia a partir de dades del Ministeri d'Hisenda i l'INE. *Canàries manté una situació diferent a la resta de CCAA de règim comú, pel que la comparació no és homogènia.

Si configurem un rànquing de les regions en base als recursos per càpita, obtenim la següent taula 12:

Taula 12. Rànquing de regions segons recursos per càpita

Posició en el rànquing	2002-2008	2009-2012	2002-2012
1	Cantàbria	Cantàbria	Cantàbria
2	Extremadura	La Rioja	La Rioja
3	La Rioja	Aragó	Extremadura
4	Castella i Lleó	Castella i Lleó	Castella i Lleó
5	Galícia	Extremadura	Aragó
6	Aragó	Astúries	Galícia
7	Astúries	Galícia	Astúries
8	Castella-La Manxa	Catalunya	Castella-La Manxa
9	Andalusia	Castella-La Manxa	Catalunya
10	Catalunya	Illes Balears	Andalusia
11	Canàries*	Madrid	Madrid
12	Madrid	Andalusia	Canàries*
13	País Valencià	País Valencià	País Valencià
14	Múrcia	Múrcia	Múrcia
15	Illes Balears	Canàries*	Illes Balears

Font: elaboració pròpia a partir de dades del Ministeri d'Hisenda i P'INE. *Canàries manté una situació diferent a la resta de CCAA de règim comú, pel que la comparació no és homogènia.

Aquest rànquing clarifica molt més quines són les regions que més es beneficien del sistema de finançament autonòmic i quines menys. Cantàbria sempre és la més beneficiada mentre que el País Valencià sempre és la tercera per la cua. Al període 2009-2012, seria la segona per la cua si no comptarem el règim especial de Canàries. Els territoris de la part inferior del rànquing acostumen a ser els del Mediterrani.

Fins ací hem calculat els problemes de finançament des del 2002. Açò es deu a que, com hem dit, és el període més homogeni per comparar regions ja que les competències son més similars. Però, què ocorria abans de la cessió de les competències d'educació i sanitat i quina és la distribució de recursos del sistema de finançament? Per donar algunes xifres d'exemple, hem recollit aquelles regions de via ràpida les quals tenien les competències d'educació transferides (la comparació amb regions sense competències en educació no seria rellevant) i hem calculat el finançament per càpita que els ha atorgat el sistema de finançament autonòmic.

Taula 13. Recursos per càpita per a regions amb competències en educació 1995-2001 (números índex)

	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Andalusia*	104,64	106,97	-	-	-	-	-
Canàries	117,48	115,34	116,83	116,82	115,65	114,14	111,72
Catalunya	81,59	80,64	85,48	86,63	84,41	85,28	86,19
Galícia	118,07	118,54	119,16	118,38	122,74	122,41	123,74
País Valencià	78,22	78,52	78,53	78,16	77,20	78,18	78,36
Mitjana	100	100	100	100	100	100	100

Font: elaboració pròpia a partir de dades de Gayubo (2006) i l'INE.

*Andalusia no participa en el model 1997-2001 i es manté en el previ, pel que la comparació no seria homogènia.

A la taula 13, podem veure les xifres des de 1995 fins a 2001. Durant aquest període, recordem que s'hi donen dos models de finançament: el model de 1992-1996 i el model de 1997-2001. Doncs bé, a partir dels números índex dels recursos per càpita podem veure clarament que el País Valencià ha estat situat molt per davall de la mitjana de les regions amb competències d'educació. Cap any assoleix el 79% de la mitjana de recursos per càpita. Fins i tot, al 1999 se situa sota el 78%.

Aleshores, cal pensar que aquesta situació de menor finançament no és única a partir del 2002. És un fenomen crònic que sofreix el territori valencià i que s'arrossega des del model del cost efectiu, el qual condicionà l'estatu quo de la resta de models. I d'on prové el model de cost efectiu? De la gestió i distribució de recursos que realitzava el govern franquista previ a la transició, el qual es va donar per "bo" durant el període transitori de finançament (1978-1986).

3. LES INSUFICIÈNCIES DEL FINANÇAMENT I ELS SEUS EFECTES

Tot seguit, anem més enllà en aquesta problemàtica. Queda constatat el menor finançament dels valencians, és a dir, la constant situació d'inferioritat respecte a la mitjana de comunitats. Però, això significa necessàriament finançament insuficient? Òbviament, no. Cal posar en relació les xifres de finançament amb altres variables. D'aquesta manera, entenem que la valoració del finançament ens ha de portar a estudiar la riquesa del territori valencià. Ja hem avançant algunes dades quan s'han exposat els resultats específics del model de 2002 i 2009.

A partir de la taula 14 comprovem que el creixement de l'economia valenciana, en termes reals, ha estat inferior a la mitjana de les CCAA de règim comú durant el període 2002-2007. Recordem que es tracta d'un cicle expansiu de fort creixement de l'economia espanyola. El període 2007-2012, dominat per la crisi econòmica, suposa una reducció del PIB valencià de 7,49 punts percentuals. Això significa la major reducció d'entre totes les regions. Així doncs, l'evolució del PIB real per a tot el període 2002-2012 ha estat de menor creixement.

Taula 14. Evolució del PIB real regional (preus de 2008)

	2002-2007	2007-2012	2001-2012
Andalusia	21,91%	-5,59%	15,10%
Aragó	19,82%	-4,19%	14,80%
Astúries	18,64%	-5,78%	11,78%
Illes Balears	15,60%	-2,30%	12,94%
Canàries	14,65%	-3,73%	10,37%
Cantàbria	18,45%	-3,42%	14,39%
Castella i Lleó	16,18%	-3,02%	12,66%
Castella-La Manxa	21,41%	-5,55%	14,67%
Catalunya	17,75%	-2,99%	14,23%
País Valencià	18,68%	-7,49%	9,79%
Extremadura	18,02%	-5,25%	11,83%
Galícia	20,33%	-1,96%	17,97%
Madrid	15,60%	-2,30%	12,94%
Múrcia	24,52%	-6,14%	16,88%
La Rioja	18,77%	-3,13%	15,05%
Suma CCAA règim comú	18,91%	-2,47%	15,98%

Font: elaboració pròpia a partir de dades de FEDEA

Taula 15. PIB real per càpita de les regions de règim comú (números índex, mitjana = 100)

	2002	2007	2012
Andalusia	75,91	78,45	75,50
Aragó	109,14	113,36	111,88
Astúries	85,96	95,47	94,10
Illes Balears	120,03	109,50	106,40
Canàries	94,10	87,42	85,40
Cantàbria	95,04	98,73	97,84
Castella i Lleó	91,38	96,28	99,20
Castella-La Manxa	82,70	83,28	79,78
Catalunya	122,34	117,98	119,13
País Valencià	98,08	92,70	87,86
Extremadura	64,33	69,75	68,24
Galícia	80,98	90,22	91,70
Madrid	19,41	18,56	18,22
Múrcia	87,31	86,88	81,31
La Rioja	113,72	112,65	113,58
Suma CCAA règim comú	100,00	100,00	100,00

Font: elaboració pròpia a partir de dades de FEDEA i l'INE

Si en lloc de veure l'evolució del PIB per càpita ens centrem amb el valor d'aquesta macromagnitud, en termes reals i números índex tal com mostra la taula 15, es percep amb claredat que el País Valencià és una regió més pobra que la mitjana de comunitats. Al 2002, érem poc menys de dos punts percentuals més pobres que la mitjana del conjunt CCAA de règim comú, però al 2008 ho som amb una diferència de més de set punts. Si la situació al 2008 ja és preocupant, al 2012 el PIB per càpita dels valencians assoleix una xifra de més de dotze punts percentuals per sota de la mitjana. D'aquesta manera, la pèrdua de riquesa per habitant dels valencians durant el període 2002-2012 és de

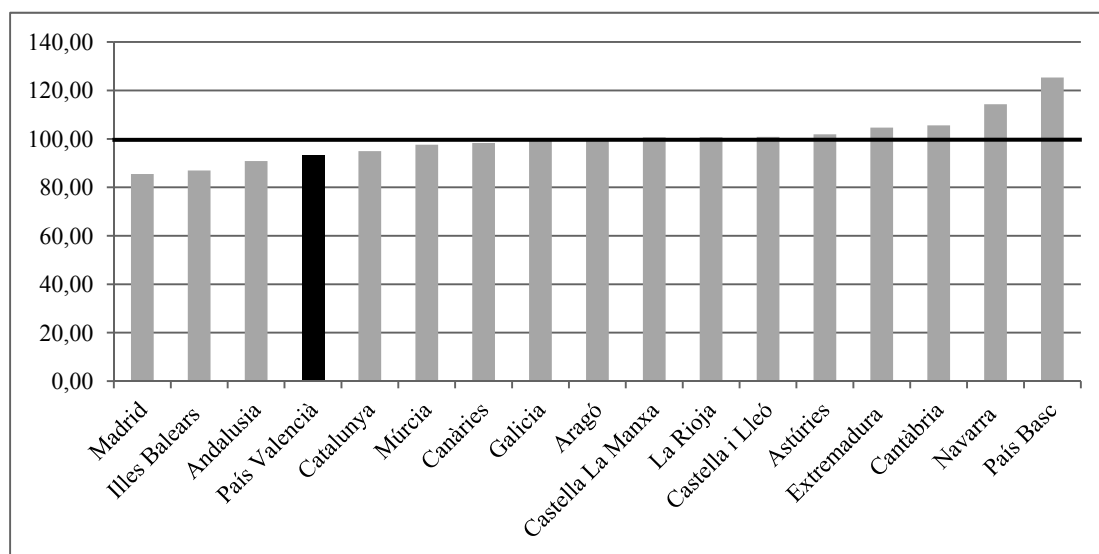
10,22 punts. El País Valencià és el territori que més s'empobreix després de les Illes Balears. Recordem que no hem comptat amb Navarra i País Basc, regions amb una riquesa superior a la mitjana de règim comú i que, per tant, la seua integració en el càlcul encara hauria disparat el diferencial de riquesa del País Valencià. Gairebé, la primera conclusió a partir d'aquests resultats és que el País Valencià ha estat rebent un finançament inferior al de la mitjana de regions malgrat situar-se sota la mitjana de la renda per càpita estatal.

Per continuar valorant si el menor finançament dels valencians suposa insuficient, recorrerem a estudiar la despesa en serveis públics fonamentals. Segons l'article quinzé de la Llei orgànica 3/2009 del 18 de desembre la qual modifica la Llei orgànica 8/1980 del 22 de setembre de finançament de les comunitats autònomes:

L'Estat ha de garantir en tot el territori espanyol el nivell mínim dels serveis públics fonamentals de la seua competència. Als efectes d'aquest article es consideren serveis públics fonamentals l'educació, la sanitat i els serveis socials essencials. Es considera que no s'arriba a cobrir el nivell de prestació dels serveis públics a què fa referència aquest apartat quan la cobertura es desvie del nivell mitjà d'aquests en el territori nacional (pp.5).

Cal remarcar que és en aquesta llei quan s'incorporen els serveis socials als anomenats "serveis públics fonamentals". Així doncs, ens proposem a analitzar quina és la despesa en aquests serveis fonamentals. No obstant, en el nostre estudi ens centrarem a presentar dades de sanitat i educació per així poder ampliar l'horitzó temporal de forma més rigorosa, és a dir, introduir anys on serveis socials encara no s'hi considerava servei públic fonamental. D'aquesta manera, a la figura 3 següent podem contemplar com la despesa per càpita del País Valencià en sanitat i educació en termes mitjans per al període 2002-2014 esdevé inferior a la mitjana de les comunitats autònomes en quasi set punts percentuals. Si bé la despesa per càpita total que presentàvem més enrere (veure taula 4) ens deia que els valencians generalment hem fet una despesa inferior en més de vint punts percentuals respecte la mitjana, en el cas de sanitat i educació el diferencial es redueix fins quasi els set punts. Açò es deu a que dits serveis públics fonamentals s'han de proveir per llei amb unes garanties mínimes i acostumen a no ser massa susceptibles d'alterar segons el cicle econòmic. No obstant, com ja hem vist al gràfic, el País Valencià fa una despesa inferior a la mitjana pel que, segons la normativa adient a què hem fet referència més amunt, no s'hi cobreix el nivell de prestació que correspondria. Açò ocorreria també a Madrid, Andalusia, Múrcia, Illes Balears i Catalunya. De nou, les regions de l'Euram hi formen part.

Figura 3. Despesa per càpita mitjana en sanitat i educació per al període 2002-2014* (números índex, mitjana CCAA = 100; operacions no financeres)



Font: elaboració pròpia a partir de dades del Ministeri d'Hisenda i l'INE.

*2002-2006 són liquidacions sense depurar, 2007-2012 són liquidacions depurades i 2013-2014 pressupostos consolidats depurats

Encara més, açò es corrobora si calculem quin és l'esforç pressupostari del sector públic valencià. Parlem del pes de la despesa en sanitat i educació sobre el pressupost total. Recordem que els càlculs els hem fet, tant en el numerador com en el denominador, en termes d'operacions no financeres, és a dir, capítols I-VII de la classificació econòmica.

Taula 16. Esforç pressupostari* en sanitat i educació (% despesa de les operacions no financeres)

	Educació		Sanitat	
	País Valencià	Mitjana estatal	País Valencià	Mitjana estatal
2002	28,91%	24,59%	38,43%	32,41%
2003	29,40%	24,06%	40,10%	33,74%
2004	29,02%	23,37%	41,91%	34,25%
2005	28,00%	22,95%	42,76%	35,29%
2006	28,18%	22,86%	42,25%	34,67%
2007	28,40%	25,06%	43,38%	37,72%
2008	28,61%	24,33%	43,43%	37,50%
2009	29,20%	24,39%	42,15%	38,40%
2010	29,16%	25,22%	43,24%	38,47%
2011	28,62%	25,29%	40,35%	38,38%
2012	25,01%	23,29%	49,33%	42,30%
2013	30,64%	24,80%	39,37%	36,93%
2014	29,70%	24,73%	40,87%	37,51%

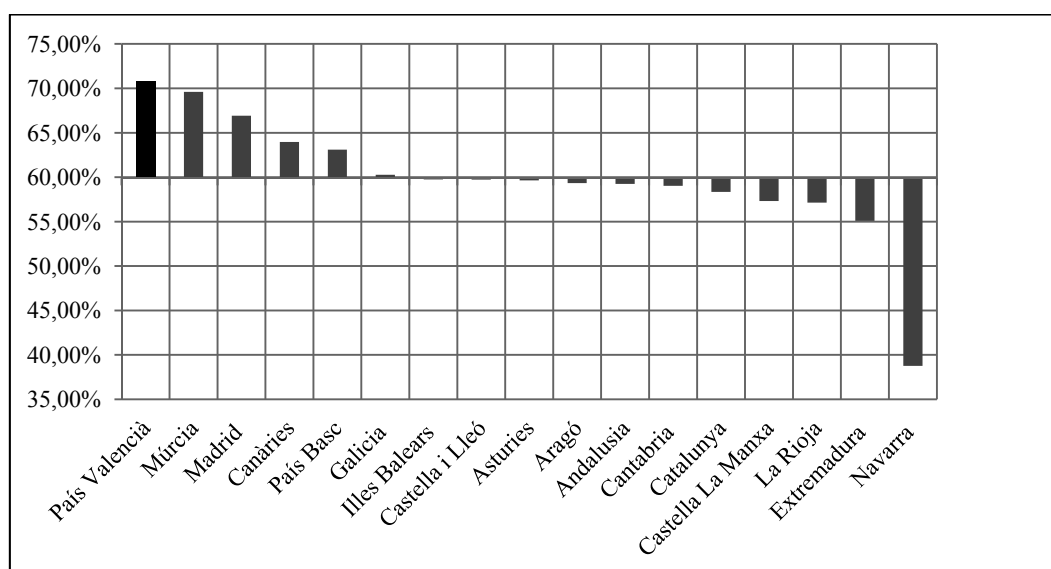
Font: elaboració pròpia a partir de dades del Ministeri d'Hisenda i Administracions Públiques.

*2002-2006 són liquidacions sense depurar, 2007-2012 són liquidacions depurades i 2013-2014 pressupostos consolidats depurats

La taula 16 mostra que l'esforç pressupostari del País Valencià per proveir serveis de sanitat i educació ha estat superior a la mitjana estatal per a tots els anys del període 2002-2014. Malgrat fer una despesa per càpita inferior a la mitjana de regions en aquestes partides, la part de pressupost que hi dediquem és major. En el cas de l'educació, els diferencials arriben a assolir xifres de 5,84 punts percentuals al 2013 o 5,65 al 2004, sent al 2012 el registre més baix (1,73 punts percentuals sobre la mitjana estatal). Les dades de sanitat encara són més preocupants, s'arriben a diferencials de 7,65 punts percentuals sobre la mitjana al 2004, sent 2011 l'any amb el distanciament més reduït (1,97 punts percentuals). Encara més, si ens fixem en la figura 4 percebem que en termes mitjans per als anys 2002-2014 el País Valencià és la regió que major part pressupostària ha hagut de dedicar a sanitat i educació d'entre totes les regions espanyoles, superant la xifra del 70% mentre que la mitjana estatal no arriba a situar-se al 60%. Les disparitats entre aquells que més hi esforç fan (País Valencià o Múrcia) i territoris com Extremadura o, sobretot, Navarra són molt notables i posen de rellevància la necessitat d'atendre aquesta distorsió distributiva.

Amb aquestes dades, no hi queda dubte de l'insuficiència d'ingressos generada pel sistema de finançament autonòmic, amb què garantir la provisió dels serveis públics fonamentals esdevé una tasca relativament més complicada per als valencians.

Figura 4. Esforç pressupostari en sanitat i educació (mitjana període 2002-2014*; % despesa de les operacions no financeres)



Font: elaboració pròpia a partir de dades del Ministeri d'Hisenda i Administracions Públiques

*2002-2006 són liquidacions sense depurar, 2007-2012 són liquidacions depurades i 2013-2014 pressupostos consolidats depurats

En un context en què s'hi dedica més del 70% dels recursos pressupostaris a acomplir les obligacions en sanitat i educació, s'hi produeix una tendència quasi inevitable a recórrer a l'endeutament per afrontar altra mena de despeses. Com havíem vist, el País Valencià s'ha trobat en aquesta situació i actualment representa la regió més endeutada de l'Estat en termes de PIB.

En aquest punt, resulta interessant aportar una estimació de quina seria la situació del deute públic valencià en cas que s'haguera rebut un finançament per càpita en la mitjana, és a dir, el deute que no hauríem contret si no es produïra el menor finançament. Doncs, si bé el deute públic del País Valencià assoleix al 2012 la xifra de 29.437 milions d'euros (vora el 30% del PIB), en el cas que els valencians i les valencianes haguérem disfrutat d'un finançament per càpita igual a la mitjana de les CCAA de règim comú, el deute públic es situaria en 15.988 milions d'euros (16% del PIB). És a dir, 13.449 milions d'euros menys: 10.918 milions de deute pel menor finançament per càpita i 2.531 milions de pagament d'interessos pel major deute (Comissió d'experts Corts Valencianes, 2013). D'aquesta manera, si mirem la taula 3 on constava el deute públic al 2012, el País Valencià amb un 16% deixaria de ser la regió més endeutada i es situaria en cinqué lloc.

Però el deute públic i el superior esforç pressupostari també tenen un cost d'oportunitat, és a dir, si haguérem tingut un finançament just hauríem pogut dirigir tal volum de recursos cap a polítiques d'estímul de l'economia per així frenar la caiguda del PIB per càpita valencià. Per a constatar això, hem tractat d'estudiar quina ha estat la despesa en partides pressupostàries claus per a l'estímul econòmic i millora de la competitivitat de l'economia valenciana.

Taula 17. Partides de despesa pressupostària de la Generalitat relacionades amb l'activitat econòmica per a 2005-2014* (punts percentuals respecte la despesa per càpita mitjana del total de CCAA)

	Agricultura, Pesca i Alimentació	Altres actuacions de caràcter econòmic	Comerç, Turisme i Pimes	Cultura	Foment de l'ocupació	Indústria i Energia	R+D+i
2005	-61,21	-28,11	-30,17	-24,91	-38,47	-26,85	-24,70
2006	-63,72	-36,51	-43,60	-20,38	-40,36	-28,97	-53,44
2007	-50,49	-41,15	-42,73	-16,68	-34,18	-43,06	-57,04
2008	-57,02	-50,50	-48,27	-22,95	-31,70	-31,81	-68,56
2009	-54,46	-55,11	-30,93	-23,19	-24,56	-3,71	-65,14
2010	-53,79	-58,69	-34,90	-29,92	-23,44	-11,16	-68,93
2011	-53,45	-72,96	-20,14	35,07	-31,82	6,23	-65,12
2012	-61,28	-86,80	-16,36	-31,93	-48,09	32,79	-41,00
2013	-52,64	-92,01	-54,58	-40,06	-44,81	-0,61	-54,22
2014	-57,74	-91,68	-54,61	-46,98	-40,84	29,41	-26,67
2005-2014	-56,58	-61,35	-37,63	-22,19	-35,83	-7,78	-52,48

Font: elaboració pròpia a partir de dades del Ministeri d'Hisenda i Administracions Públiques.

*2005-2006 són liquidacions sense depurar, 2007-2012 liquidacions depurades i 2013-2014 pressupostos consolidats depurats

A la taula 17 hem tractat de recollir les partides de despesa autonòmica des de les quals es poden generar incentius al desenvolupament econòmic i que creguem, podrien haver limitat la caiguda del PIB per càpita. En ella apareix la diferència en punts percentuals de la despesa per càpita realitzada per la Generalitat Valenciana respecte la despesa per càpita mitjana del conjunt de CCAA. Podem

comprovar que durant el període 2005-2014, en totes les partides de despesa que apareixen, el govern valencià ha gastat menys que la mitjana de CCAA, amb escasses excepcions puntuals en el cas dels recursos destinats a cultura¹⁴ i indústria i energia (marcades amb un requadre). Destaquem el cas de partides essencials per a la competitivitat d'una economia com la R+D+i, la qual arriba a situar-se a prop dels 69 punts percentuals sota la mitjana. O també, el cas de polítiques d'estímul del comerç, d'ajut a les pimes (teixit empresarial més important del País Valencià) o al turisme (activitat clau del sector serveis valencià), la despesa de les quals és 37,63 punts percentuals inferior per al període 2005-2014 respecte la mitjana espanyola. Igualment, les polítiques actives d'ocupació s'han vist perjudicades per l'escassetat de recursos i s'allunyen en 35,83 punts percentuals de la mitjana espanyola durant el conjunt del període contrastat.

En resum, la menor dotació de recursos per càpita que ha generat el sistema de finançament autonòmic per al País Valencià té com a aspecte més greu que s'ha produït en un territori relativament pobre. És a dir, els valencians i les valencianes hem estat més pobres que la mitjana dels habitants de l'Estat espanyol i, a sobre, hem rebut menys recursos financers. Per tant, una regió pobra ha finançat regions més riques. Els efectes del menor finançament per càpita valencià sobre les finances públiques del País Valencià s'hi donen des que a la dècada dels vuitanta es van cedir les competències en educació i sanitat a la nostra autonomia sense dotar-nos en termes de finançament i capital de forma adequada i similar a la de la resta de CCAA. Aquest efecte l'hem explicat de forma més contundent a partir del 2002 quan totes les CCAA ja gestionen competències de forma més homogènia. Els menors recursos han dirigit el govern valencià cap a la via del dèficit i deute públic de caràcter estructural, i aquest deute ha suposat el pagament d'interessos. Tot i això, la despesa en sanitat i educació no ha assolit els nivells mitjans estatals i ha exigut un esforç pressupostari relativament més elevat. Dit superior esforç pressupostari així com la recurrència estructural a l'endeutament tenen un cost d'oportunitat, és a dir, són recursos pressupostaris i financers que hagueren pogut utilitzar-se per dinamitzar l'activitat econòmica del territori i frenar la caiguda del PIB per càpita.

A tot això, sembla fàcil preguntar-se si en el cas de comptar amb un finançament just i adequat la Generalitat Valenciana hauria dirigit la nostra economia cap a una senda de creixement i desenvolupament. Respecte això, cal tenir present que més despesa no sempre significa millor despesa. Hom pot pensar que la gestió del govern valencià no ha estat la més desitjable. Parlem de costos d'oportunitat i despeses en activitats de qüestionable incidència i eficiència econòmica. Sens dubte, el deute de les empreses públiques valencianes o la política dels grans esdeveniments són l'exemple més polèmic al nostre territori. No hem d'obviar aquesta qüestió ja que hi té incidència sobre la fallida de les finances públiques, però no queda clar que la seua significació siga predominant.

¹⁴ Existeixen nombroses investigacions que recomanen apostar per la cultura com a factor clau del desenvolupament econòmic. Veure Rausell i Abeledo (2013), Rausell (2013) o Rausell *et al.* (2012).

Tal com s'assenyala en un document de l'Associació Valenciana d'Empresaris (AVE, 2012) realitzat per investigadors de l'Institut Valencià d'Investigacions Econòmiques (IVIE) *“ni el pes que el deute de les empreses públiques té en el total del deute públic valencià ni la despesa destinada a grans esdeveniments i projectes temàtics permeten explicar més del 12% de l'endeutament total de la Comunitat Valenciana”* (pp.16). Concretament, les dades que s'aporten en aquest document xifren el deute de les empreses públiques valencianes al tercer trimestre de 2011 en el 7,6% del deute públic valencià i la despesa en grans esdeveniments i projectes¹⁵ durant els últims anys en l'11,8% del deute públic. No són xifres insignificants i s'hagueren pogut emprar en projectes i polítiques més profitoses i eficients per al desenvolupament econòmic i social, però no permeten adjudicar la hipotètica mala gestió del govern valencià com a la principal causa del desorbitat deute públic.

4. REFLEXIONS PRELIMINARS SOBRE FINANÇAMENT TERRITORIAL

Les reflexions que podem fer sobre el finançament del territori valencià són clares després de l'anàlisi realitzada. Hem estat part d'un Estat que ens ha transferit despeses però no recursos per afrontar-les. Encara més, la satisfacció de les necessitats bàsiques de poble valencià ha estat molt complicada des de temps previs a la democràcia a causa dels distints models de finançament i l'arrossegament del “cost efectiu”. La provisió dels serveis bàsics (educació i sanitat) sense un finançament adequat i amb la qüestionable eficiència de gestió del govern valencià ha endeutat excessivament la Generalitat i ha limitat els recursos destinats a polítiques de desenvolupament econòmic. Amb tot això, l'economia valenciana s'ha empobrit i el sistema de finançament s'ha mantingut aturat davant aquesta enorme incoherència: un territori relativament pobre que aporta recursos a territoris relativament rics. Aquest constant empobriment no és únicament conseqüència del sistema de finançament autonòmic i les polítiques que des del govern valencià no s'han fet per estimular l'activitat i frenar-ne la caiguda. No hi ha dubte que el govern valencià ha fet una ineficaç defensa d'un millor model de finançament.

Però, al igual que la configuració del sistema de finançament és competència de l'Estat central, existeixen moltes polítiques essencials per al desenvolupament econòmic i territorial que també es dissenyen a Madrid. Volem saber si aquestes han afectat a la situació actual del territori valencià i, entre elles, hem considerat adient analitzar les infraestructures de transport ja que, sens dubte, representen un eix clau per fomentar l'activitat econòmica i aprofitar el dinamisme i potencial ja existent en alguns territoris.

¹⁵ Ciutat de la Llum, Societat de Projectes Temàtics de la Comunitat Valenciana, Aeroport de Castelló, Ciutat de les Arts i de les Ciències.

V. INFRAESTRUCTURES DE TRANSPORT AL PAÍS

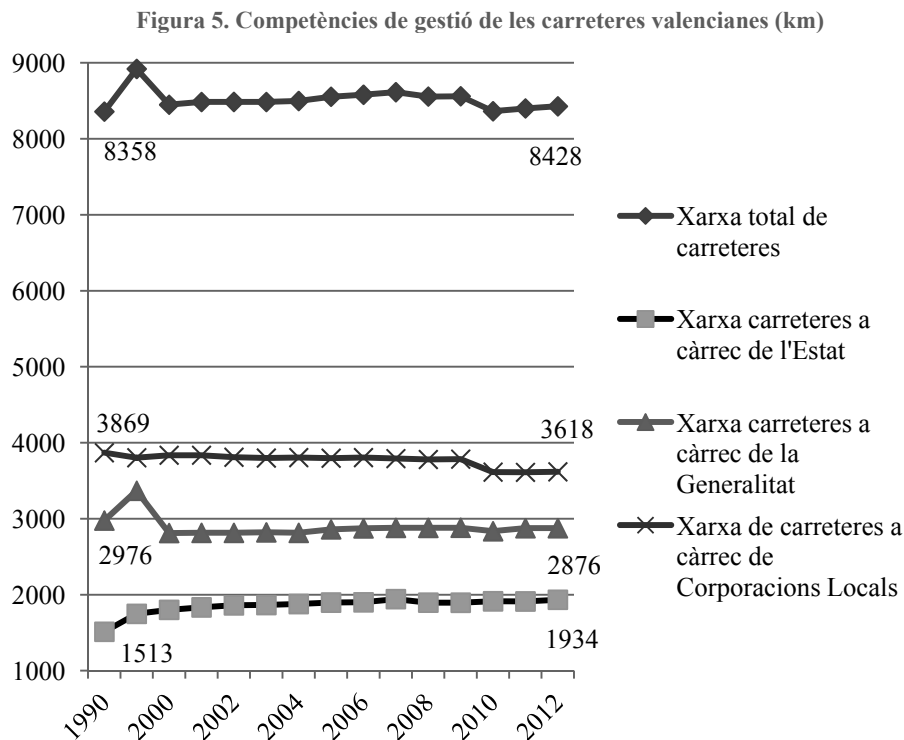
VALENCIÀ

Aquest apartat del treball s'hi dedica a una de les qüestions amb capacitat de generar efectes molt rellevants sobre l'economia i el desenvolupament d'un territori. Tal com s'ha vist a l'apartat de revisió literària, segons el moment del temps i la teoria a què ens atenguem, els efectes que es valoren i perceben poden ser ben distints. Ací pretenem estudiar l'estoc i la inversió de les diferents tipologies d'infraestructures de transport així com la seua computació total en termes globals. Per a poder extreure conclusions, primer serà necessari tenir clares les competències de gestió de cada servei. És a dir, saber a quina administració correspon la provisió i/o gestió de la infraestructura.

1. COMPETÈNCIES DE GESTIÓ DE LES INFRAESTRUCTURES DE TRANSPORT

1.1. Competències de gestió de carreteres

Per al cas de les carreteres, la xarxa es pot classificar segons la gestió siga estatal, regional o local. Encara que parlem de gestió pública, poden donar-se casos en què la gestió s'haja externalitzat a una empresa privada, però la competència en essència recau sobre alguna administració pública la qual decideix concedir la gestió. La xarxa total de carreteres valencianes disposa d'entre 8000-9000 quilòmetres de xarxa per al període 1990-2012. A la figura 5 podem veure que la major part dels quilòmetres de la xarxa de carreteres són gestionats per administracions locals (diputacions i ajuntaments). El govern autonòmic ocupa el segon lloc i l'Estat el tercer. Mentre les corporacions locals i l'administració regional han reduït els quilòmetres de gestió durant el període que hem estudiat, l'Estat ha incrementat l'extensió de xarxa que gestiona. En termes percentuals, a les administracions locals els corresponia al 1990 un 46% de la xarxa, mentre que al final del període es queden amb el 43% dels quilòmetres de carreteres. La Generalitat, mentre al 1990 gestionava el 36% de les carreteres, al 2012 aquest valor se situa en el 34%. Finalment, com havíem dit, l'Estat passa de gestionar el 18,10% a ocupar-se del 22,95% dels quilòmetres de xarxa viària. Llavors, les administracions locals perden tres punts percentuals, les regionals dos i el govern estatal guanya quasi cinc punts. Però, com sabem si aquesta distribució de competències de gestió de carreteres és l'habitual entre les regions de l'Estat?



Font: elaboració pròpia a partir de dades de l'Anuari del Ministeri de Foment

A la taula 18 es tracta de comparar la distribució de les competències de gestió de la xarxa de carreteres entre les comunitat autònomes de l'Estat. Si ens fixem en les carreteres que gestiona el govern central, vegem que al 1990 el País Valencià és el territori on major percentatge n'hi gestiona després d'Aragó i La Rioja. Al 2012, la situació s'accentua i el País Valencià passa a ser el territori on l'Estat gestiona major quantitat de carreteres després de Madrid. La qüestió es capgira quan parlem de gestió regional.

En aquests termes, al 1990 la Generalitat Valenciana és l'administració que menor percentatge de xarxa gestiona després de Galicia (descomptant País Basc on quasi la totalitat de la xarxa és de gestió local, i Ceuta i Melilla on la gestió és al 100% estatal). Al 2012 continuem registrant les xifres més baixes després de Galicia. Si bé ara s'incorporen al grup del País Basc (0% de gestió regional) les regions insulars (Canàries i Illes Balears) i l'abandonen Ceuta i Melilla. Pel que fa a la gestió local, l'interval d'escenaris és més ampli que en la resta de casos pel que la comparació és complexa. Podem comprovar que la xarxa de carreteres gestionada per ens locals al País Valencià és situa per damunt de la mitjana de les xifres que registren la resta de CCAA.

Taula 18. Competències de gestió de carreteres per CCAA (% sobre km)

	Gestió estatal		Gestió regional		Gestió local	
	1990	2012	1990	2012	1990	2012
Andalusia	11,28%	14,31%	42,21%	44,15%	46,51%	41,54%
Aragó	20,81%	22,14%	53,53%	49,27%	25,66%	28,59%
Astúries	13,07%	16,44%	86,93%	83,56%	0,00%	0,00%
Balears, Illes	0,00%	0,00%	64,27%	0,00%	35,73%	100,00%
Canàries	0,00%	0,00%	41,75%	0,00%	58,25%	100,00%
Cantàbria	15,98%	22,30%	84,02%	77,70%	0,00%	0,00%
Castella Lleó	13,59%	16,71%	37,65%	34,57%	48,76%	48,72%
Castella-La Manxa	16,73%	19,00%	44,68%	44,31%	38,59%	36,68%
Catalunya	15,54%	14,86%	43,40%	50,38%	41,06%	34,75%
País Valencià	18,10%	22,95%	35,61%	34,12%	46,29%	42,93%
Extremadura	14,13%	17,35%	38,26%	41,92%	47,61%	40,73%
Galícia	10,19%	13,02%	30,80%	31,03%	59,01%	55,95%
Madrid	16,02%	23,00%	83,98%	76,97%	0,00%	0,00%
Murcia	11,09%	15,89%	88,91%	84,11%	0,00%	0,00%
Navarra	1,08%	1,01%	98,92%	98,99%	0,00%	0,00%
País Basc	4,40%	1,98%	0,00%	0,00%	95,60%	98,02%
Rioja, La	22,39%	22,65%	77,61%	77,41%	0,00%	0,00%
Ceuta i Melilla	100,00%	44,44%	0,00%	55,56%	0,00%	0,00%

Font: elaboració pròpia a partir de dades de l'Anuari del Ministeri de Foment

A tot açò, és essencial tenir present que al País Valencià la gran part dels quilòmetres que gestionen els ens locals són carreteres de calçada única. El govern regional gestiona també de forma majoritària carreteres de calçada única, encara que manté competències en algunes autovies i carreteres de calçada doble. Pel que fa a la gestió de l'Estat, guanya en quilòmetres la xarxa de carreteres de calçada única però és el nivell administratiu que gestiona la gran part de les autovies i la totalitat d'autopistes de peatge (Bayà, 2009), és a dir, aquelles que acostumen a tenir un impacte econòmic més substancial, com a mínim, durant el procés de construcció. L'impacte de l'explotació dependrà de l'encertada que haja estat la decisió de portar a terme dita infraestructura.

1.2. Competències de gestió de ferrocarrils

En l'àmbit del ferrocarril, la gestió acostuma a estar en mans de l'Estat, de les CCAA o empreses particulars d'àmbit autonòmic o local. En el cas del País Valencià cal tenir en compte que l'empresa Ferrocarrils de la Generalitat Valenciana (FGV), la qual gestiona la xarxa de metro i tramvia, considera el seu transport com a metropolità des de l'any 2009. Açò significa que no computa en la xarxa oficial de ferrocarril sinó en transports metropolitans. No obstant, en algunes ocasions els serveis que FGV ofereix són pràcticament homòlegs als del ferrocarril estàndard.

Ferrocarrils de la Generalitat Valenciana (FGV) es va constituir el 1986 després de la culminació del procés de transferències al País Valencià dels serveis de transport que explotava l'empresa

Ferrocarrils Espanyols de Via Estreta (FEVE) dependent de l'Administració Central de l'Estat. FGV va començar el seu servei comercial l'1 de gener de 1987 a València i Alacant.

Taula 19. Distribució de competències en la gestió de ferrocarrils (% sobre km)

	2012		2008	
	Estat	CCAA i particulars	Estat	CCAA i particulars
Andalusia	100%	0%	100%	0%
Aragó	100%	0%	100%	0%
Astúries	100%	0%	100%	0%
Balears, Illes	0%	100%	0%	100%
Canàries	<i>no hi ha</i>			
Cantàbria	100%	0%	100%	0%
Castella-La Manxa	100%	0%	100%	0%
Castella Lleó	98%	2%	98%	2%
Catalunya	85%	15%	84%	16%
País Valencià	100%	0%	76%	24%
Extremadura	100%	0%	100%	0%
Gàlícia	100%	0%	100%	0%
Madrid	100%	0%	100%	0%
Múrcia	100%	0%	100%	0%
Navarra	100%	0%	100%	0%
País Basc	60%	40%	67%	37%
Rioja, La	100%	0%	100%	0%
Mitjana	95%	5%	94%	6%

Font: elaboració pròpia a partir de dades de l'Anuari del Ministeri de Foment

En la taula 19 veiem la distribució de les competències de gestió de la xarxa de ferrocarrils en termes percentuals per a les CCAA de l'Estat. Al 2008, únicament Illes Balears, Castella i Lleó, Catalunya, País Valencià i País Basc eren territoris amb competències de gestió de ferrocarril. El cas insular és especial perquè l'Estat no disposa de cap competència de gestió. Els ferrocarrils pertanyen a l'empresa pública *Serveis Ferroviaris de Mallorca* (Govern Balear) i a l'empresa privada *Ferrocarril de Sóller*. A Castella i Lleó el tram de gestió regional és molt reduït. Però, tant al País Valencià com Catalunya i País Basc, la gestió autonòmica és molt notable. En canvi, al 2012 el País Valencià ja no comptabilitza cap quilòmetre de xarxa de ferrocarril baix gestió regional. Açò es deu al fet que s'ha explicat abans en relació al caràcter metropolità del servei de FGV (és a partir de 2009 quan es produeix el canvi normatiu), pel que Renfe passa a ser qui gestiona la xarxa oficial de ferrocarril. El símil de FGV a Catalunya és *Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya* (FGC).

Allò més evident amb les xifres del 2012, és la primacia de l'Estat en la gestió completa de la xarxa de ferrocarril, amb les excepcions més notables de Balears, País Basc i Catalunya (en aquestes dos últimes l'Estat també controla la major part de la xarxa). La gestió estatal de les infraestructures ferroviàries es regula amb la llei 39/2003 del sector ferroviari. Segons aquesta, la planificació i

construcció de noves infraestructures es decideix pel Ministeri de Foment. Aquest pot assumir directament la construcció o assignar-la a l'Administració d'Infraestructures Ferroviàries (ADIF). Respecte la prestació del servei, és l'entitat pública Renfe Operadora qui s'encarrega. No obstant, Renfe Operadora gestiona el servei de forma transitòria fins que es configure el concurs públic al qual moltes empreses, entre elles Renfe, hi podran accedir i rebre les llicències d'empresa ferroviària que atorgarà el Ministeri de Foment. És a dir, en un futur no es preveu un únic concessionari ferroviari sinó diversos operadors amb llicència que actuarien amb règim competitiu.

1.3. Competències de gestió d' aeroports

La gestió dels aeroports a l'Estat espanyol és molt clara: l'Estat controla tots els aeroports d'interès general. Açò queda regulat a l'article 149 de la Constitució. Però, quins són els aeroports d'interès general? Per a saber-ho, hem de recórrer al Reial Decret 2858 de l'any 1981. Ací, es defineixen *aeroports d'interès general* com:

1. Aquells que poden donar servei de vols internacionals.
2. Els aeroports que poden incidir en l'ordenació i/o control del transport o de l'espai aeri, ja siga per raons de localització, trànsit o altres característiques.
3. Tots els aeroports capaços de designar-se com alternatius als que compleixen les anteriors característiques.
4. Aeroports d'interès per a la defensa nacional.

A la disposició transitòria de l'esmentat Reial decret, es diu que "*els aeroports propietat de l'Estat i que en l'actualitat són explotats per l'organisme autònom Aeroports Nacionals (predecessor d'AENA) s'entendran qualificats com aeroports d'interès general de gestió directa estatal*". Així doncs, si ens adonem, en la realitat es produeix una espècie de "bucle", ja que l'Estat gestiona tots els aeroports d'interès general, que són els que gestiona l'Estat. Actualment, la gestió dels aeroports és centralitzada i dirigida pel *Grup Aena*, el qual és un conjunt d'empreses dedicat a la gestió aeroportuària i a la provisió de serveis de navegació aèria. Espanya és l'únic país de la UE o anglosaxó d'una certa dimensió i població on els aeroports estan sotmesos a gestió integrada, i la gestió i la propietat pertanyen exclusivament al govern central.¹⁶ De certa manera, aquesta política té com a conseqüència que Aena Aeroports S.A, l'empresa que gestiona 46 aeroports i 2 heliports a Espanya i que participa directament i indirectament en la gestió d'altres 15 aeroports a tot el món, siga el primer operador aeroportuari del planeta segons nombre de passatgers (més de 200 milions).

¹⁶ Sobre açò s'ha escrit molt. Algunes referències imprescindibles són: Bel, G. i Fageda, X. (2007); Bel, G. (2010).

1.4. Competències de gestió de ports

La llei 27/1992 de Ports de l'Estat i la Marina Mercant atribueix en l'article 23 la gestió dels ports a organismes diferenciats i singulars de cada port d'interès general, denominats autoritats portuàries, sota la coordinació i control d'eficàcia de l'organisme Ports de l'Estat. L'Autoritat Portuària és doncs un ens públic estatal, en el qual es dóna participació a les comunitats autònomes, als municipis, a les Cambres de Comerç i altres entitats, i el President és designat per la Comunitat Autònoma. És un exemple de participació àmplia en un organisme estatal de les entitats territorials a les quals interessa l'activitat del port. Però, cal ressaltar que l'explotació del domini públic continua sent exercida per un organisme de l'Estat i, per tant, la contraprestació dels serveis públics que presta és una taxa.

La gestió dels grans ports depèn del Ministeri de Foment, el qual determina les polítiques a seguir, per bé que les diverses autoritats portuàries tenen una composició mixta: hi ha representants de les diverses administracions i dels sectors econòmics relacionats amb l'activitat portuària. Al País Valencià hi ha una quarantena de ports que depenen de la Generalitat, de manera directa o mitjançant concessions. Queden exclosos els grans ports com el de València, Sagunt, Gandia, Castelló i Alacant, que depenen del Ministeri de Foment. Per comparar, a les Illes Balears els ports de Palma, Alcúdia, Eivissa, Maó i la Sabina (Formentera) són gestionats per l'Autoritat Portuària de Balears. Alguns ports (Ciutadella, Cala Rajada i Sant Antoni) més els de pesca depenen de la Conselleria de Medi Ambient, mentre que els esportius són explotats per empreses privades de la Generalitat via concessió amb concurs públic. A Catalunya, els ports de Vilanova i la Geltrú, Palamós, Sant Carles de la Ràpita, Alcanar i Vallcarca depenen de la Generalitat.

2. ANÀLISI DESAGREGADA DE L'ESTOC I LA INVERSIÓ EN INFRAESTRUCTURES DE TRANSPORT

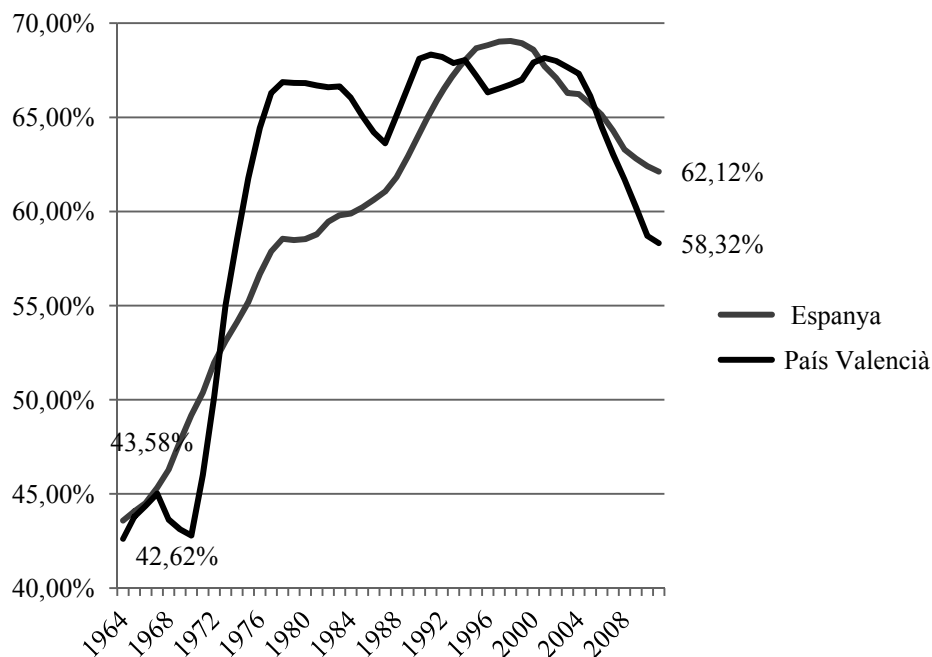
Un cop delimitades les competències de gestió de les diferents infraestructures podem passar a analitzar l'estoc i la inversió de cadascuna d'elles. Queda clar a partir de l'anterior capítol que la gran part de les competències i, sobretot d'aquelles infraestructures de major envergadura, recau sobre el nivell administratiu central, açò és, l'Estat.

2.1. Estoc i inversió en carreteres

Les infraestructures viàries són un dels elements essencials i més utilitzats en el conjunt de les infraestructures de transport. Han estat la tipologia d'infraestructura més primitiva i avui en dia

continuen mantenint un paper important per al benestar d'una comunitat i el desenvolupament d'un territori. En termes absoluts i valors constants de 2005, la inversió en carreteres al País Valencià ha estat superior a la inversió mitjana de l'Estat durant el període 1964-2011, amb alguna excepció durant els primers anys de la sèrie analitzada. L'evolució ha sigut de creixement però les diferències entre ambdós territoris no són significatives a l'inici i final del període. No obstant, hi ha anys en què les inversions al País Valencià doblen la mitjana estatal. Pel que fa a l'estoc, no ha parat d'incrementar-se durant tot el mateix període. Al País Valencià sempre ha estat superior a la mitjana estatal. Concretament, des de l'any 1964 s'ha multiplicat per més de deu en el cas espanyol i per quasi tretze en el cas valencià. Cal tenir en compte que les xifres absolutes no són del tot rigoroses a l'hora de realitzar comparacions. Així doncs, procedim a introduir diverses mesures relatives que ens permetran exercir la necessària comparativa que la naturalesa d'aquest estudi reclama.

Figura 6. Pes de les infraestructures viàries sobre cada territori 1964-2011 (%; valors constants de 2005)



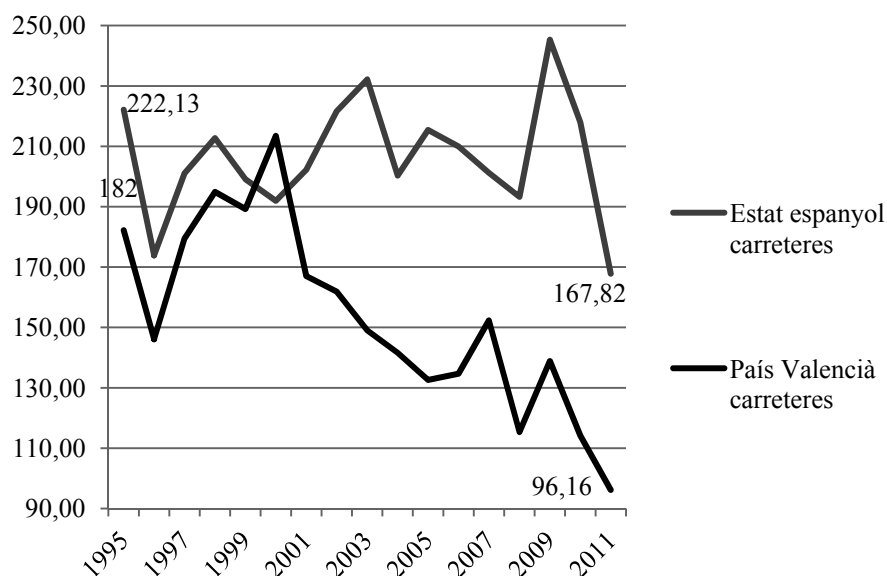
Font: elaboració pròpia a partir de la base de dades de la Fundació BBVA-IVIE (2014)

La figura 6 ens mostra el pes de les infraestructures viàries sobre el total d'infraestructures de transport en cada territori, per al cas valencià i el conjunt de l'Estat. Vegem com inicialment tenien més presència les carreteres a la resta de l'Estat que al País Valencià. Posteriorment, durant un llarg període (1973-1994) el pes de l'estoc d'infraestructures viàries era major al País Valencià que per al conjunt de l'Estat. Després d'alguns daltabaixos, des del 2006 la presència relativa de les carreteres al País Valencià ha estat inferior que al cas estatal. En l'actualitat, açò és necessàriament negatiu? Podem pensar que no perquè podria indicar que al País Valencià tenim major presència d'altres infraestructures com les ferroviàries les quals, en algunes ocasions, presenten avantatges davant les

viàries (menor congestió, rapidesa, sostenibilitat mediambiental, etc.). Però açò s'esbrinarà tal com avancem en l'anàlisi de les altres infraestructures en els pròxims apartats.

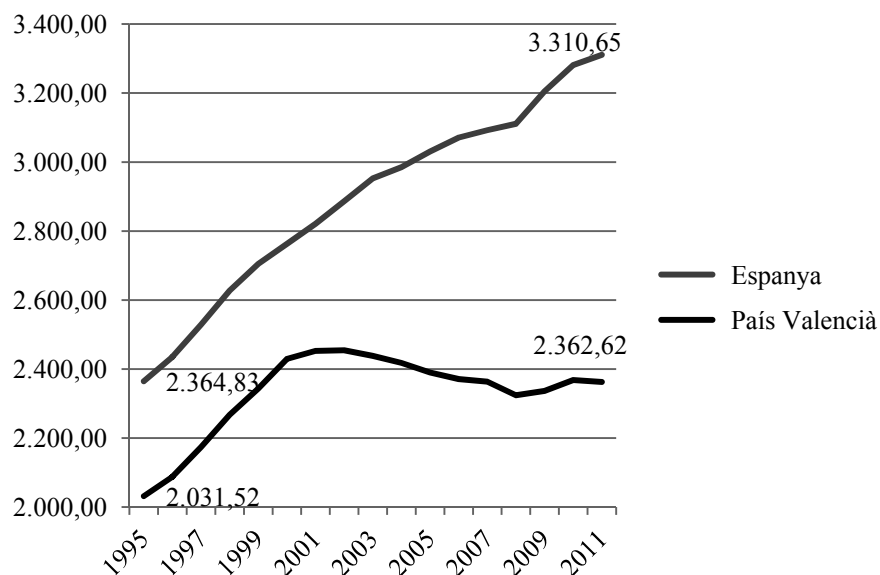
A continuació, ens centrem en les dotacions i inversions en termes per càpita. En el cas de les dotacions combinarem els indicadors monetaris amb els indicadors físics de la xarxa viària per complementar la perspectiva d'estudi del camp problemàtic, i així afegir valor a l'anàlisi.

Figura 7. Inversió per càpita en infraestructures viàries 1995-2011 (euros constants de 2005)



Font: elaboració pròpia a partir de la base de dades de la Fundació BBVA-IVIE (2014) i l'INE.

Figura 8. Estoc d'infraestructures viàries per càpita 1995-2011 (euros constants de 2005)



Font: elaboració pròpia a partir de la base de dades de la Fundació BBVA-IVIE (2014) i l'INE

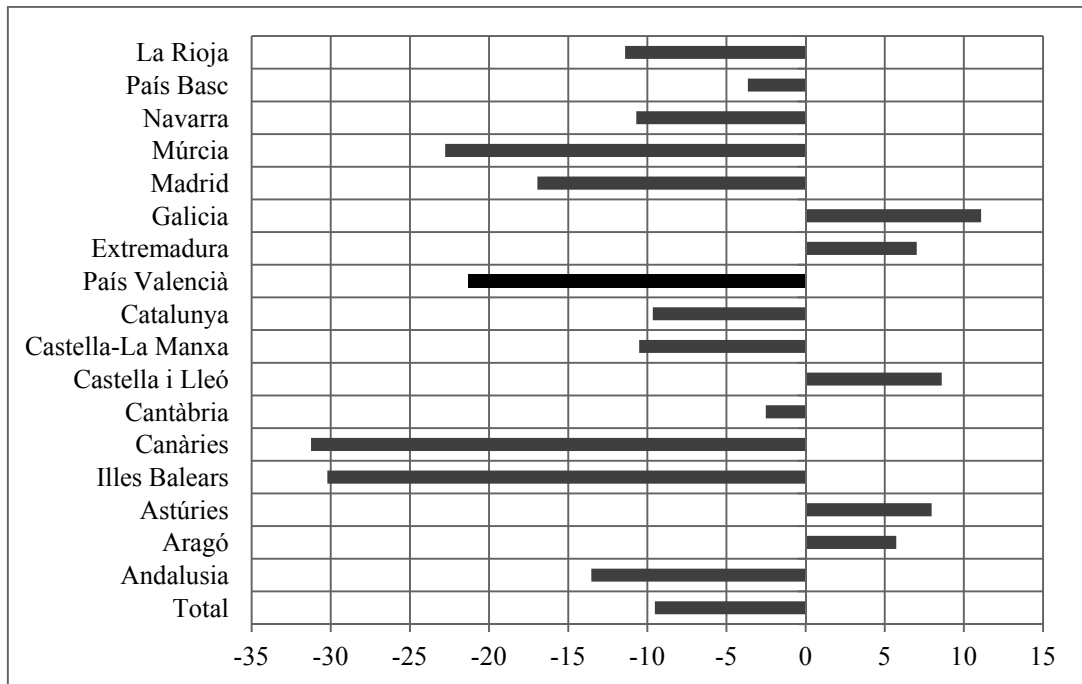
La inversió per habitant en carreteres (figura 7) ha estat sempre inferior per al valencians en comparació amb el conjunt de l'Estat, amb l'excepció de l'any 2000. L'evolució per ambdós casos,

durant el període 1995-2011, ha estat de decreixement. Però en el cas valencià la variació ha sigut més negativa (47,23%) que al cas espanyol (24,45%). Així doncs, el diferencial entre ambdós territoris resulta major al final de la sèrie que a l'inici: al 2011 la inversió per càpita espanyola és 1,75 vegades la valenciana, mentre al 1995 ho és 1,22 vegades. Pel que fa l'estoc monetari per càpita de carreteres (figura 8), en el cas valencià sempre es troba sota el valor estatal. De fet, el distanciament cada cop és major: si bé al 1995 l'estoc per càpita espanyol era 1,16 vegades major al valencià, al 2011 aquesta proporció ja era d'1,4. Encara més, durant el període 2002-2009 l'estoc per càpita valencià va seguir una evolució decreixent mentre que per al conjunt de l'Estat no trobem cap any en què decreixa.

A la taula 1 de l'annex mostrem els quilòmetres de xarxa de carreteres per cada mil habitants per a cada regió, es a dir, la densitat demogràfica de la xarxa. En el cas valencià, aquesta es manté per a tot el període 1995-2012 sobre els dos punts sota la xifra estatal. Aquest indicador, lògicament, està condicionat per la mida de cada territori, la dispersió i/o concentració de la població, etc. És a dir, un territori amb igual població que un altre pot no tenir el mateix valor en aquest indicador ja que la població pot estar més dispersada a causa d'una major extensió de la superfície, per exemple. Però, allò interessant és comprovar com ha evolucionat l'indicador en el període 1995-2012. És a dir, sabem que la població s'ha incrementat durant l'esmentat període tant al País Valencià com a l'Estat espanyol, però la dotació de carreteres com ha evolucionat en base a dit increment de demogràfic? S'ha mantés la dotació per habitant? Doncs atenent a la figura 9, si bé la dinàmica a l'Estat ha sigut una reducció dels quilòmetres de carreteres per cada 1000 habitants d'un 9,5%, al País Valencià la reducció de l'indicador ha estat molt més gran (21,30%) situant-nos com el quart territori on més s'ha reduït l'extensió de la xarxa per cada mil habitants. És a dir, les infraestructures viàries al territori valencià han reduït el seu estoc per habitant en un grau molt superior al del conjunt de l'Estat en el període 1995-2012.

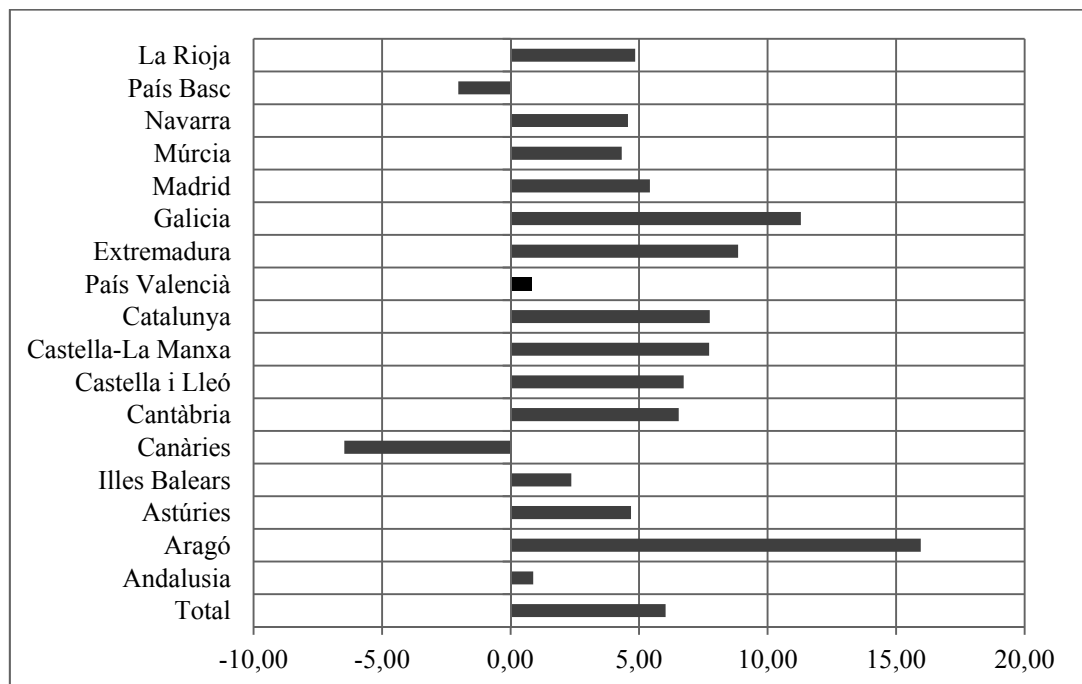
La taula 2 de l'annex representa els indicadors de quilòmetres de xarxa de carreteres per km² de superfície, és a dir, la densitat territorial o espacial. La dotació per al País Valencià és lleugerament superior que la de l'Estat per a tot el període analitzat. A partir d'aquesta taula obtenim la figura 10. Ens interessa molt l'evolució en el període 1990-2012. Durant aquest, mentre la dinàmica general de la ràtio per a l'Estat espanyol ha estat de creixement de més del 6%, al País Valencià aquesta ràtio no ha arribat a créixer un 1%. De fet, amb l'excepció del País Basc i Canàries on l'evolució ha sigut negativa, al País Valencià és on menys ha crescut la xarxa de carreteres en termes de superfície. De nou, les infraestructures viàries al territori valencià han incrementat el seu estoc per unitat de superfície en un grau molt inferior al de l'Estat.

Figura 9. Taxes de variació simple de l'indicador "km de carreteres per cada 1000 habitants" en el període 1995-2012



Font: Elaboració pròpia a partir de dades de l'Anuari del Ministeri de Foment i l'INE.

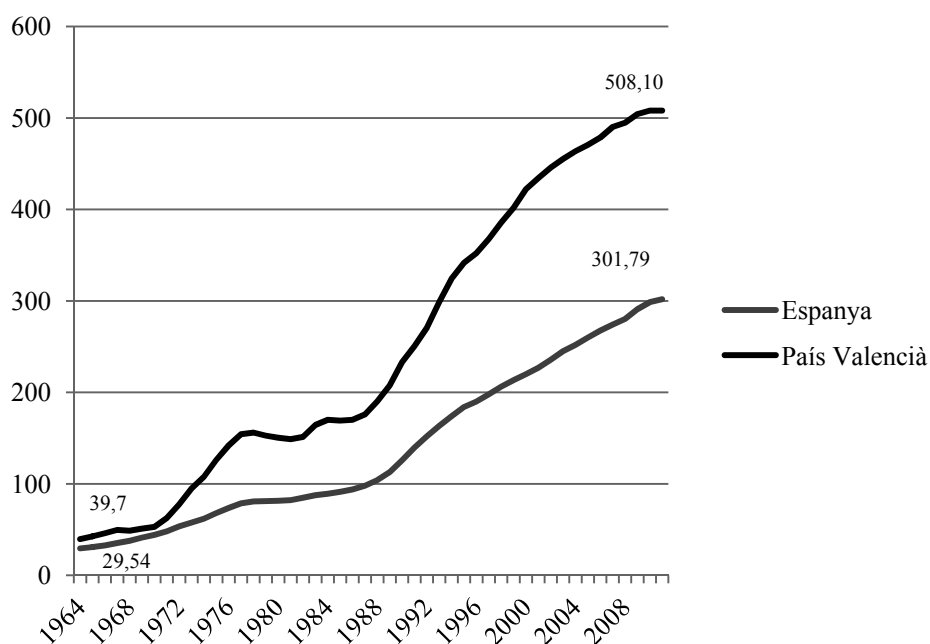
Figura 10. Taxa variació simple indicador "km de carreteres per km²" en 1990-2012



Font: Elaboració pròpia a partir de dades de l'Anuari del Ministeri de Foment i l'INE.

En termes monetaris ens ho mostra la figura 11 i de nou tenim el mateix resultat: la dotació per unitat de superfície és superior al País Valencià que al conjunt de l'Estat.

Figura 11. Estoc d'infraestructures viàries per km² (milers d'€ per km²; preus en termes constants de 2005)

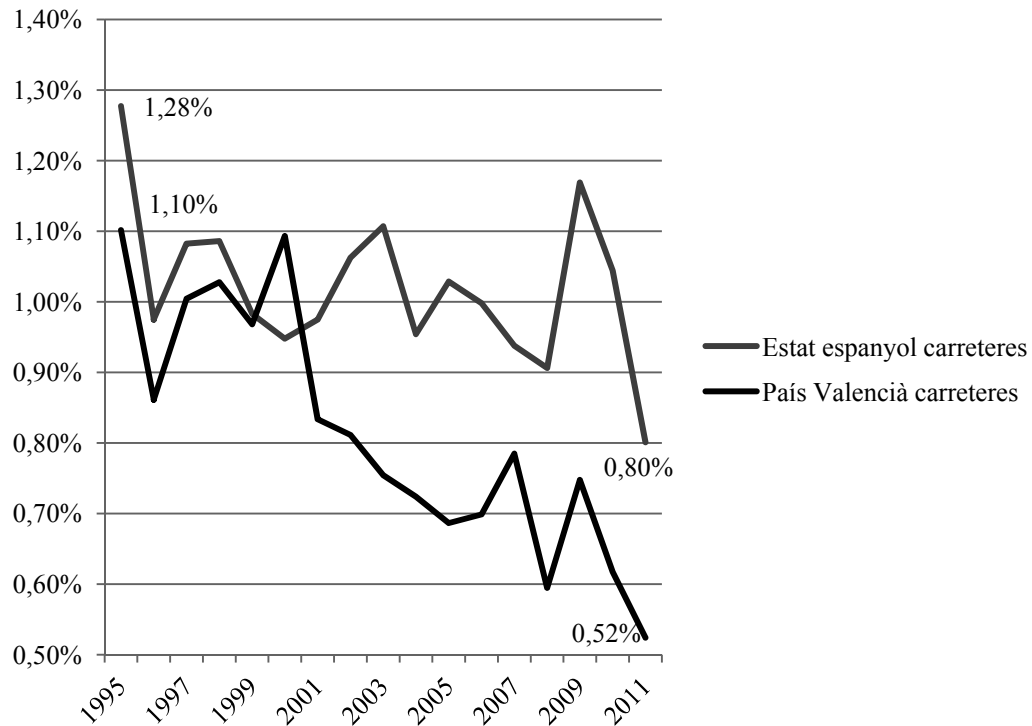


Font: Elaboració pròpia a partir de dades de l'Anuari del Ministeri de Foment i l'INE

Tot seguit, ens fixarem en la dotació i inversió en infraestructures viàries però en termes de l'activitat productiva, és a dir, amb indicadors relatius al PIB del territori. La inversió en termes de PIB segueix una evolució decreixent tant per a l'Estat espanyol com per al País Valencià. Açò pot explicar-se per la cada cop menor rellevància relativa de les infraestructures viàries davant formes de transport més modernes, així com l'existència d'una xarxa bàsica molt completa durant la sèrie analitzada, pel que les noves inversions s'han destinat a manteniment o noves carreteres que restaven per construir però que impliquen, generalment, menor volum de recursos respecte de la xarxa bàsica.

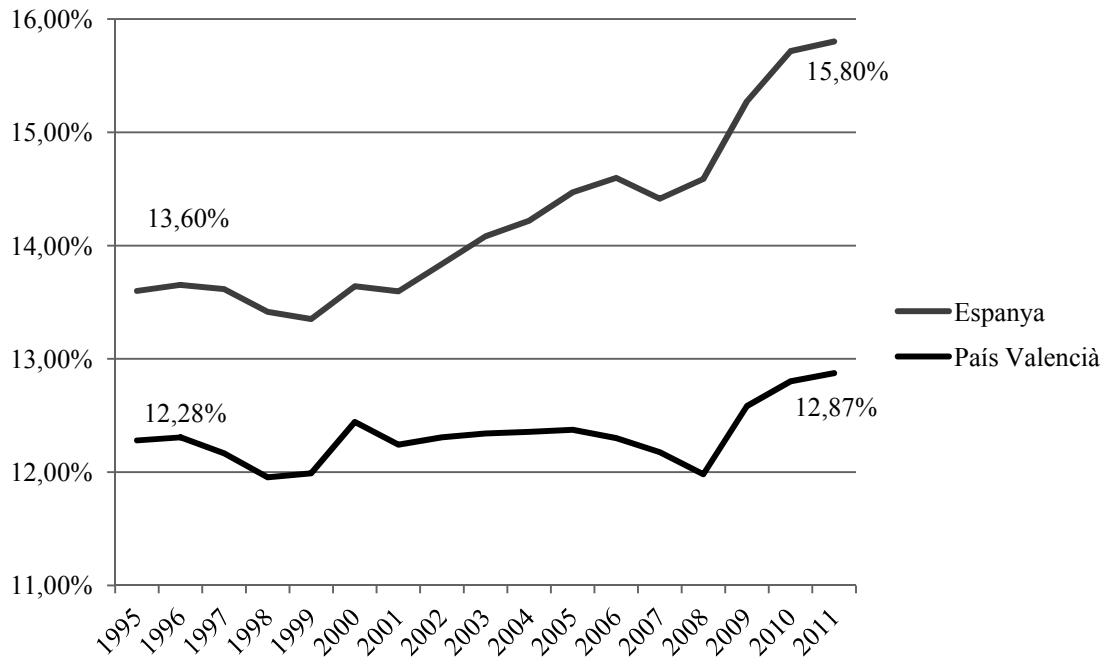
La comparació entre ambdós territoris denota la menor inversió en termes de PIB en el cas valencià amb l'excepció de l'any 2000. Així doncs, els valencians no hem gaudit del mateix grau d'inversions en carreteres en base a la nostra activitat productiva del que ha gaudit el conjunt de l'Estat. En altres paraules, hem suportat una menor inversió. Conseqüentment, l'estoc en termes de PIB per a tot el període 1995-2011, segons mostra la figura 13, és de dotació relativament inferior en el cas valencià en comparació a l'espanyol. Mentre a l'Estat l'evolució és creixent en més de dos punts percentuals fins assolir actualment el 15,8%, al País Valencià mai es supera el 13% i el creixement no assoleix els 0,6 punts.

Figura 12. Inversió en infraestructures viàries en termes de PIB 1995-2011 (% sobre valors corrents)



Font: elaboració pròpia a partir de la base de dades de la Fundació BBVA-IVIE (2014) i l'INE

Figura 13. Estoc infraestructures viàries sobre PIBpm 1995-2011 (% sobre valors corrents)



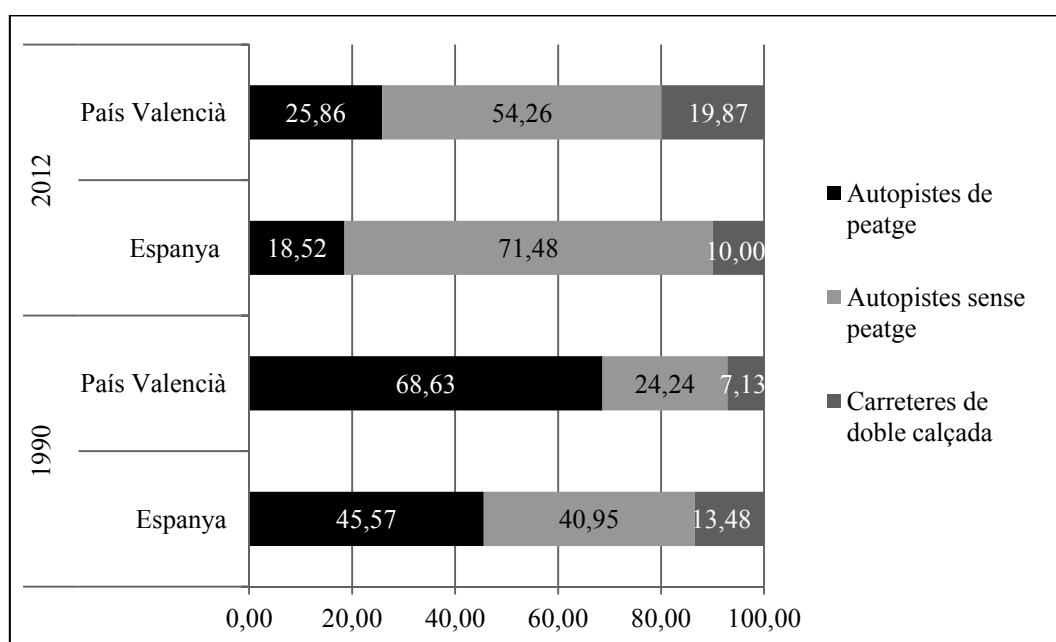
Font: elaboració pròpia a partir de la base de dades de la Fundació BBVA-IVIE (2014) i l'INE

Per acabar en l'àmbit de les infraestructures viàries, veurem diferents tipologies de carreteres. D'entre els tipus de carreteres que podem trobar destaca la importància de les vies de gran capacitat

pel seu efecte sobre l'activitat econòmica, ja que són les que tradicionalment més han afavorit el transport de mercaderies o el turisme.

La dotació del nostre territori la mostra la figura 14. Al 1990, el pes de les autopistes de peatge al País Valencià era molt major que a la mitjana de l'Estat espanyol (més de 20 punts percentuals superior), a més de ser la tipologia de via de gran capacitat més abundant. Açò es pot interpretar com un desavantatge ja que les autopistes de peatge incrementen els costos de transport a les empreses que operen en territori valencià, així com als ciutadans que pretenen desplaçar-se arreu de la geografia i els turistes que pretenen visitar-nos. El pes de les autopistes sense peatge (autovies) era més de 16 punts percentuals inferior i, llavors, molt desequilibrat entre ambdós tipus d'autopistes. No obstant, després de vint-i-dos anys, la situació millora: al 2012, les autopistes sense peatge passen a ser predominants al nostre territori. Malgrat això, uns 17 punts percentuals per sota separen el pes d'aquestes vies si comparem amb la mitjana de l'Estat. Ací segueixen tenint més presència les autopistes de pagament en relació als nostres veïns. De fet, el País Valencià és la regió on més quilòmetres d'autopistes de peatge trobem¹⁷ després de Catalunya. Aquest fenomen ocorria al 1990 (16,48%) i segueix donant-se al 2012 (12,13%), encara que amb menor intensitat.

Figura 14. Vies de gran capacitat (pes en % segons quilòmetres de xarxa)



Font: elaboració pròpia a partir de dades de l'Anuari del Ministeri de Foment

Necessàriament hem de recordar el capítol en què parlàvem de les competències de gestió. Doncs bé, la gestió de les autopistes de peatge al nostre territori és 100% estatal i, normalment, es realitza via concessions a empreses del sector privat. Aleshores, és el govern central de l'Estat qui decideix on s'hi paga per circular en una autopista (peatge) i on no (sense peatge).

¹⁷ Mirar taula 3 de l'annex.

D'aquesta manera, segons assenyala Germà Bel (2010), el patró d'autopistes de la xarxa espanyola ha estat tradicionalment el següent: les autopistes de pagament s'han construït preferentment a la zona de les economies mediterrànies (on s'hi troben les de l'Euram) perquè era allà on l'activitat econòmica permetia sostenir la infraestructura i, per tant, s'ha generat un patró transversal. En canvi, quan el finançament d'autopistes ha sigut mitjançant pressupost, el patró ha estat radial en punt central a Madrid.

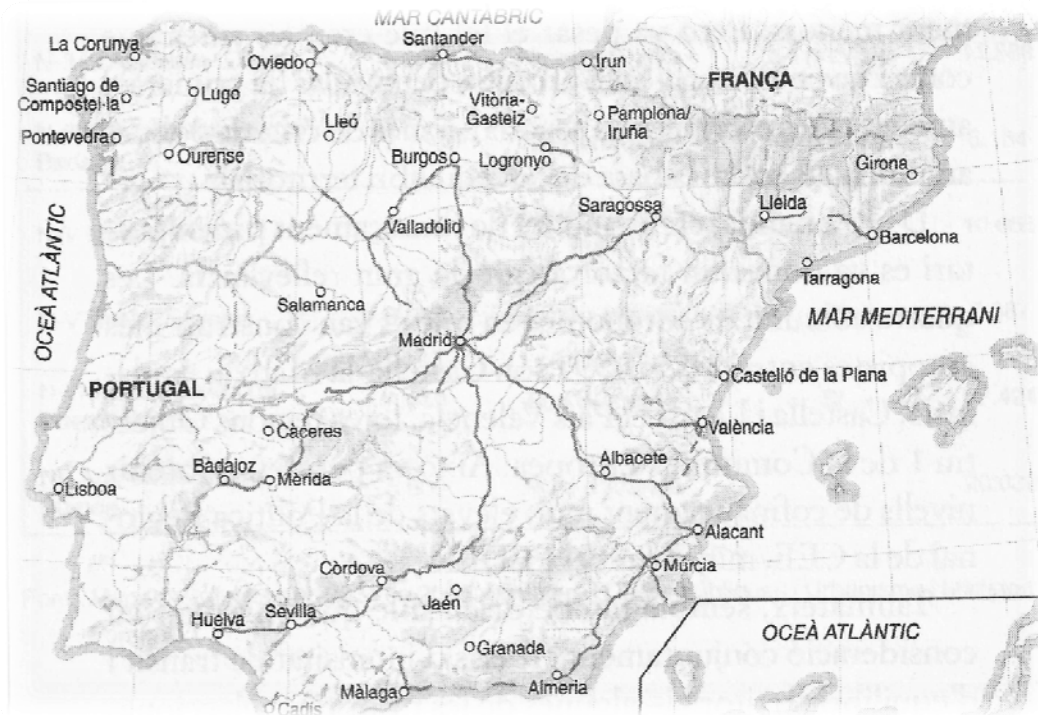
Figura 15. Autopistes de peatge de la xarxa estatal en servei al 2010



Font: Germà Bel (2010)

La figura 15 presenta clarament on se situen les autopistes de peatge: majoritàriament al corredor mediterrani (AP-7), connexió Catalunya amb Bilbao, Galícia i petits trams a la Meseta Central, Andalusia i Astúries-Castella i Lleó. Però no podem quedar-nos ací. És important conèixer si, a banda d'autopistes de peatge, existeix la possibilitat alternativa de circular per autopista sense peatge. Aquest no és el cas del Corredor Mediterrani, el qual no té alternativa completa a l'autopista de pagament en termes autopista lliure. En canvi, a la zona de l'altiplà castellà abans del 1993 ja entren en servei autopistes sense peatge les quals connecten amb Madrid des de diversos punts, deixant les de peatge per als qui hi requereixen d'un millor servei (figura 16).

Figura 16. Autopistes lliures que van entrar en servei entre 1985 i 1993



Font: Germà Bel (2010)

En referència a les carreteres del mediterrani, hem de fer una especial menció a la N-332. Parlem de la carretera de 386km que connecta la província d'Almeria amb Cartagena, Alacant i València. Al seu pas pel País Valencià, destaca per ser l'única carretera nacional que connecta dues capitals de província (València i Alacant) que manté la meitat del seu traçat entre aquestes ciutats (90km) amb calçada simple en ambdós sentits, mitjanes i vorals escassos i que encara discorre per l'interior d'onze poblacions (Cullera, Favara, Xeraco, Gandia, Bellreguard, Palmera, l'Alqueria de la Comtessa, Oliva, Gata de Gorgos, Benissa i Altea)¹⁸. Podem destacar el pas sufocant de la N-332 per Oliva, el qual suposa més de 13km on vora 2,5km discorren per zona urbana i sofreixen una intensa congestió amb continues retencions provocades pel nombrosos semàfors i tràfic. La intensitat mitjana diària de vehicles es situa en 20.000 on més del 10% són vehicles pesats.¹⁹ Així doncs, es converteix en una carretera molt poc eficient amb un risc d'accident elevat i que exigeix una solució immediata (les variants resten paralitzades a l'espera de la promesa d'alliberament de l'AP-7 al 2019). Sens dubte, és una situació molt negativa per al desenvolupament del municipis que ho sofreixen i per a l'activitat turística de la província.

Amb tot açò, cal entendre que no ens podem conformar amb analitzar les infraestructures en termes quantitius sinó que aspectes qualitius, on s'inclou la gestió i la intensitat d'ús o els preus del servei, són imprescindibles per definir la configuració de l'estoc d'infraestructures d'un territori.

¹⁸ Interessant la lectura de l'article de Laura Ballester (8 de gener de 2014) al Llevant sobre aquesta qüestió.

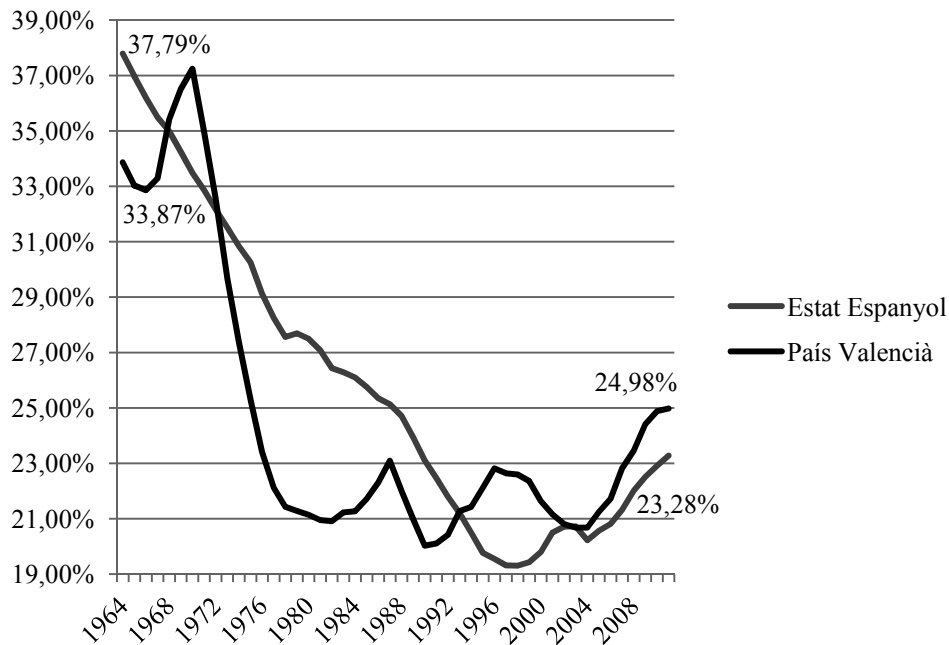
¹⁹ Extret dels mapes de tràfic del Ministeri de Foment (2012).

2.2. Estoc i inversió en ferrocarrils

Després de les carreteres, una de les infraestructures amb major implantació és el ferrocarril. Les inversions en ferrocarril per al període 1964-2011, en xifres absolutes i termes monetaris constants, han sigut generalment superiors al País Valencià que a la mitjana de l'Estat. No obstant, durant alguns anys a la dècada dels setanta i vuitanta, la inversió valenciana quedava per sota l'estatal. Existeixen alguns períodes de creixement accentuat al cas valencià que no s'hi donen a l'espanyol amb tanta intensitat però, malgrat els diferencials que s'assoleixen durant el període analitzat, a l'inici i final d'aquest les inversions no s'allunyen en excés (310,5 milions d'€ en el cas valencià i 257,31 en el cas espanyol). Com és d'esperar, l'estoc monetari en xifres absolutes també ha estat predominantment superior a la mitjana espanyola durant el període 1964-2011. La bretxa entre ambdós sèries s'ha incrementat amb el temps ja que l'estoc ferroviari valencià s'ha multiplicat quasi per set, mentre que per al conjunt d'Espanya ho ha fet per un mica més de 4.

Amb la figura 17, tractem d'analitzar la importància relativa de les infraestructures ferroviàries al País Valencià i al conjunt de l'Estat sobre el total d'infraestructures de transport de cada territori segons l'estoc monetari. L'evolució global és decreixent però de forma molt irregular: trobem daltabaixos, un llarg període (1973-1993) durant el qual la presència de les infraestructures ferroviàries a l'Estat era major que aquestes al territori valencià i el període a partir del 1993 en què el pes relatiu del ferrocarril és major al País Valencià però sense mostrar un tendència molt clara cap a la convergència o divergència. El menor pes relatiu del ferrocarril s'explica pel desenvolupament d'altres mitjans de transport més avançats com l'avió. Recordem que quan parlàvem de la importància relativa de les carreteres al País Valencià, dèiem que la menor importància relativa podia donar-se a raó d'una major rellevància del ferrocarril. Però, és obvi amb figura 17 que no podem fer eixa conclusió ja que la tendència és irregular i el diferencial no massa revelador. Llavors, resten com a úniques explicacions un major pes relatiu de l'avió o de les infraestructures portuàries.

Figura 17. Pes de l'estoc d'infraestructures ferroviàries sobre el total d'infraestructures del territori 1964-2011 (termes constants de 2005)



Font: elaboració pròpia a partir de la base de dades de la Fundació BBVA-IVIE (2014)

A continuació, passem a estudiar una altra mena d'estoc: la densitat demogràfica i territorial de la xarxa de ferrocarril. Açò és, els quilòmetres de xarxa en termes d'habitants i de superfície. Amb la taula 18, podem comprovar que el País Valencià sempre obté un xifra inferior que l'espanyola quan ens fixem en la dotació per cada 1000 habitants.

Taula 18. Densitat demogràfica i territorial de la xarxa de ferrocarril

	Km per cada 1000hab de la xarxa total							Km de xarxa total per km ²						
	1870	1930	2008	2009	2010	2011	2012	1870	1930	2008	2009	2010	2011	2012
País Valencià	2,940	6,100	0,259	0,155	0,178	0,178	0,176	1,680	4,970	0,044	0,033	0,038	0,038	0,038
Espanya	3,380	6,980	0,391	0,334	0,344	0,345	0,345	1,080	3,250	0,031	0,030	0,031	0,031	0,031

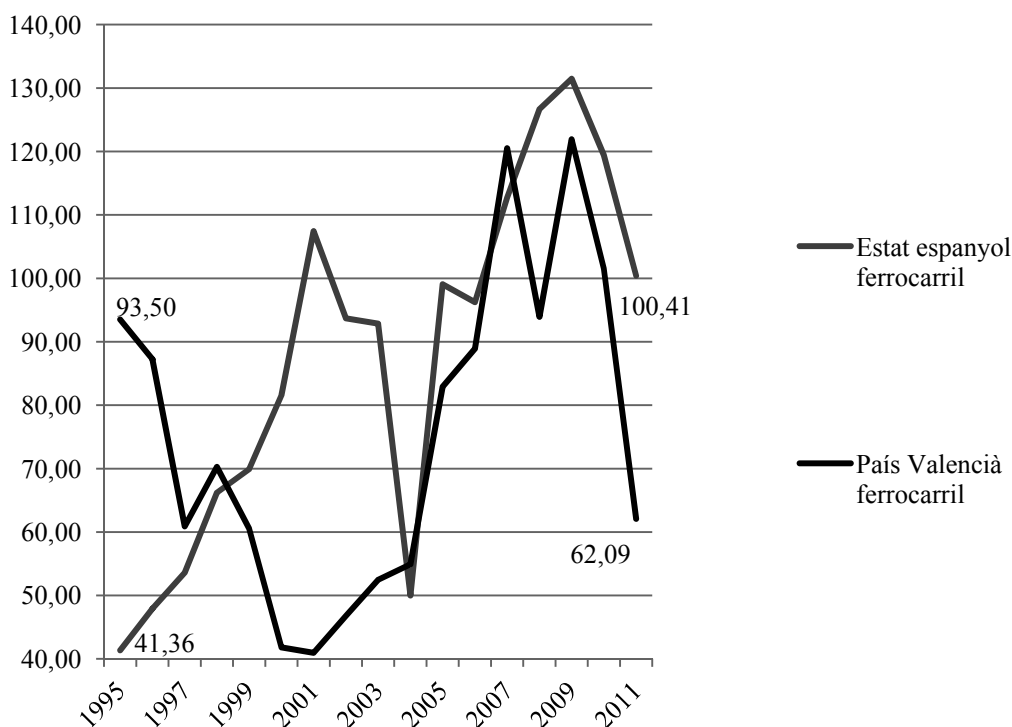
Font: Elaboració pròpia a partir de dades de l'Anuari del Ministeri de Foment i l'INE (2008-2012) i l'Anuari de la Mobilitat 2009 d'Abertis i Racc (1870 i 1930).

Encara més, si calculem la variació per al període 2008-2012 (taxa de variació simple), tenim que mentre al País Valencià la reducció ha estat del 32% a Espanya ha sigut de menys del 12%. És a dir, en el cas valencià la xarxa de ferrocarril no ha seguit l'evolució de la població i s'ha reduït la dotació per habitant molt més que a la resta de l'Estat. Respecte la dotació ferroviària per quilòmetre quadrat de superfície, vegem que sempre és major al cas valencià que al conjunt de l'Estat espanyol. Però, si observem quina ha estat l'evolució de l'indicador, mentre a l'Estat gairebé no s'ha alterat la dotació al País Valencià s'ha produït una minoració de la dotació de quasi el 14% per al període 2008-2012. Fins i tot, si viatgem al 1870 i 1930 comprovem que la dinàmica és la mateixa: menor dotació per habitant,

major dotació per superfície. L'evolució de les ràtios per al període 1870-2012, en base a taxes de variació simple, també indica que la reducció d'estoc per habitant i per superfície ha estat major al País Valencià que a la resta de l'Estat espanyol (99,9% front 89,79% i 97,74% front 97,13%, respectivament).

En termes monetaris també podem estudiar les xifres per càpita i superfície. Primer introduïrem la inversió per habitant. En relació a aquest indicador, podem veure a la figura 18 que mentre als anys 1995, 1996 i 1997 la inversió per càpita al territori valencià era major que al conjunt de l'Estat, aquesta sofreix una davallada important per sota de l'espanyola per a pràcticament tota la resta d'anys del període (al 2004 i 2007 n'és superior). Al 2011, la inversió per càpita és més de 38€ inferior en el cas valencià.

Figura 18. Inversió per càpita en infraestructures ferroviàries 1995-2011 (euros constants de 2005)

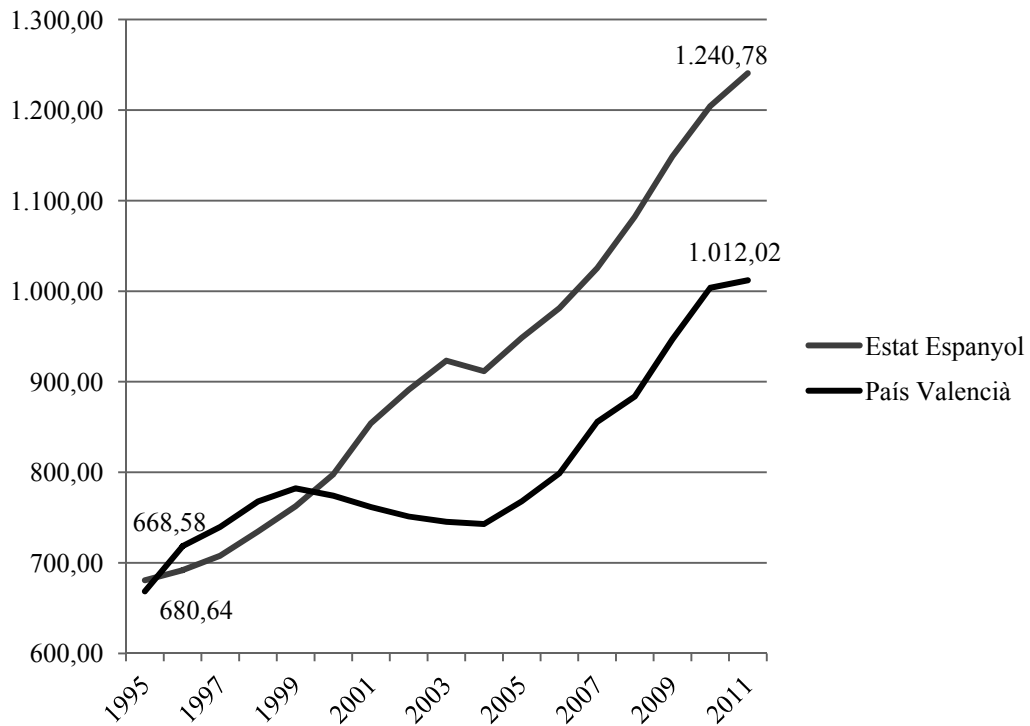


Font: elaboració pròpia a partir de la base de dades de la Fundació BBVA-IVIE (2014) i l'INE.

L'estoc per càpita, segons indica la figura 19, si bé al 1995 la dotació per càpita espanyola era superior a la valenciana i al període 1996-1999 major la valenciana que l'espanyola, des de l'any 2000 l'estoc monetari per càpita d'infraestructures ferroviàries valencià ha estat inferior que l'estatal. Tanmateix, el creixement des del 2000 fins al 2011 per al conjunt de l'Estat ha estat de més del 55%, mentre que al País Valencià no ha assolit el 31%.

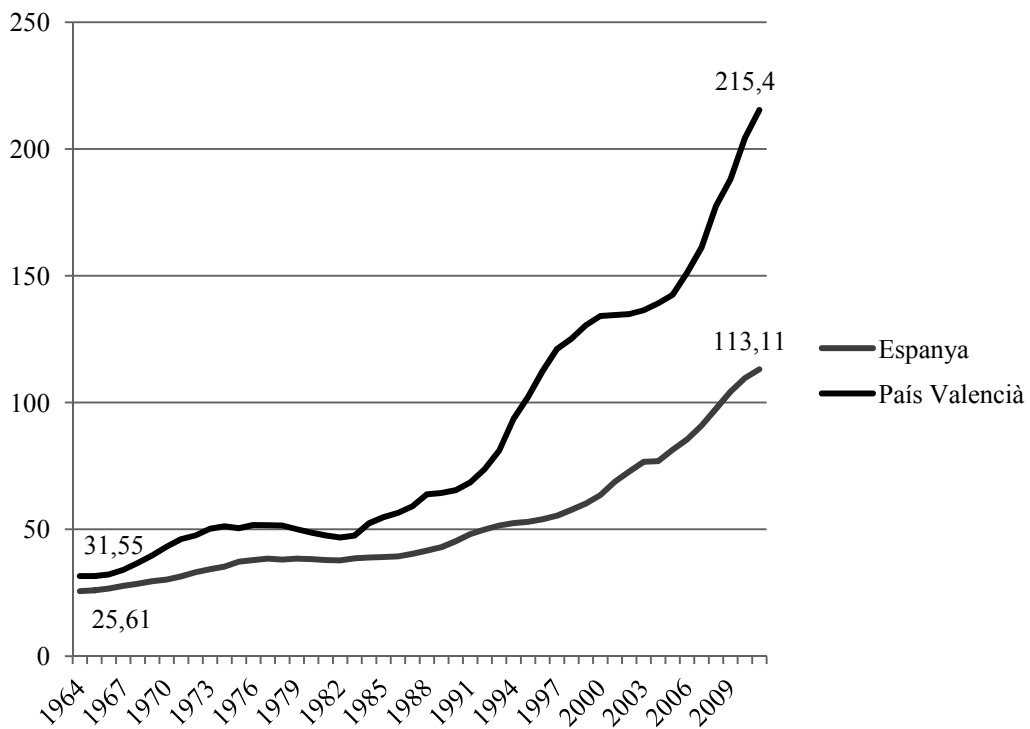
La figura 20 ens mostra l'estoc per unitat de superfície. Comprovem de nou que, en termes monetaris, la dotació també és sempre superior al País Valencià que al conjunt de l'Estat per a tot el període 1964-2011.

Figura 19. Estoc d'infraestructures ferroviàries per càpita 1995-2011 (euros per habitant constants de 2005)



Font: elaboració pròpia a partir de la base de dades de la Fundació BBVA-IVIE (2014) i l'INE

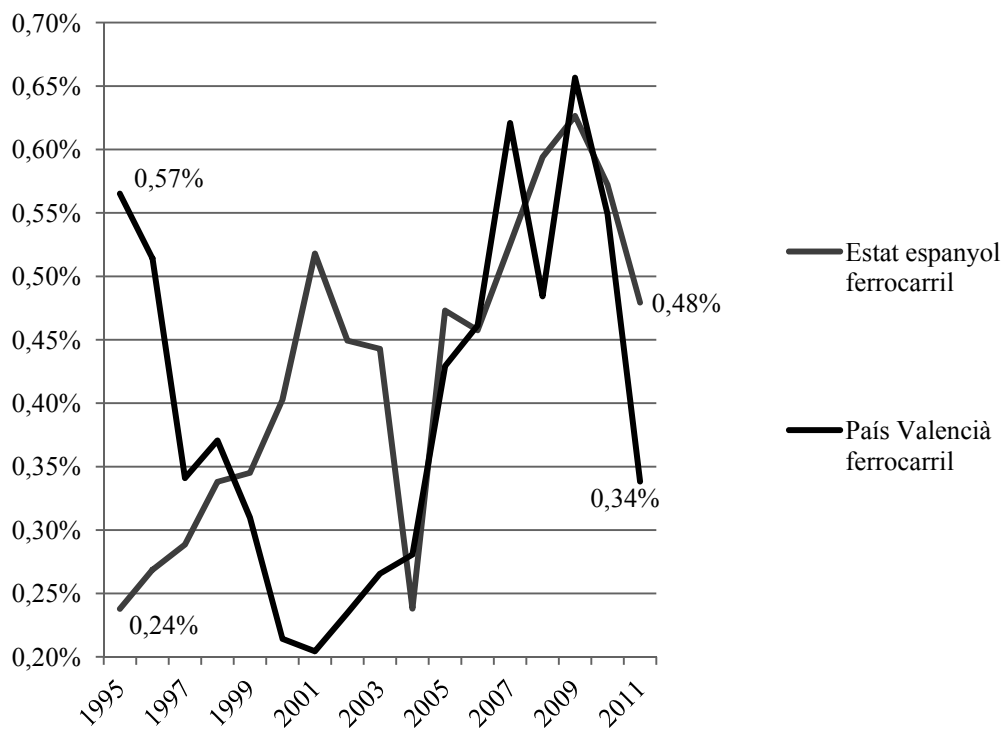
Figura 20. Estoc d'infraestructures ferroviàries per km² 1964-2011 (milers d'€ per km²; preus en termes constants de 2005)



Font: Elaboració pròpia a partir de dades de l'Anuari del Ministeri de Foment i l'INE

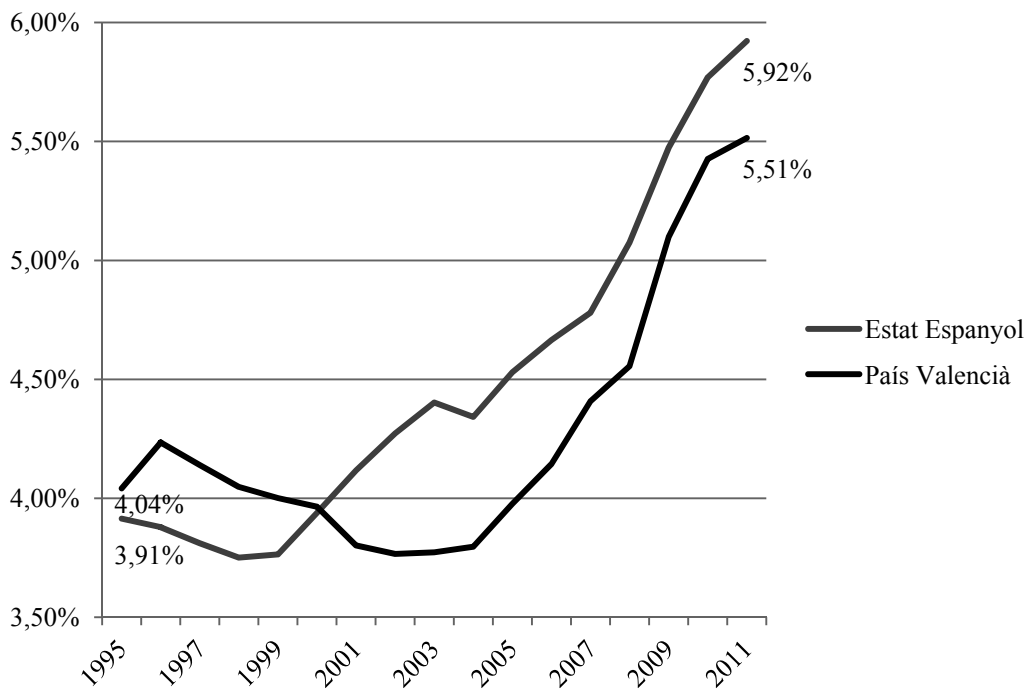
Una de les qüestions claus és estudiar la inversió i la dotació en infraestructures ferroviàries en termes d'activitat productiva. Per al primer cas, açò ho vegem mitjançant la següent figura 21 que relaciona la inversió i el PIB. Si bé al 1995 la inversió en termes de PIB és superior al País Valencià que a l'Estat espanyol, al 2011 la situació és la contrària i el País Valencià es situa 0,14 punts percentuals sota la xifra espanyola. L'evolució entre ambdós anys és molt irregular per ambdós territoris, però al cas valencià s'hi sofreixen majors davallades que al de l'Estat i més daltabaixos en períodes més curts de temps. Respecte el pes de l'estoc d'infraestructures ferroviàries sobre el PIB a preus de mercat (figura 22), fins al 2000 la ràtio valenciana era superior a la del cas espanyol. Però, a partir d'aquest any s'inverteix la situació i l'estoc espanyol és major en termes de PIB que el valencià. Cal adonar-se que l'any d'inflexió (2000) és el mateix que en el cas de l'estoc per càpita.

Figura 21. Inversió en infraestructures ferroviàries en termes de PIBpm 1995-2011 (% , preus de 2005)



Font: elaboració pròpia a partir de la base de dades de la Fundació BBVA-IVIE (2014) i l'INE

Figura 22. Pes de l'estoc d'infraestructures ferroviàries sobre el PIBpm 1995-2011 (% sobre valors corrents)



Font: elaboració pròpia a partir de la base de dades de la Fundació BBVA-IVIE (2014) i l'INE

En les següents línies, al igual que en el cas de les carreteres hem destacat les vies de gran capacitat, per a les infraestructures ferroviàries centrarem l'atenció en la implantació del ferrocarril d'Alta Velocitat Espanyola i la situació de l'etern Corredor Mediterrani. Recordem que les competències de gestió ferroviària principal al País Valencià, actualment, recauen al complet sobre l'Estat.

En el cas de l'AVE, parlem d'una infraestructura de caire estatal que es gestiona al complet per l'entramat central. El primer AVE començà a operar al 1992 i connectava Madrid amb Sevilla. Aleshores, a Sevilla anava tenir lloc l'Exposició Universal. La construcció de l'AVE es produeix des d'un primer moment amb finançament via pressupost i sense atendre les necessitats primordials de l'activitat econòmica la qual exigia unir com a primera opció Barcelona i Madrid o establir les connexions amb França (ja que l'ample era l'internacional) (Bel, 2010). La figura 23 presenta les línies implantades fins al 2013 on consten aquelles que ocupen el territori valencià: el tram Madrid-Cuenca-València de 391 km i el ramal Albacete-Alacant, amb el qual s'assoleixen en total els 438 km de línia. L'entrada en servei de l'AVE al País Valencià data del desembre del 2010.

Figura 23. Línies implantades d'AVE (juny 2013)



Font: plana web Adif (2014) ²⁰

L'AVE és un infraestructura del transport que reclama ser analitzada per veure què ha significat al territori valencià i estatal. Hem tractat de recollir els principals trets que Germà Bel (2010) diagnostica en l'obra "Espanya, capital París" i que ací prenem amb molta significació. En primer lloc i com vegem a la figura 23, el patró de la xarxa d'alta velocitat ferroviària és completament radial. Es tracta d'una infraestructura que respon al desig polític dels governants que han ocupat la presidència de l'Estat d'unir totes les capitals de província amb Madrid mitjançant alta velocitat. En segon lloc, no és actualment una infraestructura apta per al transport de mercaderies. És a dir, no atén el principal aspecte de transport de l'activitat econòmica i no col·labora a reduir la congestió i contaminació provocada per la xarxa viària. En tercer lloc, la tecnologia ferroviària ha estat importada. Açò representa una oportunitat perduda per desenvolupar coneixements d'aquesta mena entre les empreses espanyoles (podem cercar el símil amb la construcció inicial de la xarxa de ferrocarril al segle XIX). En quart lloc, l'AVE està guanyant quota a l'avió per a distàncies inferiors a 600 km però, a les línies amb distàncies per damunt de 600 km la competitivitat de l'avió és millor en preu, temps, freqüència i possibilitat de *non-stop*. En cinquè lloc, tenim una xarxa més extensa que França o Japó però, la quota de passatgers transportats es situa sobre el 5 i 15% del volum de passatgers al Japó i França,

²⁰http://www.adif.es/ca_ES/infraestructuras/lineas_de_alta_velocidad/lineas_de_alta_velocidad.shtml

respectivament²¹. En sisé lloc, les anàlisis cost-benefici no aconsegueixen mostrar rendibilitat en les inversions d'AVE, ni tans sols per a la línia Madrid-Barcelona²². Cal considerar el cost d'oportunitat de tot açò perquè, en alguns casos, no es tracta únicament de la rendibilitat de la inversió en conjunt sinó que existeixen pèrdues amb l'exploració del servei. Finalment, l'AVE funciona en determinats territoris com un rodalies de luxe i té un impacte demogràfic, de moment, gens clar. Davant aquest efecte, les opcions són la dinamització dels nodes menors de la xarxa o la succió per part del nucli major (generalment, Madrid). No obstant, Germà Bel assenyala que l'experiència comparada mostra que l'últim cas és el més habitual.

Presentats els principals aspectes del ferrocarril d'alta velocitat, l'estudi de les infraestructures ferroviàries al nostre territori obliga a assenyalar algunes qüestions essencials sobre el Corredor Mediterrani²³. Sens dubte, és una assumpte molt actual i amb nombrosos estudis i publicacions al respecte. Parlem de la part espanyola de l'eix transeuropeu que connecta el nord d'Àfrica amb el centre d'Europa. El tram mediterrani comprén el sud de la Península Ibèrica i el Nord d'Itàlia. Entre d'altres, existeix el *lobby* anomenat FERRMED²⁴ qui defén la construcció ferroviària al Corredor Mediterrani i la connexió multimodal amb les plataformes logístiques existents. Segons aquest grup de pressió, la infraestructura tindria enorme capacitat de fer créixer l'economia espanyola ja que s'instauraria sobre un eix (el mediterrani) amb enormes potencialitats i capacitats de rendibilitat socioeconòmica. Sens dubte, al País Valencià permetria millorar les operacions amb el major soci comercial (Catalunya), així com millorar la competitivitat del port de València. D'açò últim en parlarem a l'apartat de les infraestructures portuàries. Cal reclamar la construcció de les infraestructures adients per aprofitar els fluxos econòmics que existeixen al nostre territori amb el nord de l'Euram i d'altres potencials més enllà dels Pirineus. No obstant, les infraestructures ferroviàries al Corredor Mediterrani prioritzen absolutament el transport de passatgers. La implantació de les obres que garantirien una capacitat suficient per al transport de mercaderies no evoluciona com seria desitjable i l'Estat espanyol suposa un dels màxims responsables²⁵.

²¹ Gemma Aguilera (2015), al setmanari El Temps, dedica un exemplar a l'Alta Velocitat Espanyola i aporta dades sobre transport de passatgers per estació, les quals a partir del 2011 el Ministeri de Foment va deixar de publicar. Al 2014, Madrid destaca amb 6,8 milions de passatgers (gran part hi van necessàriament per arribar a un altre destí final), Barcelona amb 2,5 milions i València, Màlaga, Saragossa i Sevilla entre els 1-1,5 milions. Contrasten les xifres d'estacions com Sègovia amb 348 passatgers, Tardinet (Osca) amb 449, Antequera amb 3.147 i Requena amb 7.122 passatgers. Aquest setmanari apunta que els 50.000 milions d'euros invertits fins ara amb l'AVE han estat emprats com arma electoral sense cap mena de justificació econòmica i social. També assenyala el perill d'esclat de la bombolla ferroviària per l'insostenible endeutament d'Adif i els desmesurats cànon que s'apliquen sobre Renfe, amb el conseqüent risc de privatització de la infraestructura per fallida de les empreses públiques. Igualment, a partir de l'entrevista que s'hi realitza a Ginés de Rus, es qüestionen els avantatges mediambientals de l'AVE si es considera l'impacte de la construcció de la infraestructura.

²² Sobre aquestes qüestions sembla recomanable la lectura de Llobet (2014) per la seua senzillesa i rotunditat.

²³ Veure l'informe de la Càmera de Comerç de València i Barcelona (2010).

²⁴ Visitar <http://www.ferrmed.com>

²⁵ Alguns reculls de premsa que assenyalen aquest fet són Laura Ballester (16 de gener de 2015); Laura Ballester (21 d'octubre de 2014).

Introduïdes les qüestions de l'AVE i el Corredor Mediterrani, reprenem l'anàlisi quantitativa d'infraestructures ferroviàries. Ara però, centrarem de forma breu el nostre interès en el transport metropolità, és a dir, metros, tramvies i similars. Es tracta de mitjans ferroviaris que juguen un paper clau en la mobilitat de les ciutats i la connexió d'àrees urbanes que mantenen fluxos intensos de desplaçament d'individus. Recordem, al País Valencià és FGV qui gestiona dita infraestructura la qual considera el seu servei transport metropolità però, en ocasions, ofereix línies similars a les que altres territoris consideren ferrocarril estàndard (no metropolità). Açò s'ha de tenir en compte per a interpretar els resultats que tot seguit presentem. Així doncs, a partir de la taula 20 podem observar com, en termes de densitat demogràfica (km de xarxa per habitant), València i Alacant sempre superen l'estoc de Barcelona i Bilbao però resten allunyades de la situació de Madrid. Pel que fa a la densitat territorial (km de xarxa per km² de superfície), València obté ràtios superiors a Barcelona i Bilbao però inferiors a Madrid. En canvi, Alacant únicament supera les dotacions de Barcelona. Sembla probable que la qüestió metodològica de la gestió del ferrocarril a que hem fet referència, en part, siga capaç d'explicar aquestes xifres. És a dir, si el Ministeri de Foment recull com a transport metropolità alguns serveis que Ferrocarrils de la Generalitat Valenciana proveeix però que aparentment tenen naturalesa no metropolitana sinó de ferrocarril convencional, almenys en comparació a altres regions, aquesta pràctica de registre pot engrossir les xifres de les ciutats valencianes.

Taula 20. Km de xarxa metropolitana de ferrocarril per cada 1000hab. i per km² de superfície

	Barcelona	Bilbao	Madrid	València	Alacant
Densitat demogràfica					
2009	0,01213	0,01874	0,04509	0,02929	0,02032
2010	0,01274	0,01899	0,04520	0,02966	0,02044
2011	0,01405	0,02035	0,04589	0,02959	0,02040
2012	0,01407	0,02045	0,04564	0,02933	0,02055
2013	0,01421	0,02066	0,04613	0,02945	0,02218
Densitat territorial					
2009	0,00275	0,00553	0,03539	0,00632	0,00439
2010	0,00291	0,00561	0,03580	0,00636	0,00439
2011	0,00319	0,00598	0,03642	0,00636	0,00439
2012	0,00319	0,00598	0,03642	0,00632	0,00443
2013	0,00319	0,00598	0,03642	0,00632	0,00476

Font: Elaboració pròpia a partir de dades de l'Anuari del Ministeri de Foment i l'INE

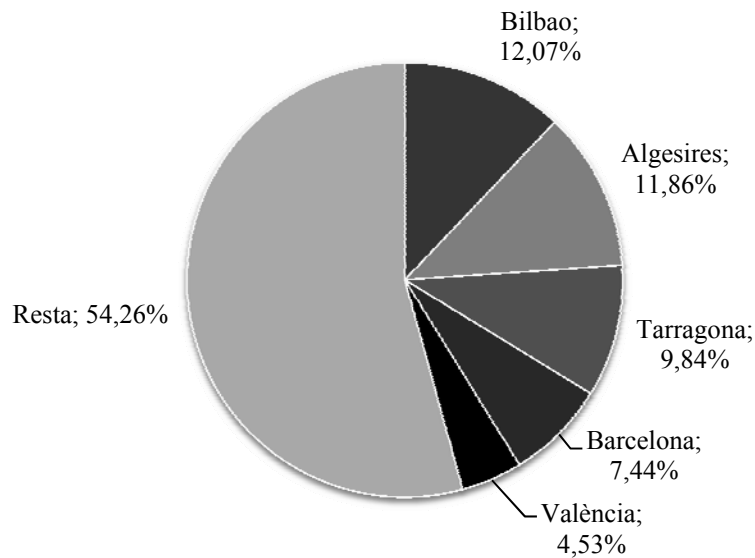
2.3. Estoc i inversió en ports

En aquest apartat analitzarem les inversions i les dotacions referents a infraestructures portuàries. Abans però, farem un pas previ on veurem la importància dels ports valencians en el si de l'Estat

mitjançant les xifres de moviment de mercaderies i passatgers. El port de València serà l'únic que apareixerà als nostres gràfics per la seua destacada importància respecte altres ports del País Valencià com el d'Alacant o Castelló. No obstant, també s'hi disposa de dades d'aquests a les taules referenciades en l'annex.

Començarem amb les dades referents a mercaderies. Per a això hem elaborat els següents gràfics de sectors a partir de la taula 4 de l'annex. A la figura 24 trobem la quota de mercaderies que mobilitzaven els principals ports de l'Estat a l'any 1992. El port més important era el de Bilbao i el port de València quedava en novena posició amb poc més del 4,5% de la quota de mercaderies totals.

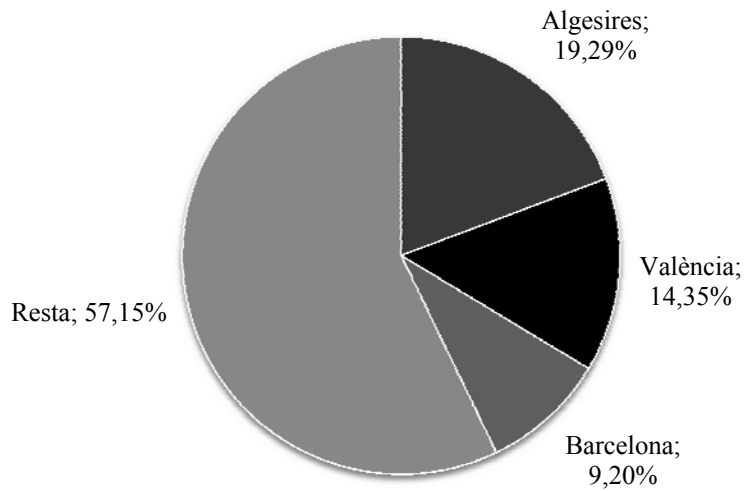
Figura 24. Ports més rellevants segons transport de mercaderies al 1992 (%)



Font: Elaboració pròpia a partir de dades del Ministeri de Foment

Onze anys després, la situació és ben diferent. Si mirem la figura 25, els tres ports més importants passen a situar-se al sud i a l'est de la península. València representa el segon port més important de l'Estat espanyol amb el 14,35% de la quota de mercaderies espanyola. D'aquesta manera, es fa patent el volum i la importància del port de València per a l'economia espanyola i, encara més, per a la valenciana.

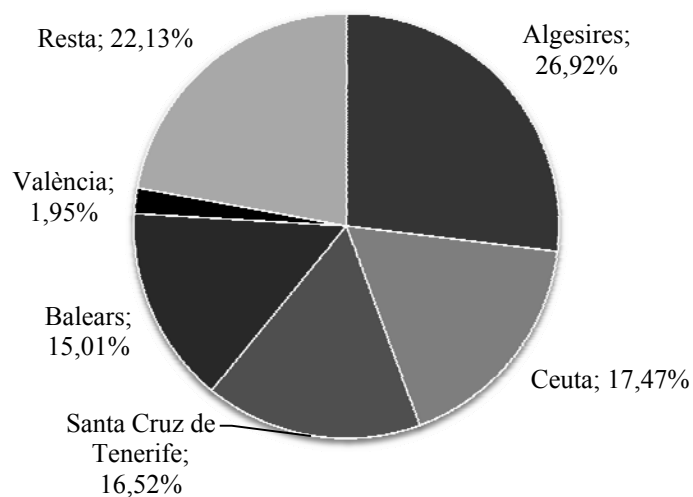
Figura 25. Ports més rellevants segons transport de mercaderies al 2013 (%)



Font: Elaboració pròpia a partir de dades del Ministeri de Foment

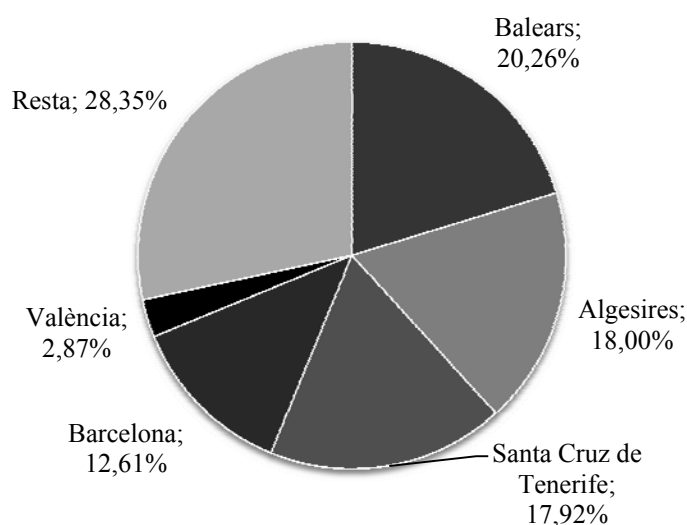
L'altra anàlisi que podem fer per conèixer la importància de cada port es basa en estudiar el moviment de passatgers. Les següents figures (26 i 27) tracten de recollir la quota de passatgers dels principals ports de l'Estat a partir de les dades de la taula 5 de l'annex. Al 1992, la importància del port de València en aquest àrea era més bé escassa. El port més rellevant era el d'Algesires, seguit del de Ceuta i els insulars. La situació al 2013 no és gaire diferent. Els ports insulars i el d'Algesires continuen liderant el mercat però el port de València incrementa lleugerament la seua posició relativa (quasi un punt percentual més).

Figura 26. Ports més rellevants segons transport de passatgers al 1992 (%)



Font: Elaboració pròpia a partir de dades del Ministeri de Foment

Figura 27. Ports més rellevant segons transport de passatgers al 2013 (%)



Font: Elaboració pròpia a partir de dades del Ministeri de Foment

Un cop diagnosticada la rellevància del port de València i la comparativa respecte la resta de ports de l'Estat en termes de passatgers i tones de mercaderies, estudiarem els indicadors referents a inversió i estoc en infraestructures portuàries. En aquest punt cal remarcar que l'anàlisi de l'estoc i la inversió en ports, ja siga en termes poblacionals o de PIB, no pot prendre la mateixa consideració que en la resta d'infraestructures ja que no totes les regions tenen costa pel que la interpretació pot esdevenir esbiaixada. És a dir, una lectura rigorosa ha de prendre en consideració que en les comparacions amb la mitjana estatal, hi trobem en el càlcul d'aquesta mesura estadística regions on no s'hi disposa de cap mena d'infraestructura portuària per impossibilitat física del territori. D'aquesta manera, s'hi pot deduir que indicadors de la mitjana estatal tendiran (no sempre) a ser inferiors als indicadors referents a territoris amb infraestructures portuàries, com el valencià. Evidentment, aquesta tendència dependrà de la magnitud i envergadura de les inversions i l'estoc en ports del territori cas d'estudi. Per la seua destacada importància analítica, no deixarem d'insistir en aquest assumpte durant tota la investigació.

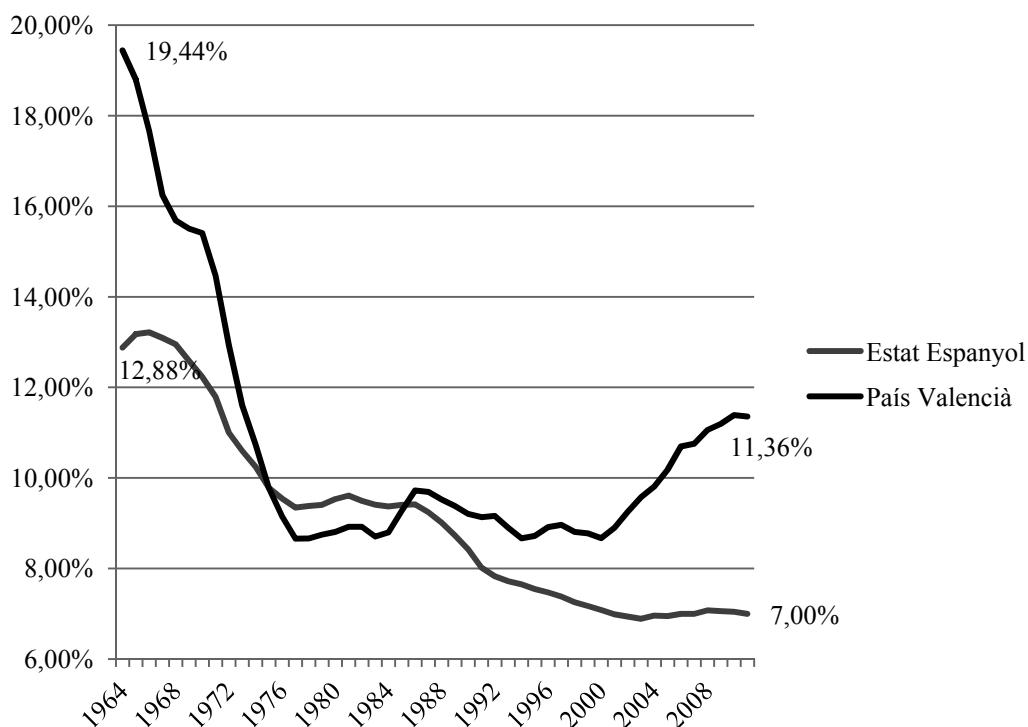
La inversió en infraestructures portuàries durant el període 1964-2011, termes absoluts i monetaris constants, segueixen una evolució creixent tant a l'Estat com al País Valencià. Si bé al 1964 les xifres d'inversió eren gairebé les mateixes per ambdós territoris, des de la dècada dels vuitanta, al cas valencià engeguen un creixement més intens que en el cas espanyol, pel que la diferència esdevé cada cop major. De la mateixa manera, l'estoc portuari és major al País Valencià que a la mitjana estatal. El creixement de l'estoc ha estat dèbil des del 1964 fins al '80 i l'estancament de l'estoc valencià durant aquest període és major que a Espanya. Serà a partir de meitat dels vuitanta quan l'estoc s'incrementa de forma important tant al País Valencià com a la mitjana de l'Estat sent el diferencial entre aquests dos cada cop major. És a dir, el creixement a partir d'aleshores ha sigut superior en el cas valencià que

en la mitjana de l'Estat. Com a resultat, l'estoc durant el període 1964-2011 s'ha multiplicat per més de cinc en el cas valencià i per quasi quatre en el cas de la mitjana espanyola.

Com era d'esperar segons les anotacions que hem fet anteriorment, tant l'estoc com les inversions en ports al País Valencià són superiors a les xifres de la mitjana espanyola, on s'integren territoris sense ports.

A la següent figura 28, tenim el pes de l'estoc d'infraestructures portuàries valencianes sobre el total de les infraestructures de transport del País Valencià. Comparem el cas valencià amb l'espanyol. Aquest gràfic és molt interessant perquè ens mostra una enorme caiguda del pes relatiu dels ports valencians des del 1964 fins al 1977 per després estancar-se fins el 2001, quan comença un modest increment fins l'últim any que s'ha analitzat. Si ens fixem, el fre de la caiguda de la importància relativa dels ports al País Valencià coincideix en el moment que l'estoc portuari es dispara, tal com hem assenyalat abans, a la meitat dels vuitanta. Sembla molt curiós que hi haja períodes del temps en què el pes relatiu de l'estoc de ports a Espanya siga major que al País Valencià. És a dir, a Espanya hi ha territoris amb costa i d'altres sense, aleshores el valor agregat mitjà hauria de ser menor que el d'una regió costera i, a sobre, com la valenciana amb ports de gran importància.

Figura 28. Pes de l'estoc d'infraestructures portuàries sobre el total infraestructures de transport del territori 1964-2011 (% , preus 2005)

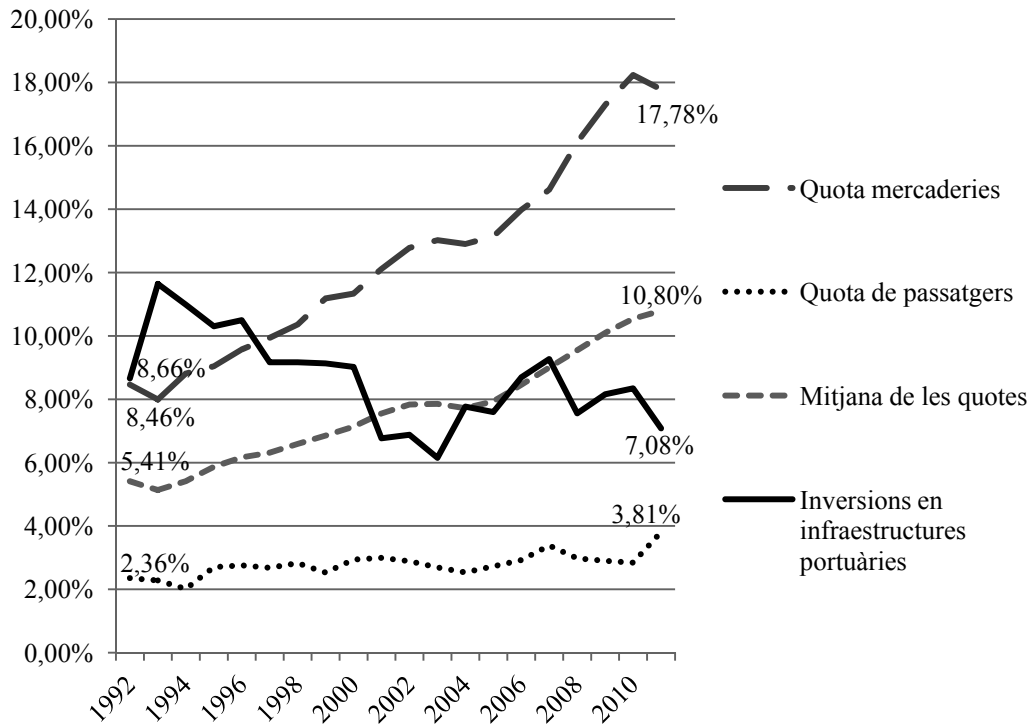


Font: elaboració pròpia a partir de la base de dades de la Fundació BBVA-IVIE (2014)

A continuació, farem ús de les dades amb què obríem la secció sobre infraestructures portuàries referents a transport de mercaderies i passatgers. A partir d'elles i les xifres d'inversió i dotació hem

pretés configurar dues figures molt reveladores on tractem d'estudiar l'adequació de la inversió i l'estoc valencià a l'activitat que sostenen aquestes infraestructures portuàries en el conjunt de l'Estat. En primer lloc, hem plantejat el següent interrogant: les inversions en infraestructures portuàries que rebem els valencians s'ajusten al pes de l'activitat de transport de mercaderies i passatgers d'aquestes en relació al total del volum suportat pels ports de l'Estat?

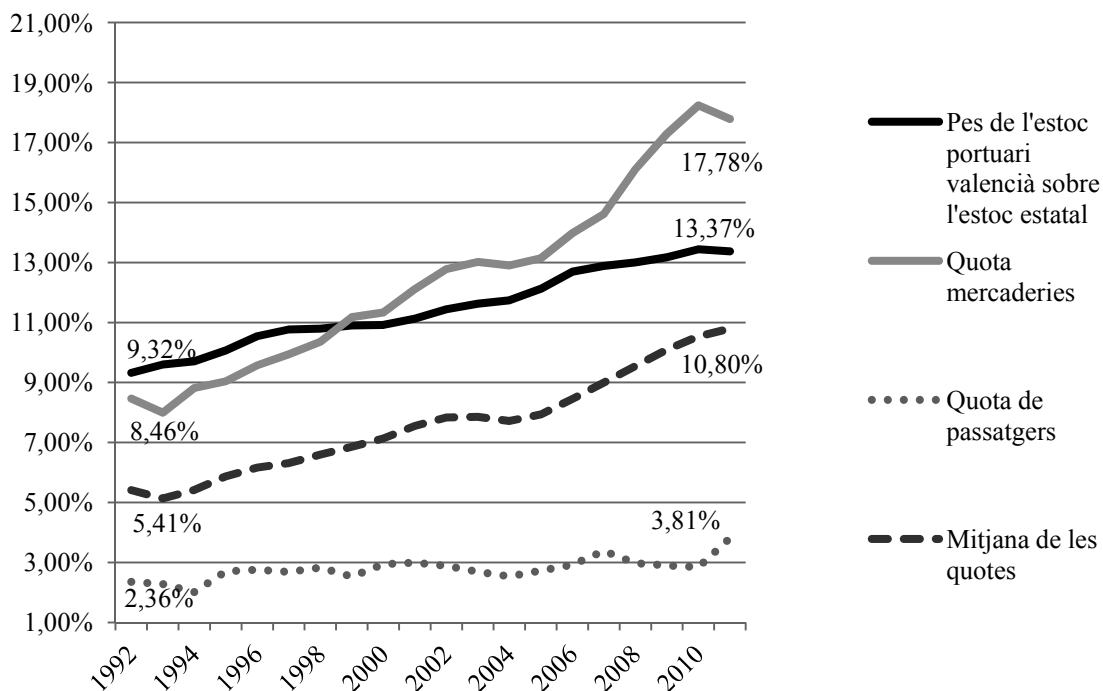
Figura 29. Pes de les inversions portuàries sobre inversions portuàries de l'Estat, quota de mercaderies i de passatgers 1992-2011 (% , preus de 2005)



Font: elaboració pròpia a partir de la base de dades de la Fundació BBVA-IVIE (2014) i l'Anuari del Ministeri de Foment

L'anterior figura 29 tracta de donar resposta a la pregunta que hem formulat. Podem observar que a partir del 1997, la quota d'inversions en ports que rep el territori valencià es situa sobre la quota de passatgers però sota la quota de mercaderies, per a la sèrie 1992-2011. D'aquesta manera, si calculem una mitjana de les quotes de mercaderies i de passatgers, les inversions en ports se situen damunt durant 1992-2001 i per sota o igual per al període 2001-2011. Així doncs, s'adequa el pes de les inversions en ports a l'activitat que sostenen els ports valencians? Doncs sí en el cas de passatgers i no en el de mercaderies. Per al conjunt, podem entendre que des del fort augment del transport de mercaderies dels ports valencians, sobretot el de València, les inversions s'han quedat enrere. Fins i tot, és preocupant el fet que la quota mitjana de transport evolucione positivament mentre el pes de les inversions s'hi reduïska. Aquesta evolució present pot generar problemes en el futur de l'activitat portuària.

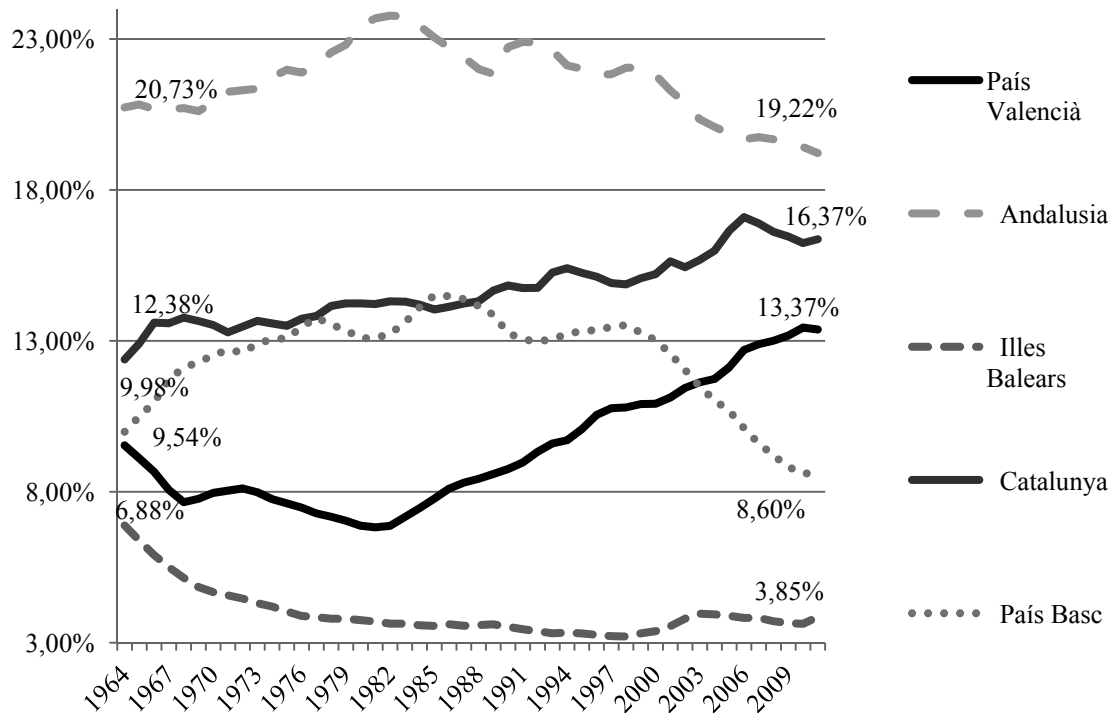
Figura 30. Pes de l'estoc portuari sobre estoc estatal, quota de passatgers i mercaderies 1992-2011 (%)



Font: elaboració pròpia a partir de la base de dades de la Fundació BBVA-IVIE (2014) i l'Anuari del Ministeri de Foment

La figura 30 pretén donar resposta a la mateixa pregunta plantejada anteriorment però en termes de dotació o estoc en infraestructures de transport: la dotació en infraestructures portuàries del territori valencià es correspon amb el pes de l'activitat de transport de mercaderies i passatgers d'aquestes en relació al total del volum suportat pels ports de l'Estat? Podem observar que el pes relatiu de l'estoc és molt superior a la quota de passatgers. Si comparem amb la quota de mercaderies, tenim que fins al 1999 és lleugerament superior però a partir d'aquest any esdevé inferior i cada cop de forma més accentuada. Si fem la comparació amb la mitjana de les quotes de mercaderies i passatgers, obtenim que el pes relatiu de l'estoc portuari sobre el conjunt de l'estat és superior a la participació en la quota conjunta de mercaderies i passatgers. No obstant, la distància s'ha anat reduint durant el període estudiat.

Figura 31. Pes de l'estoc portuari regional sobre el total estatal. Anàlisi comparada 1964-2011 (% , preus de 2005)



Font: elaboració pròpia a partir de la base de dades de la Fundació BBVA-IVIE (2014)

A la figura 31, podem veure el pes de l'estoc d'infraestructures portuàries de diferents regions sobre l'estoc total d'infraestructures portuàries de l'estat. Les regions que hem introduït són aquelles on s'hi troben els ports més importants, ja siga en transport de mercaderies o en transport de passatgers. Podem comprovar que Andalusia acull el major estoc portuari. Aquesta rellevància es correspon amb la permanent primacia del port d'Algesires tant en l'àmbit de les mercaderies com en el de passatgers. El segon lloc, per a la major part de la sèrie 1964-2011, és per als ports catalans. Tot seguit tenim els ports del País Basc, els valencians i, finalment, els de les Illes Balears.

No trobem cap tendència general ni evolució conjunta. Podem veure que al cas valencià, el pes de l'estoc portuari decreix fins aproximadament al 1983, any en què comença a incrementar-se el pes relatiu coincidint, lògicament, amb l'inici del gran creixement de l'estoc. Així doncs, a partir d'aquest any el País Valencià s'uneix a la senda del creixent pes relatiu dels port catalans, que es combina amb l'estancament i posterior pèrdua de pes relatiu de les infraestructures portuàries del País Basc i d'Andalusia.

Però, per què l'estoc d'infraestructures portuàries a Catalunya és sempre major que al País Valencià? I per què la mateixa dada també ha estat superior al País Basc fins al 2003? Anem a tractar de cercar la resposta amb les xifres de transport de mercaderies i passatgers amb què hem introduït el capítol. Catalunya compta amb dos ports importants: Barcelona i Tarragona. El País Valencià té tres grans ports d'interés nacionals: Alacant, Castelló i València. Al País Basc trobem el de Bilbao. Bé,

doncs en termes de mercaderies vegem que l'activitat dels ports catalans²⁶ sempre ha estat superior a la dels valencians fins a 2010, quan els ports valencians superen als catalans. Açò explica tal diferència d'estoc d'infraestructures entre Catalunya i València? Doncs, al 1992 la diferència de la quota de mercaderies entre Catalunya i València era quasi de deu punts i el diferencial en la figura 31, de menys de tres punts percentuals. Al 2013, la quota de mercaderies dels ports valencians ja supera en més de dos punts a la catalana i, per contra, el diferencial del pes relatiu d'estocs és exactament de tres punts percentuals. És raonable que s'haja incrementat el diferencial d'estoc portuari durant 1992-2013 entre Catalunya i País Valencià quan l'activitat de mercaderies valenciana ha convergit fins superar la catalana? Necessàriament haurem de veure les xifres de passatgers²⁷ per no quedar-nos amb una visió esbiaixada. La quota catalana de passatgers sempre és superior: en 1992 era dos punts superior i al 2013 quasi nou punts percentuals. Mentre al període 1992-2013 la quota catalana es multiplica per quasi 4, al cas valencià no arriba a multiplicar-se per 1,6. Per tant, l'activitat de transport de passatgers explicaria perquè els ports catalans no han parat d'incrementar el seu estoc d'infraestructures malgrat frenar la importància relativa de la seua activitat en mercaderies.

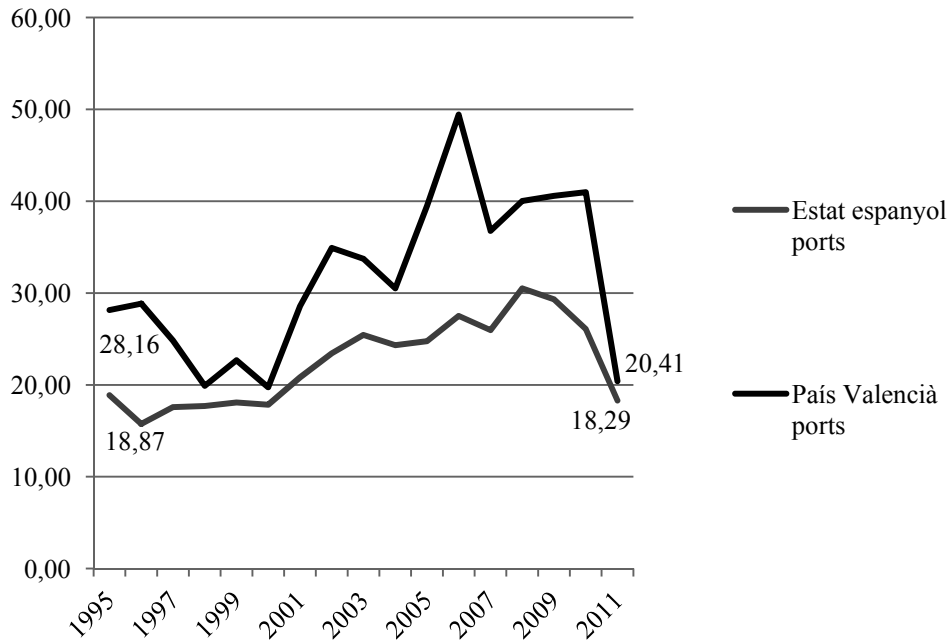
Al cas basc quina és la resposta davant el superior estoc? En termes de mercaderies, la quota basca ha estat superior fins al 1995. Al 2013, la quota valenciana quasi triplica la basca. Si ens fixem en el transport de passatgers, els ports valencians sempre han tingut una activitat molt superior a la dels ports bascos amb un diferencial de dos i tres punts percentuals. El pes de l'estoc basc passa a ser inferior al valencià al 2003, pel que l'impacte de l'activitat de mercaderies sobre el pes de l'estoc d'infraestructures es produeix amb vuit anys de retard. Això fa entreveure un període de desequilibri entre l'estoc real valencià i aquell que correspondria al volum de la seua activitat.

A continuació, estudiarem les inversions en ports i el corresponent estoc en termes poblacionals. Segons la figura 32, les inversions per càpita en ports valencians són superiors a les del cas espanyol per a tot el període que consta al gràfic. S'assoleixen diferències de fins a 20€ per habitant però, amb la crisi econòmica les xifres per càpita es redueixen intensament en ambdós territoris sent major la caiguda al País Valencià. Com havíem dit, la comparació en termes poblacionals no és del tot significant per al cas portuari. Tot i això, al final de la sèrie les diferències entre les inversions valencianes i espanyoles són molt escasses. Pel que fa a l'estoc per càpita (figura 33) sempre ha estat superior a l'estatal per al període 1995-2011 encara que al punt de partida és molt pròxim i fa preveure que el diferencial previ era molt reduït.

²⁶ Mirar taula 6 de l'annex.

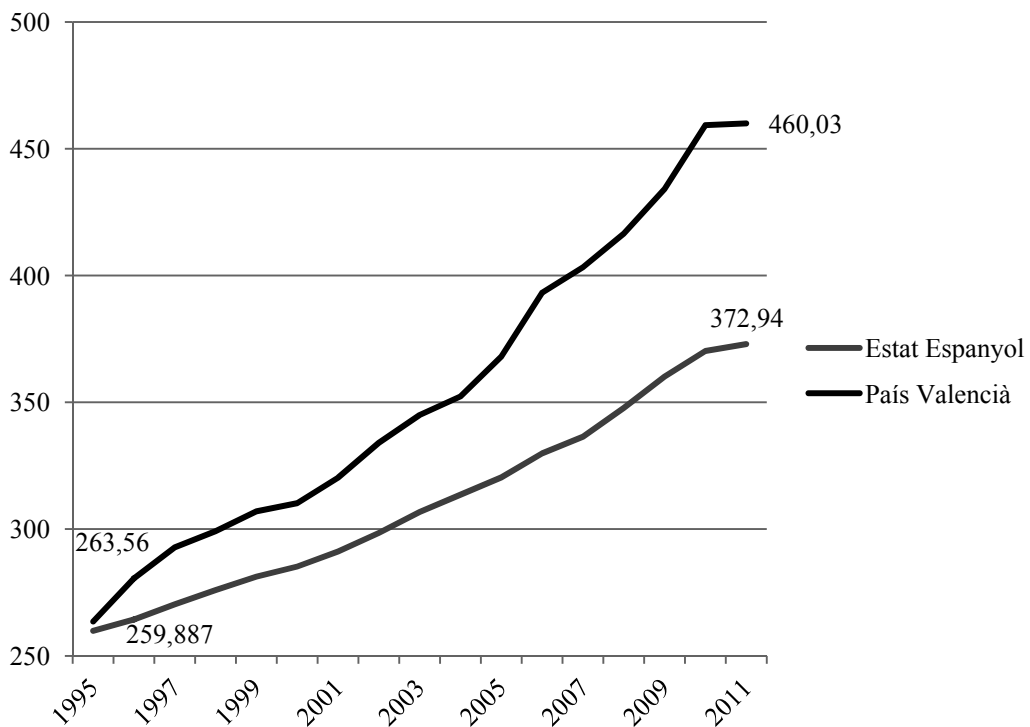
²⁷ Mirar taula 7 de l'annex.

Figura 32. Inversions per càpita en ports 1995-2011 (euros constants de 2005)



Font: elaboració pròpia a partir de la base de dades de la Fundació BBVA-IVIE (2014) i INE

Figura 33. Estoc d'infraestructures portuàries per càpita 1995-2011 (euros constants de 2005)



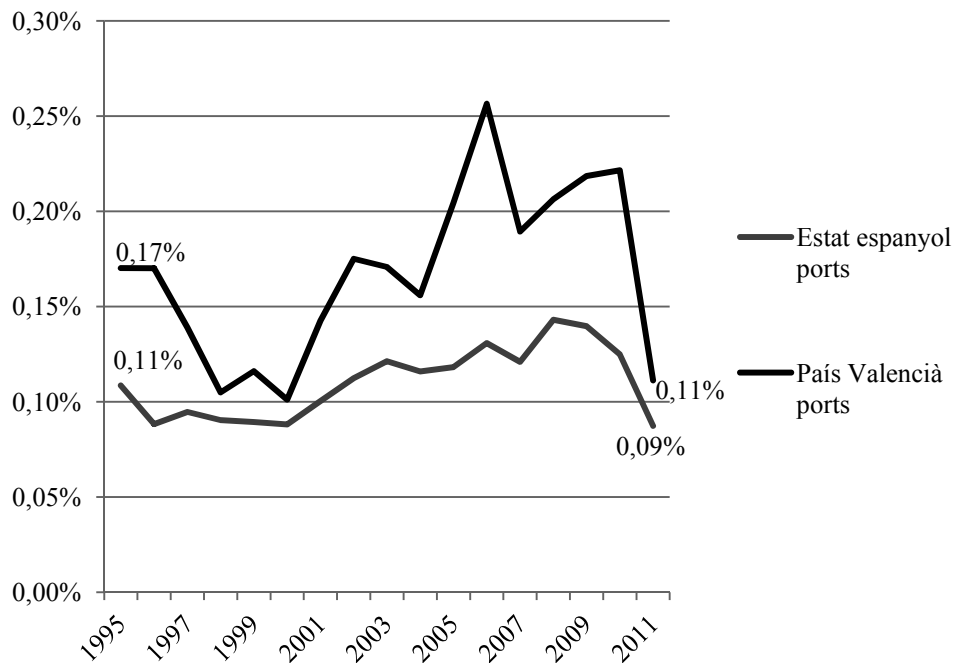
Font: elaboració pròpia a partir de la base de dades de la Fundació BBVA-IVIE (2014) i l'INE

Per acabar amb els indicadors relatius a les infraestructures portuàries, introduïrem una mesura relacionada amb l'activitat productiva, és a dir, en termes de PIB. En el cas de les inversions en ports,

les xifres reflexen l'evolució de la figura 34. Fàcilment podem comprovar que les inversions en termes de PIB són majors al cas valencià que l'espanyol. Per això, resulta preocupant que la diferència entre les xifres del País Valencià i l'Estat es reduïsquen amb la crisi fins les dues centèsimes percentuals de distància (front les sis de l'inici del període). Un cop més podem adonar-nos de l'evolució més fluctuant de la sèrie valenciana.

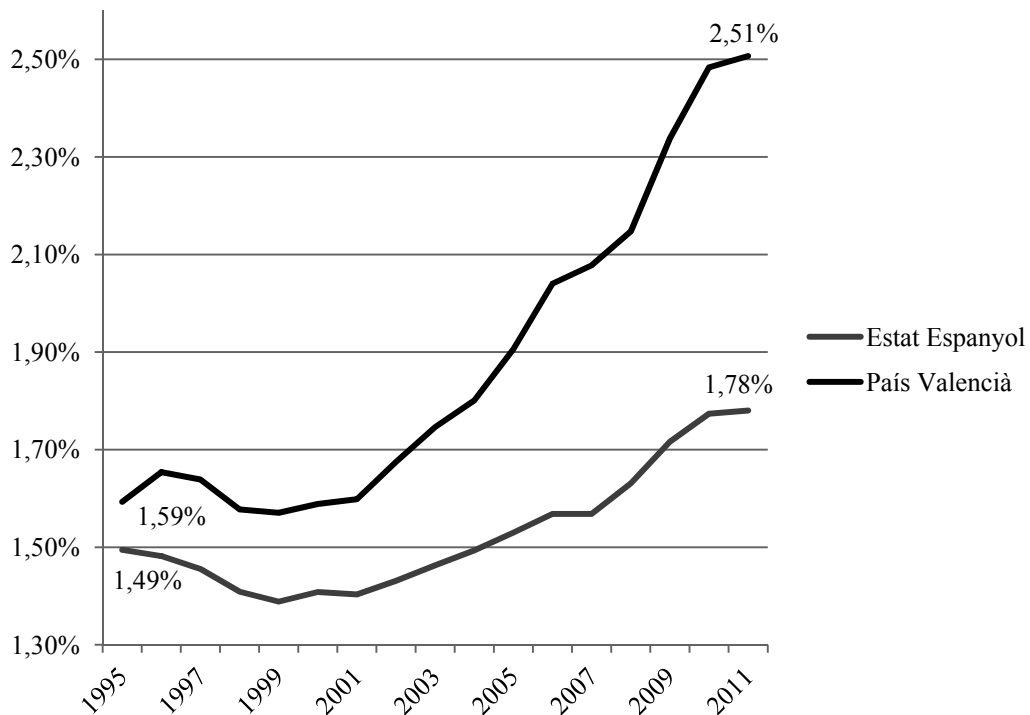
Pel que fa a l'estoc portuari en termes de PIB, s'hi presenta a la figura 35. En ella vegem que la xifra valenciana és sempre superior a l'espanyola. Al 2002 es produeix un creixement en ambdós territoris sent el creixement valencià superior a l'espanyol. Recordem de nou que la peculiaritat de les infraestructures portuàries poden explicar aquesta dinàmica. És a dir, la impossibilitat de que tots els territoris de l'Estat reben aquesta mena d'inversions i que, per tant, registren dotació alguna.

Figura 34. Inversions en infraestructures portuàries en termes de PIB 1995-2011 (% , valors corrents)



Font: elaboració pròpia a partir de la base de dades de la Fundació BBVA-IVIE (2014) i INE

Figura 35. Pes en % de l'estoc d'infraestructures portuàries sobre PIBpm 1995-2011 (valors corrents)



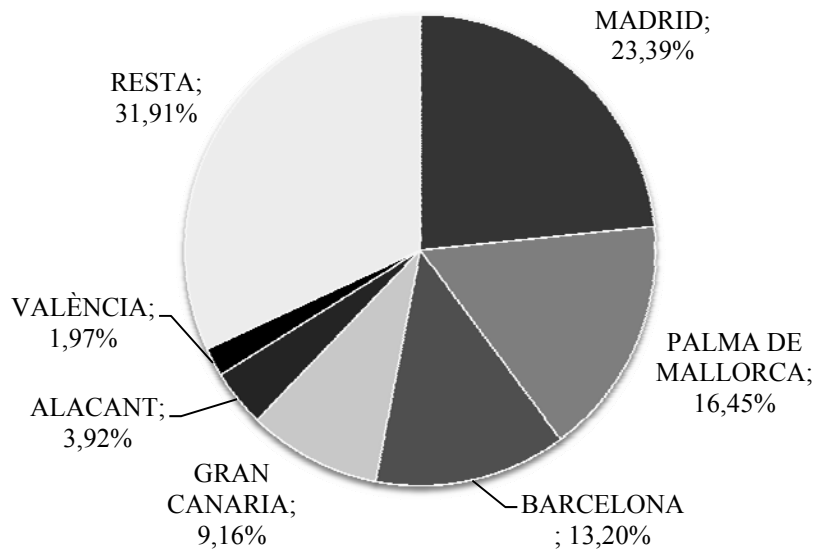
Font: elaboració pròpia a partir de la base de dades de la Fundació BBVA-IVIE (2014) i l'INE

Abans de finalitzar l'apartat d'infraestructures portuàries cal proposar de nou la necessitat del Corredor Mediterrani. El port de València requereix una infraestructura ferroviària i multimodal que li permeta dirigir les mercaderies que rep de l'Àsia amb direcció al nord d'Europa. L'avantatge de localització és contrarestat per les insuficiències infraestructurals de connexió amb Europa. Això fa que les empreses que desitgen distribuir les seues mercaderies provinents de l'Orient arreu d'Europa preferisquen trigar més temps de navegació i desembarcar, per exemple, al port de Rotterdam o Anvers on l'enorme logística i connexió amb la resta d'Europa fa que aquesta via hi siga més rendible i més ràpida a la fi. Actualment un 75% del trànsit que va a Europa des de l'Àsia dóna la volta per Gibraltar, fet que no respon a cap coherència econòmica i s'oposa a la necessària idea del Mediterrani com a porta d'entrada de la Xina a Europa (Turró, 2014). Pot semblar anecdòtic però resulta molt revelador comprovar com gran part dels productes que comprem de la Xina (per exemple, *online*) són rebuts a casa nostra però, no des del port de València sinó des del de Rotterdam. Davant açò, l'impuls d'infraestructures com el Corredor Mediterrani permetria superar la lògica de la competència entre els ports de València i Barcelona, cap a una estratègia comercial conjunta per competir amb altres ports del Mediterrani Occidental (Marsella, Gènova o Nàpols) i, fins i tot, amb Rotterdam (Soler, 2011a). Malgrat tot, la tendència natural dels ports de l'Euram no ha estat insatisfactòria i han crescut més que els de Gènova o Marsella.

2.4. Estoc i inversió en aeroports

L'última tipologia d'infraestructures de transport analitzada serà l'aeroportuària. De la mateixa forma que hem encetat la secció sobre ports amb dades relatives a transport de mercaderies i passatgers, ho farem també amb els aeroports. Així doncs, a partir de la taula 8 de l'annex hem obtés la figura 36 en la que trobem dades percentuals sobre el transport de passatgers al 1990. Hi comprovem que en aquest any l'aeroport amb major tràfic de passatgers era el de Madrid. El segon era el de Palma de Mallorca i l'aeroport de Barcelona quedava més de deu punts percentuals sota el de Madrid. Els aeroports valencians restaven lluny dels principals i l'Altet d'Alacant superava amb quasi el doble de quota a l'aeroport de València.

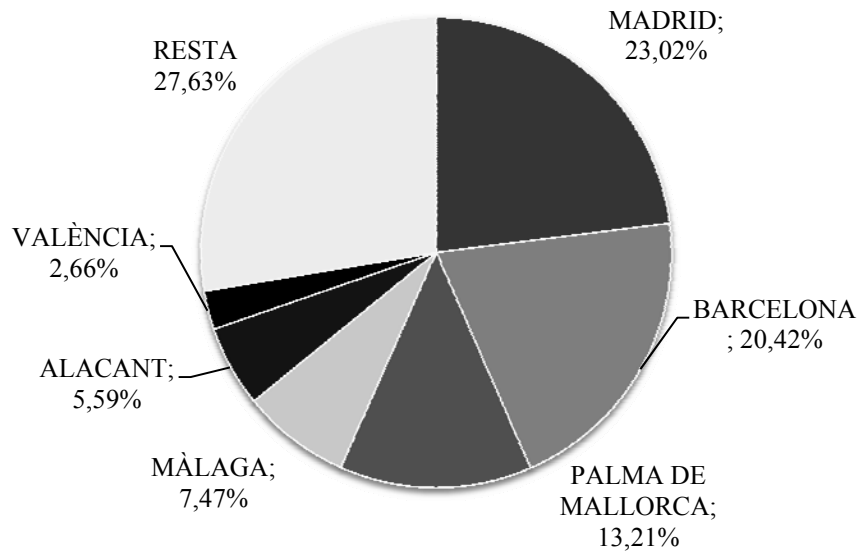
Figura 36. Transport de passatgers al 1990 (quota en %)



Font: Elaboració pròpia a partir de dades del Ministeri de Foment

Tretze anys després (figura 37), la situació és semblant però amb petites diferències. Barcelona s'ha apropat molt a Madrid i ara el diferencial és menor a tres punts percentuals. Al mateix temps, els aeroports valencians han incrementat la seua rellevància assolint tots dos una quota del 8,25% dels passatgers. Tanmateix, Alacant continua superant a València.

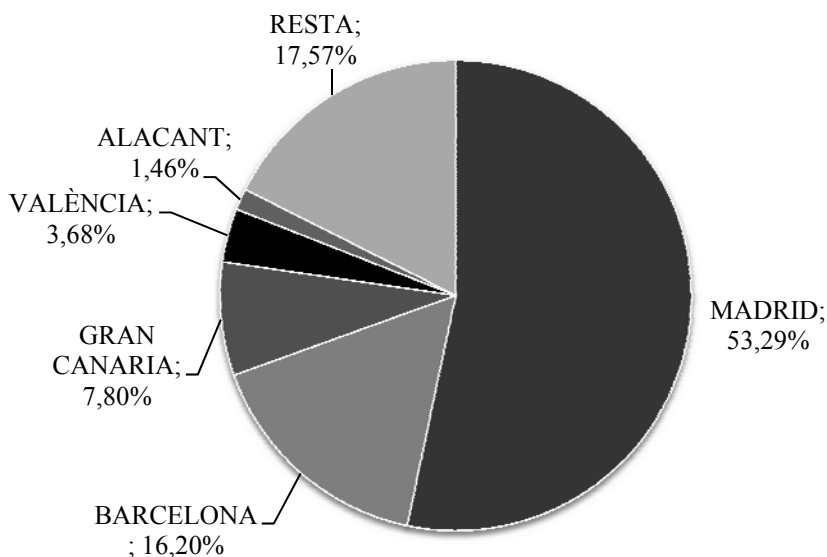
Figura 37. Transport de passatgers al 2013 (quota en %)



Font: Elaboració pròpia a partir de dades del Ministeri de Foment

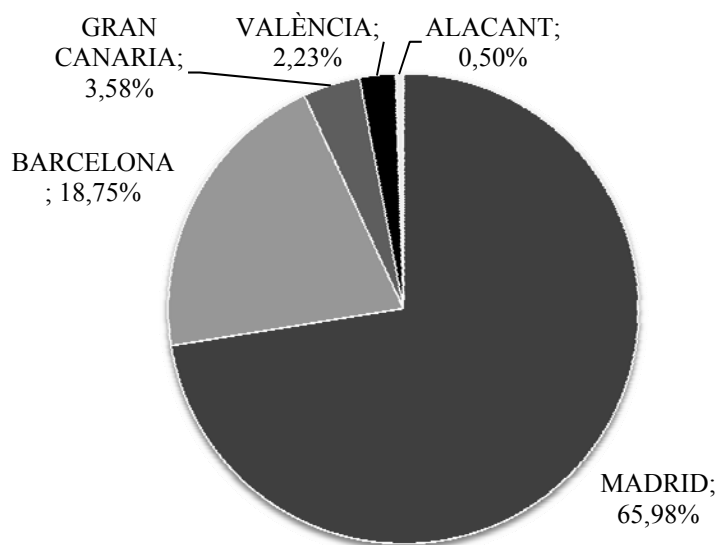
En el cas del transport de mercaderies (figures 38 i 39 a partir de la taula 9 de l'annex) l'hegemonia de l'aeroport de Madrid és molt evident ja que mobilitza més de la meitat de les tones que es mouen a l'Estat. Els aeroports del País Valencià no tenen una presència destacable. Ambdós assoleixen el 5,14% del total de tones transportades al 1990 sent l'aeroport de Manises el que supera amb més del doble al d'Alacant. La situació al 2013 encara és més radical si cap. Madrid frega el 66% de la quota de mercaderies i el pes relatiu dels aeroports valencians es redueix a menys del 3% de la quota estatal. Queda clar doncs, que els aeroports valencians tenen de certa manera repartides les tasques, ja que l'aeroport d'Alacant destaca per la xifra de passatgers, mentre el de València per la de mercaderies. No obstant, cap dels dos està entre els tres millors de cada activitat. Amb tot això, Madrid és qui regna en la qüestió de les xifres, tant en passatgers com en mercaderies (molt més destacable en aquesta última).

Figura 38. Transport de mercaderies al 1990 (quota%)



Font: Elaboració pròpia a partir de dades del Ministeri de Foment

Figura 39. Transport de mercaderies al 2013 (quota en %)



Font: Elaboració pròpia a partir de dades del Ministeri de Foment

Un cop diagnosticada la rellevància dels aeroports valencians i la comparativa respecte la resta d'aeroports de l'Estat en termes de passatgers i tones de mercaderies, passem a analitzar la inversió i l'estoc d'infraestructures aeroportuàries en termes monetaris.

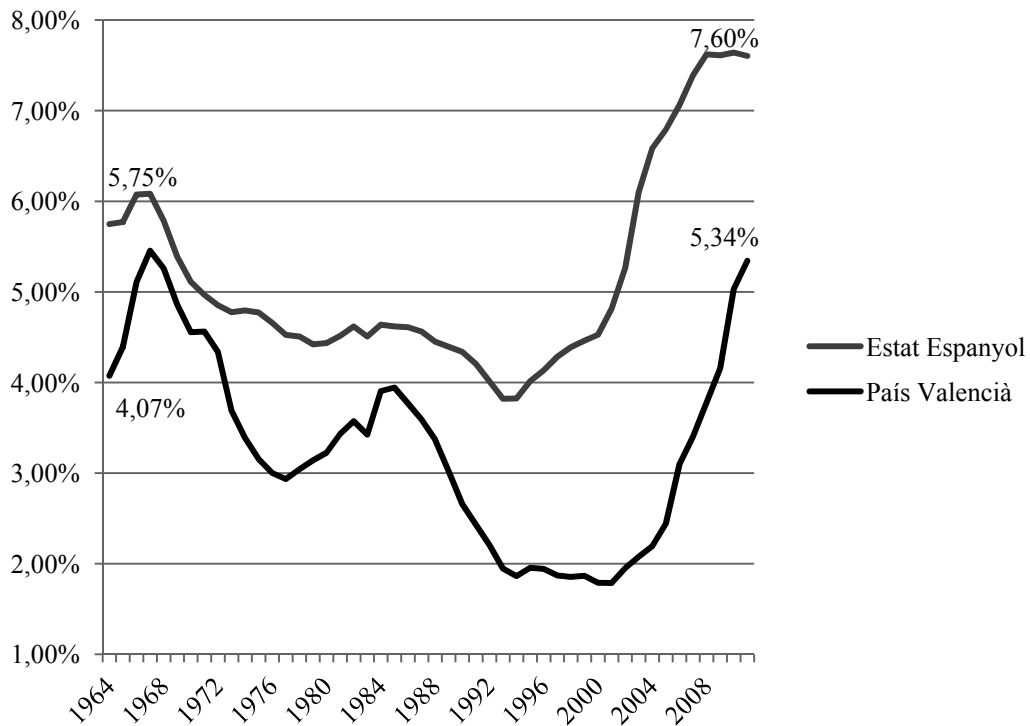
Atenent a xifres absolutes en termes constants per al període 1964-2011, les inversions a l'Estat i al País Valencià en infraestructures aeroportuàries romanen molt reduïdes fins gairebé l'any 1993, quan experimenten un creixement molt intens que no s'atura amb contundència fins la crisi econòmica vigent. Abans del 1993, les inversions al País Valencià romanen semblants a les de la mitjana estatal.

Amb l'inici de la crescuda, la mitjana estatal és superior a la valenciana, però serà a partir del 2006 quan les inversions valencianes superen les inversions mitjanes de l'Estat. A partir d'aquestes inversions s'hi genera un estoc d'infraestructures portuàries que segueix una evolució molt similar per al cas espanyol i valencià. Si bé durant la primera part del període 1964-2011 l'estoc és pràcticament el mateix, la desviació més important és produïda a partir del 1989 quan l'estoc mitjà espanyol comença un fort creixement, el qual al nostre territori no es produirà fins al 2001. Açò genera un diferencial notable d'estocs que distancia el País Valencià de la mitjana espanyola. No serà fins al 2011 quan l'estoc valencià supere a la mitjana estatal. Què vol dir això? Doncs que el creixement valencià és major que la mitjana de l'Estat. És a dir, si el creixement s'inicia amb retard però convergeix a la mitjana en 2011, parlem d'un creixement més breu però més intens. Tanmateix, l'estoc valencià es multiplica per més de dotze mentre que la mitjana de l'Estat ho fa per quasi deu.

Tot seguit, presentem una mesura molt rellevant. Es tracta del pes de l'estoc de les infraestructures aeroportuàries sobre l'estoc total d'infraestructures de transport, per al cas espanyol i valencià. La figura 40 permet veure que les infraestructures aeroportuàries són menys importants, respecte el total d'infraestructures de transport, al País Valencià que a l'Estat espanyol. El pes relatiu de l'estoc aeroportuari valencià és inferior per al mateix cas espanyol durant tot el període 1964-2011. De fet, en ambdós casos creix la importància relativa de les infraestructures aeroportuàries (l'ús s'ha incrementat molt des del 1964) però l'increment per al conjunt de l'Estat ha estat de quasi dos punts percentuals mentre al territori valencià ha estat lleugerament superior a un punt percentual.

Llavors, aquest és moment de recopilar la informació que obteníem a partir del mateix indicador però en la resta d'infraestructures. En el cas de les carreteres diem que el menor pes relatiu podria explicar-se per una major presència d'altres modalitats de transport al nostre territori, com el ferrocarril, fet que seria avantatjós en termes mediambientals per exemple. Però, després hem vist com el pes relatiu del ferrocarril també és inferior en el cas valencià respecte la mitjana estatal. Ara ens adonem que ocorre el mateix per al cas dels aeroports. Aleshores, com presentàvem a la secció de ports, és precisament aquesta infraestructura la que rep una major presència al nostre territori en comparació al cas estatal i advoca la resta d'infraestructures de transport valencianes a un pes relatiu inferior al que aquestes hi tenen en el context espanyol. És un resultat coherent i lògic amb el fet que som una regió costera considerant que a la mitjana estatal s'integren regions sense costa. Però, cal recalcar que la sèrie de la figura 28 mostrava períodes en què el pes relatiu dels ports sobre el conjunt d'infraestructures de transport era major en el cas espanyol que el valencià.

Figura 40. Pes de l'estoc d'infraestructures aeroportuàries sobre total d'infraestructures del territori 1964-2011 (% , valors constants de 2005)

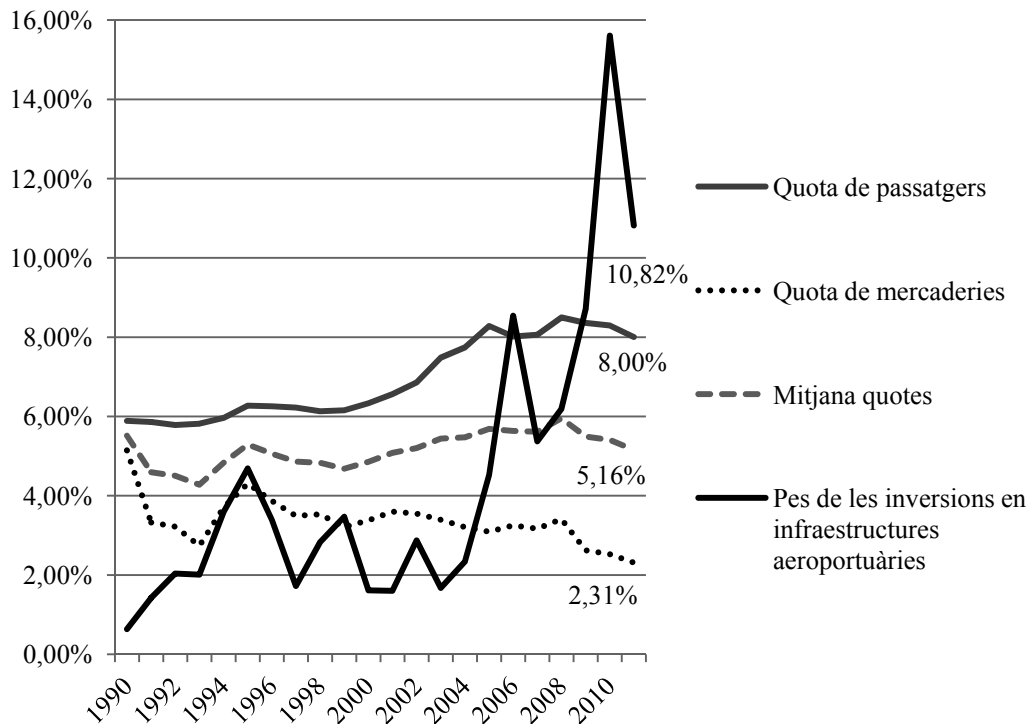


Font: elaboració pròpia a partir de la base de dades de la Fundació BBVA-IVIE (2014)

Després de la reflexió anterior, passem a introduir-ne una altra si cap encara més significant. Es tracta del pes de les inversions i l'estoc d'infraestructures aeroportuàries valencianes en el si de l'Estat, i realitzant una comparativa amb la quota de passatgers i mercaderies que suporten els aeroports del País Valencià.

Començarem amb les dades referents a les inversions. El pes d'aquestes sobre el total d'inversions en aeroports a l'Estat (figura 41) roman generalment inferior a la quota de mercaderies i passatgers que sostenen els aeroports valencians per al període 1990-2005. A partir del 2005 supera la quota de mercaderies i fins el 2009 no sembla que vaja a sobrepassar prolongadament la quota de passatgers (puntualment ho fa al 2006 però molt lleugerament). Sobre la quota mitjana d'activitats, és a partir del 2007 quan el pes de les inversions la superen. Cal veure que amb la crisi econòmica la caiguda del pes de les inversions ha estat major que la de quotes de transport. Malgrat que actualment el pes de les inversions s'atenga a la importància del transport de passatgers i mercaderies, arrossegat durant diversos anys una inversió inferior també significa dificultats per les possibilitats de l'activitat en el futur. A més, és aconsellable identificar el significat de les dades perquè la inversió en aeroports pot disparar-se durant uns determinats anys, sent l'objecte d'aquestes una infraestructura ineficient o sense cap mena de ús (Aeroport de Castelló).

Figura 41. Pes de les inversions en aeroports sobre les inversions en aeroports de l'Estat, quota de passatgers i de mercaderies 1990-2011 (% , valors constants de 2005)



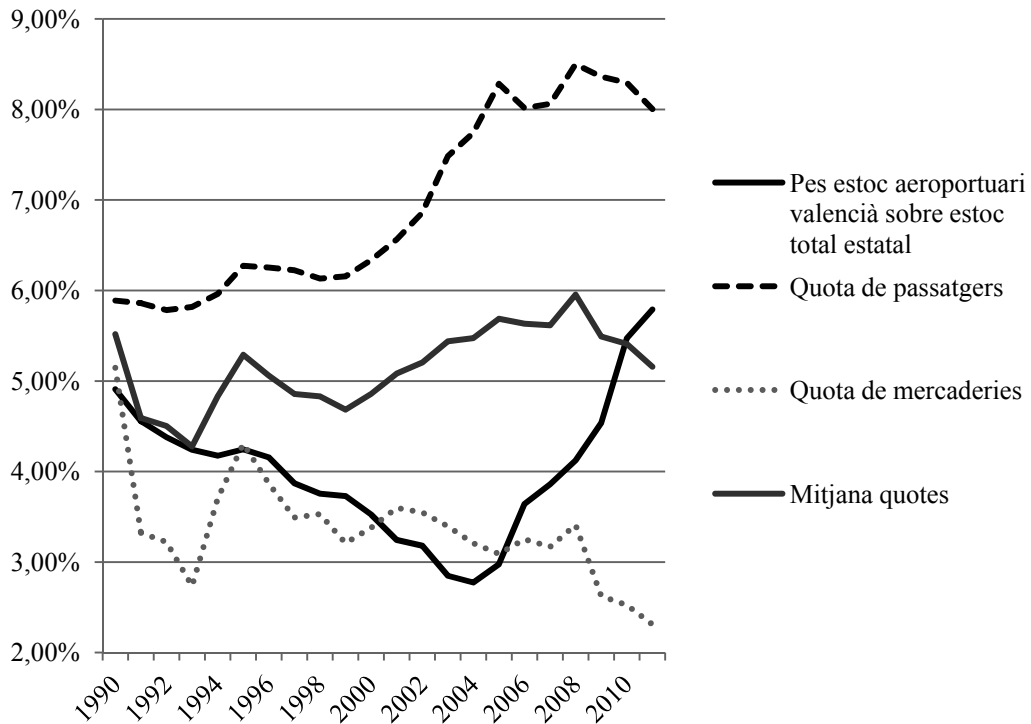
Font: elaboració pròpia a partir de la base de dades de la Fundació BBVA-IVIE (2014) i l'Anuari del Ministeri de Foment

Els mateixos indicadors però en termes d'estoc són els que presenta la figura 42. Per una banda, analitzem el pes de l'estoc monetari de les infraestructures aeroportuàries valencianes sobre el total d'infraestructures aeroportuàries de l'estat. Tractem de comparar si la importància relativa de l'estoc valencià s'atén a la importància de l'activitat que sostenen aquestes infraestructures aeroportuàries en el si de l'Estat. És a dir, la dotació d'infraestructures aeroportuàries s'ajusta a l'activitat de mercaderies i passatgers dels ports valencians? Segons la il·lustració, la resposta és negativa. Si ens fixem, el pes de l'estoc aeroportuari valencià sobre el total d'estoc aeroportuari estatal sempre se situa per davall la quota de passatgers amb un diferencial considerable. Respecte la quota de mercaderies, l'estoc roman més similar i en ocasions també per davall. Al 2005 el pes de l'estoc va començar a créixer notablement provocant un increment del diferencial entre el pes de l'estoc i la quota de mercaderies.

Per tal de fer una comparació conjunta hem extret la mitjana aritmètica de la quota de mercaderies i la quota de passatgers, entenent que podia ser un indicador aproximat de la importància global dels aeroports valencians respecte el total estatal. D'aquesta manera, per a tot el període analitzat, el pes de l'estoc d'infraestructures aeroportuàries sobre el conjunt d'infraestructures aeroportuàries estatals és inferior (en alguns casos més de 2,5 punts percentuals) a la mitjana de les quotes. Sols a partir del 2010 el pes relatiu de l'estoc comença a superar la mitjana de les quotes de mercaderies i passatgers.

Així doncs, podem entendre que al País Valencià s’ha donat una menor dotació relativa d’infraestructures respecte a la importància de l’activitat aeroportuària, almenys durant els vint anys previs al 2010.

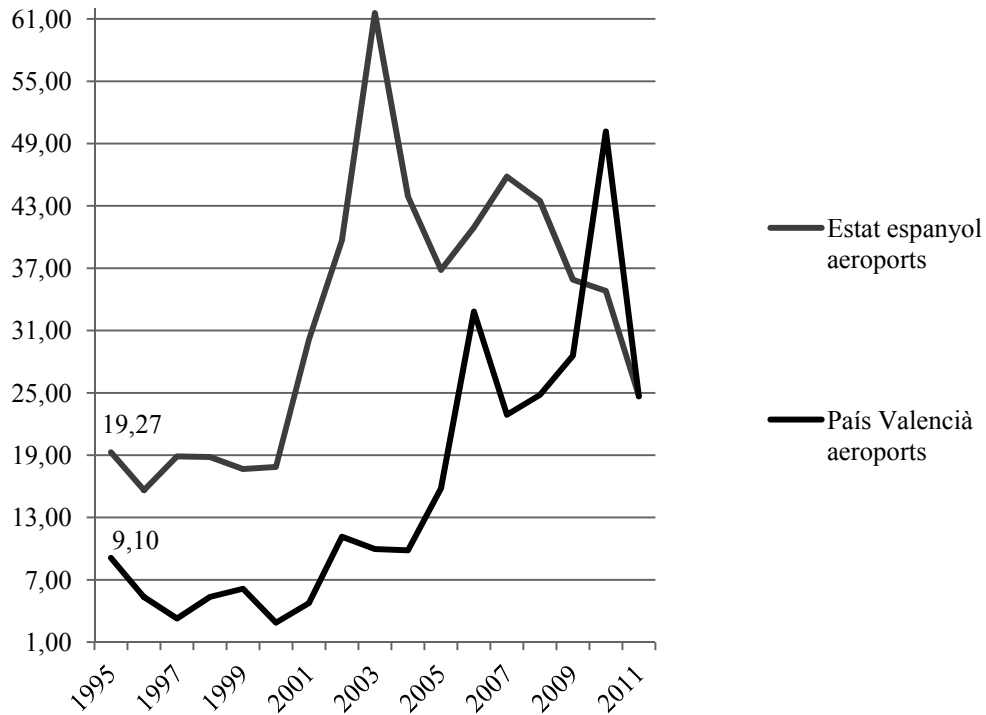
Figura 42. Pes de les infraestructures aeroportuàries valencianes sobre el total estatal i quotes de transport de passatgers i mercaderies 1990-2011 (% , valors constants de 2005)



Font: elaboració pròpia a partir de la base de dades de la Fundació BBVA-IVIE (2014) i de l’Anuari del Ministeri de Foment

Per continuar, introduïrem el volum de població a partir del qual estudiar quines han estat les inversions i les dotacions aeroportuàries en termes per càpita. La inversió per habitant en aeroports (figura 43) és inferior al cas valencià que a l’espanyol. Aquesta situació es produeix durant tot el període 1995-2009. Al 2010 la xifra valenciana es dispara però al 2011 torna a situar-se en pràcticament el mateix valor que l’estatal. Podem destacar l’impressionant augment de la inversió per càpita amb apogeu al 2003 al cas espanyol, el qual no troba correspondència en l’evolució del cas valencià. Així doncs, la inversió en aeroports al País Valencià no ha estat igual a l’espanyola segons la població, sinó majoritàriament inferior.

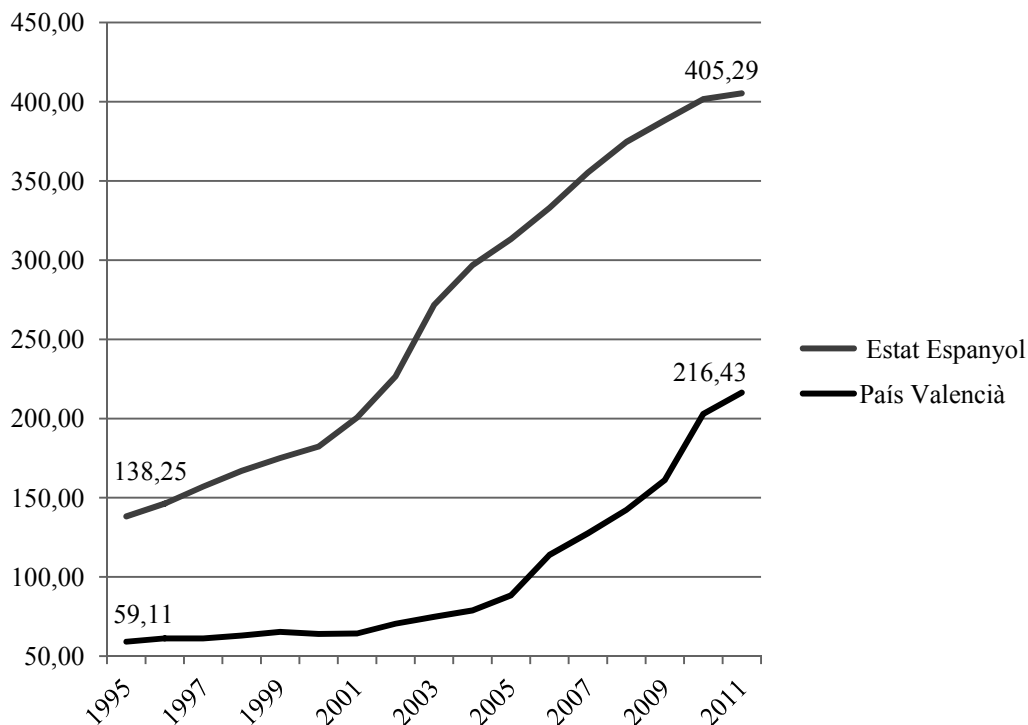
Figura 43. Inversió per càpita en aeroports 1995-2011 (euros constants de 2005)



Font: elaboració pròpia a partir de la base de dades de la Fundació BBVA-IVIE (2014) i l'INE

Si calculem l'estoc d'infraestructures aeroportuàries per habitant, obtenim la figura 44. La comparació dels valors per al cas valencià i el cas espanyol és molt reveladora. Com ocorre amb la inversió, la dotació per habitant és notablement inferior al País Valencià que al conjunt de l'Estat espanyol. Si al 1995 l'estoc per càpita espanyol era 2,3 vegades superior al valencià, al 2011 ho era 1,9 vegades. És a dir, hem estat menys dotats per càpita però durant el període analitzat el diferencial s'ha reduït un 17,39 %.

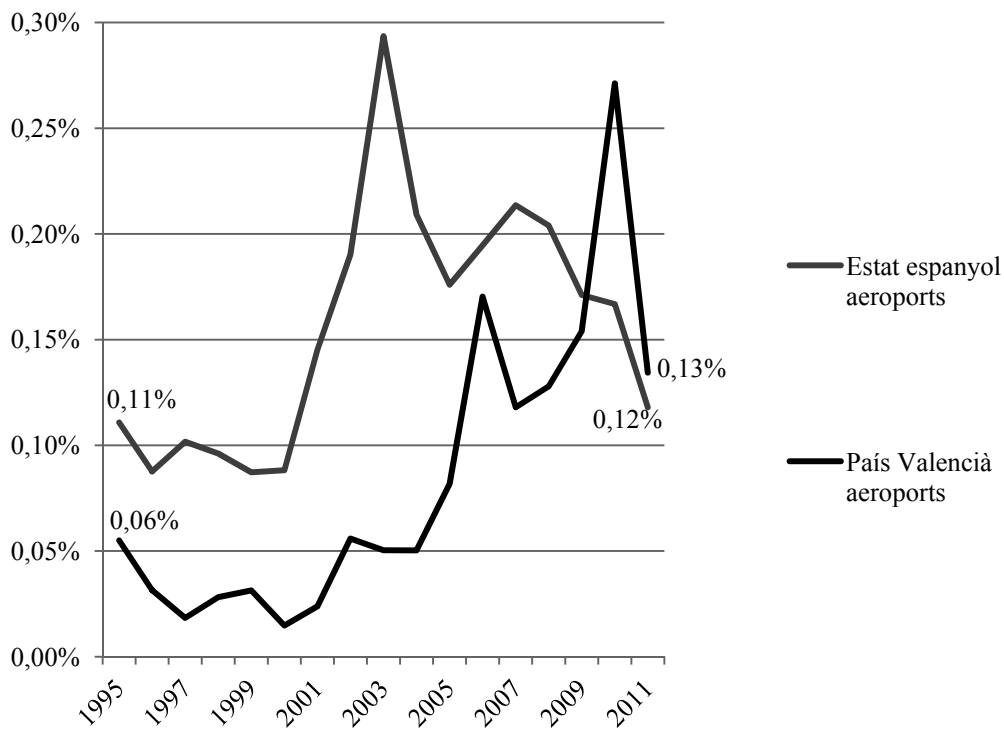
Figura 44. Estoc per càpita d'infraestructures aeroportuàries 1995-2011 (euros constants de 2005)



Font: elaboració pròpia a partir de la base de dades de la Fundació BBVA-IVIE (2014) i l'INE

Finalment, les últimes mesures que presentarem sobre les infraestructures aeroportuàries seran les relatives a l'activitat productiva de cada economia, açò és, en termes de Producte Interior Brut. L'anàlisi de la importància de les inversions aeroportuàries segons l'activitat econòmica (figura 45) revela de nou que els valencians no assolim les xifres mitjanes del conjunt de l'Estat. Les inversions en termes de PIB són inferiors en el cas valencià per a tot el període 1995-2009, al igual que ocorria amb la inversió per càpita. Al 2010 també es produeix una important creixuda de la xifra valenciana que al 2011 cau fins aproximar-se molt al pes de les inversions espanyoles en termes de PIB.

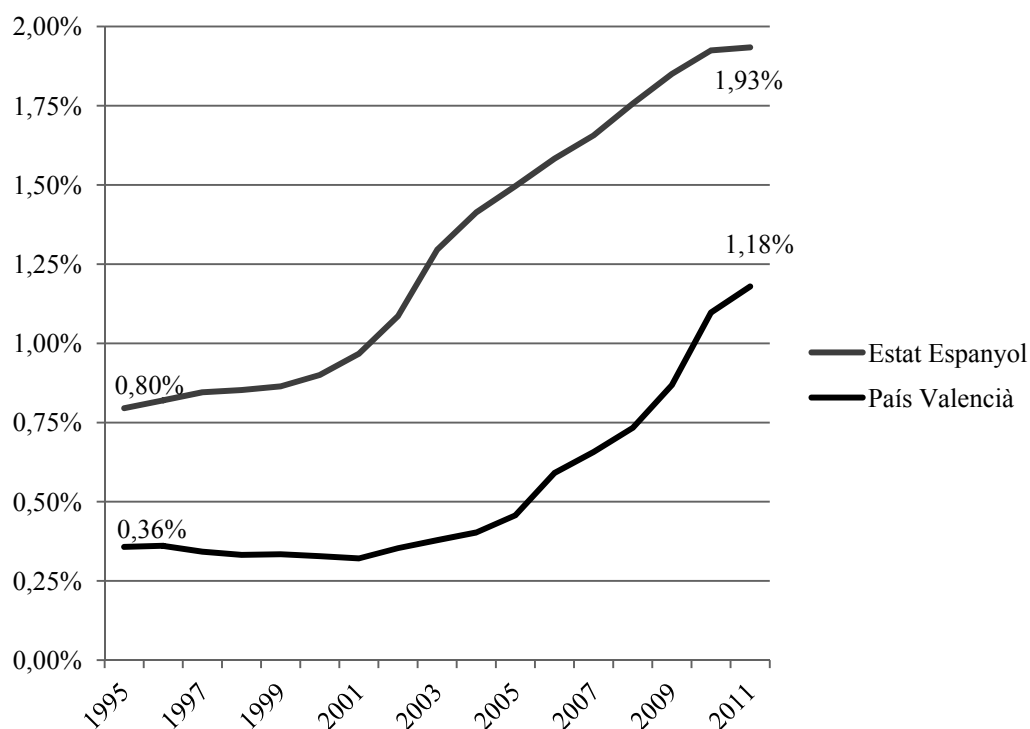
Figura 45. Inversió en aeroports en termes de PIBpm 1995-2011 (% , termes corrents)



Font: elaboració pròpia a partir de la base de dades de la Fundació BBVA-IVIE (2014) i l'INE

Per la banda de l'estoc d'infraestructures aeroportuàries en termes de PIB a preus de mercat, segons la figura 46 obtenim que les dotacions aeroportuàries del territori valencià en termes de PIB són inferior al pes de les infraestructures aeroportuàries espanyoles sobre el PIB espanyol. Què vol dir això? Doncs que la dotació d'infraestructures aeroportuàries de l'economia valenciana és relativament menor a la dotació de l'economia espanyola. Si al 1995 l'indicador valencià és 0,44 punts percentuals inferior a l'espanyol, la situació al 2011 és encara més accentuada ja que el diferencial arriba a ser de 0,75 punts percentuals. D'altra manera, per a un mateix nivell econòmic, el territori valencià estaria infradotat en termes d'infraestructures aeroportuàries en comparació amb el conjunt de l'Estat espanyol.

Figura 46. Estoc en termes de PIBpm de les infraestructures aeroportuàries 1995-2011 (termes corrents)



Font: elaboració pròpia a partir de la base de dades de la Fundació BBVA-IVIE (2014) i l'INE

3. ANÀLISI CONJUNTA DE L'ESTOC I LA INVERSIÓ

Al llarg del capítol segon del present apartat sobre infraestructures de transport hem fet un repàs de cadascuna (carreteres, ferrocarrils, ports i aeroports) de forma desagregada i aplicant diferents indicadors a totes quatre. Amb aquest capítol tercer pretenem agrupar el conjunt de les infraestructures de transport per tal de poder fer una anàlisi global. D'aquesta manera, podrem aportar algunes conclusions generals sobre la situació de les infraestructures de transport al nostre territori. Els indicadors que veurem tot seguit són alguns dels ja emprats durant els punts previs.

Per començar, centrarem l'atenció a les inversions en infraestructures de transport a partir de les quals se'ns facilitarà l'entesa de les dades referents a dotació o estoc que veurem més avant. Abans però, insistim en no oblidar la peculiaritat que genera incloure les infraestructures portuàries i fer-ne comparacions, ja que tots els territoris no reben inversions ni per tant registren dotacions.

Les xifres d'inversió, tal com es pot haver comprovat fins ací, acostumen a ser per naturalesa més irregulars que les d'estoc. Lògicament, les dotacions són acumulatives mentre les inversions no. Igualment, les inversions en un territori concret, quan aquestes provenen majoritàriament d'un ens territorial de major rang, tendeixen a registrar major fluctuació que les xifres del conjunt de l'ens

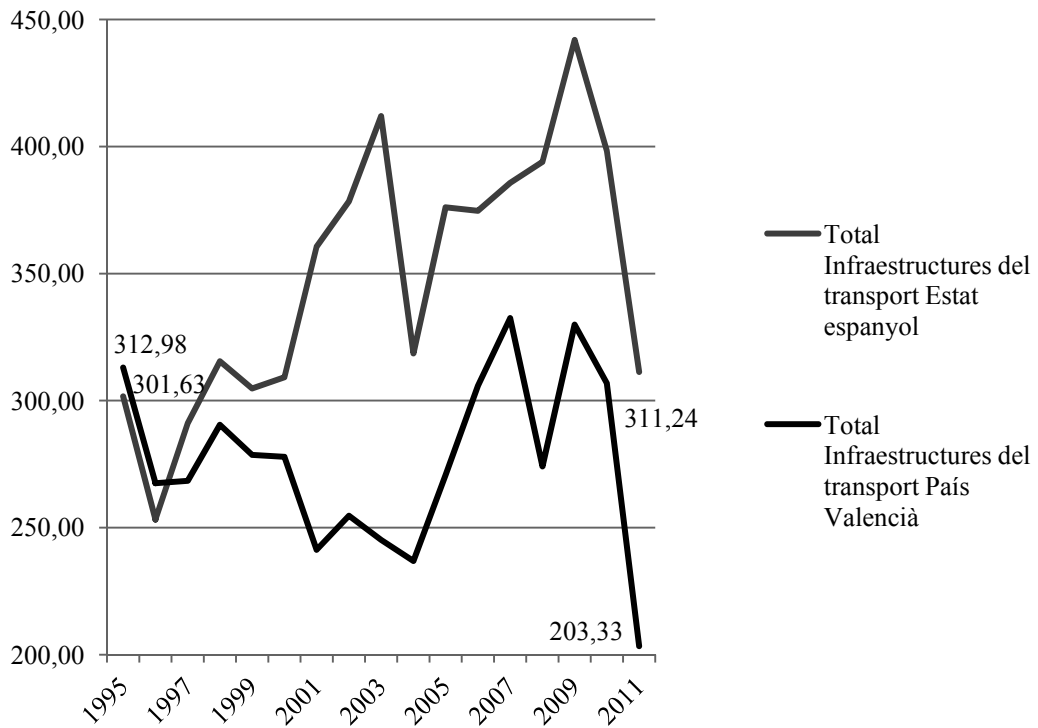
superior, és a dir, l'Estat. Açò s'explica perquè l'administració de qui emanen els recursos pot efectuar alteracions però no solen ser força accentuades. En canvi, si en un any determinat s'hi realitza una infraestructura en un territori concret, aquest registrarà major creixement de les xifres d'inversió que la mitjana de l'Estat. Per la seua banda, les alteracions de les xifres estatals responen, en part, als cicles econòmics. Durant els períodes expansius la inversió pública acostuma a créixer i en els cicles recessius, a reduir-se. No obstant, podem trobar que en alguns períodes recessius breus o en l'inici d'altres recessions que perduren més temps (com l'actual) la inversió pública creix per la pretensió d'implementar polítiques keynesianes.

Entrant en matèria, les xifres absolutes en termes constants d'inversió en infraestructures de transport al País Valencià són superiors a la mitjana espanyola per a pràcticament tot el període 1964-2011, amb una evolució creixent en ambdós casos. En conseqüència, l'estoc total d'infraestructures de transport, també en termes constants i xifres absolutes, per al cas valencià són superiors a les de la mitjana estatal. Si bé al 1964 el diferencial és de 261 milions, al 2011 s'assoleix la xifra de 6.603 milions d'euros. Al final de la sèrie l'estoc valencià d'infraestructures de transport suposa 1,48 vegades l'estoc de la comunitat autònoma mitjana de l'Estat. Però, evidentment aquestes xifres en termes absoluts no són del tot esclaridores perquè deixen enrere qüestions com l'envergadura de l'economia de cada territori o la població que hi viu, així com el fet que el País Valencià disposa d'una infraestructura que altres territoris no hi poden gaudir (ports). Per això, necessàriament hem de relativitzar-ho amb altres indicadors.

El primer d'aquests indicadors relatius serà el referent al volum poblacional de cada territori. Les xifres relatives a la inversió per càpita presenten un panorama per al territori valencià força preocupant. Com mostra la figura 47, durant pràcticament tot el període 1995-2011, la inversió per habitant en infraestructures de transport ha estat inferior al País Valencià respecte a les xifres de l'Estat. De fet, si bé al 1995 el País Valencià tenia una inversió per càpita superior en 11,35€, al 2011 la xifra s'inverteix i els valencians disposen d'inversions per càpita 107,91€ inferior. Si ens fixem, existeixen períodes durant els quals la inversió per càpita espanyola creix molt mentre la valenciana decreix. Al final del període s'evidencia l'enorme caiguda de les inversions per habitant al cas valencià i espanyol a raó de les intenses polítiques de reducció de la despesa pública com a conseqüència de la crisi econòmica i de les finances públiques.

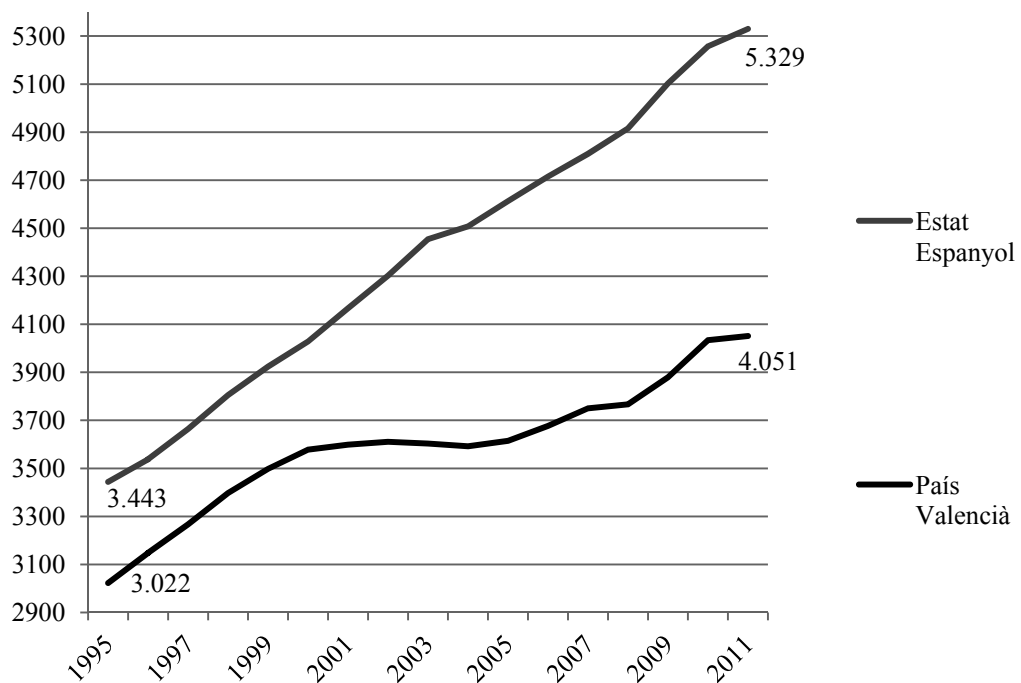
Pel que fa a l'estoc per càpita, la figura 48 ens reflexa la també menor dotació d'infraestructures de transport per habitant del territori valencià respecte l'Estat espanyol. Per a tot el període 1995-2011 la xifra és menor i, de fet, es produeix divergència. És a dir, el diferencial al 1995 és de 421€ mentre que al 2011 és de 1.278€. Llavors, aquesta diferència d'estoc per càpita es multiplica per més de tres durant els 16 anys analitzats.

Figura 47. Inversió per càpita en infraestructures de transport 1995-2011 (euros per habitant constants de 2005)



Font: elaboració pròpia a partir de la base de dades de la Fundació BBVA-IVIE (2014) i l'INE

Figura 48. Estoc per càpita d'infraestructures de transport 1995-2011 (euros per habitant, preus de 2005)

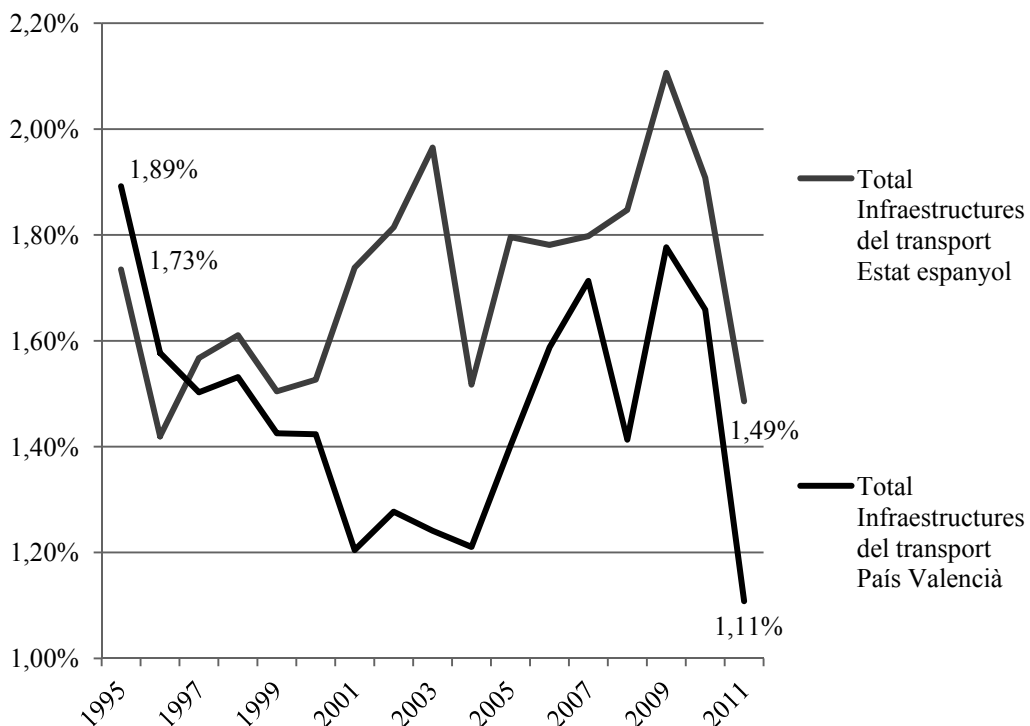


Font: elaboració pròpia a partir de la base de dades de la Fundació BBVA-IVIE (2014) i l'INE

I què obtenim si comparem la inversió i dotació total en infraestructures de transport en termes d'activitat econòmica de cada territori?

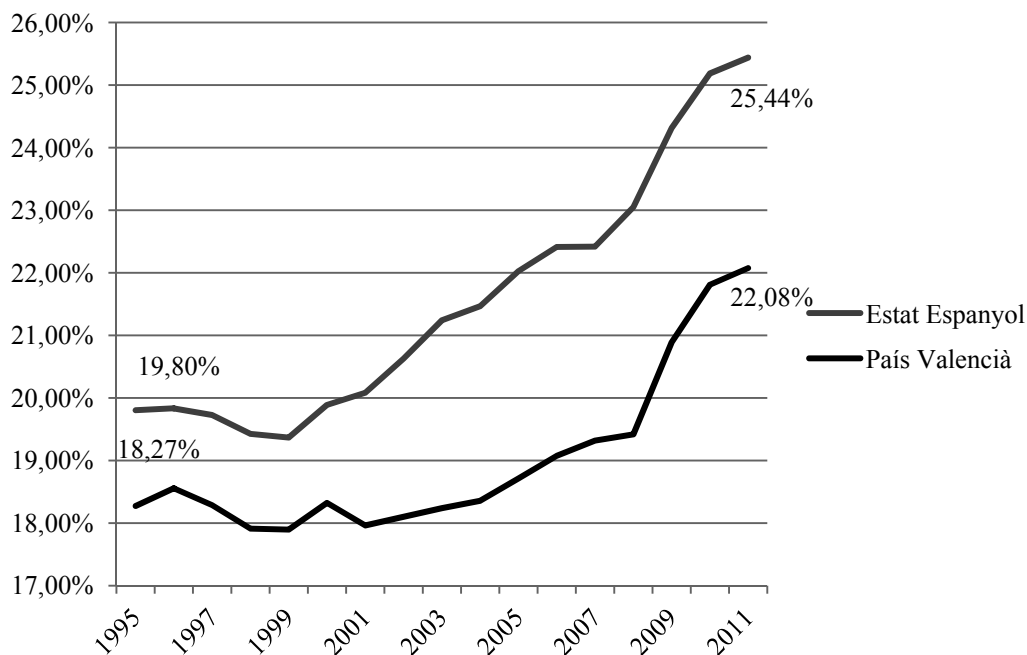
Per al cas de la inversió (figura 49), les xifres sobre valor de PIB tornem a constatar una menor inversió en infraestructures de transport per al territori valencià, amb l'excepció dels dos primers anys de la sèrie 1995-2011. És a dir, les inversions en infraestructures de transport, segons la dimensió de l'activitat productiva de cada territori, ha estat inferior per als valencians que per al conjunt de l'Estat. A més, comprovem l'estrepitosa caiguda de l'esmentada xifra a partir del 2009 amb la crisi econòmica. De fet, la forma de la corba és molt semblant a la d'inversió per habitant. En la mateixa línia, la figura 50 mostra l'estoc d'infraestructures dels transport en termes de PIB a preus corrents. De nou, el País Valencià demostra una menor dotació en termes de PIB en comparació a l'Estat espanyol. És a dir, al mesurar el pes de les infraestructures de transport en l'activitat econòmica del territori vegem que per al cas del País Valencià, durant tot el període 1995-2011, existeix una menor dotació que al cas estatal. El pes de les infraestructures de transport sobre l'activitat productiva ha evolucionat positivament per ambdós territoris. Però l'evolució no ha estat igual d'intensa: el creixement en el cas espanyol ha sigut superior al valencià. Per la qual cosa, el diferencial a l'any final (més de 3 punts percentuals) és superior al l'inicial (1,53 punts percentuals).

Figura 49. Inversió en infraestructures de transport en termes de PIBpm 1995-2011 (% , termes corrents)



Font: elaboració pròpia a partir de la base de dades de la Fundació BBVA-IVIE (2014) i l'INE

Figura 50. Estoc d'infraestructures de transport en termes de PIB (% a partir de valors corrents)



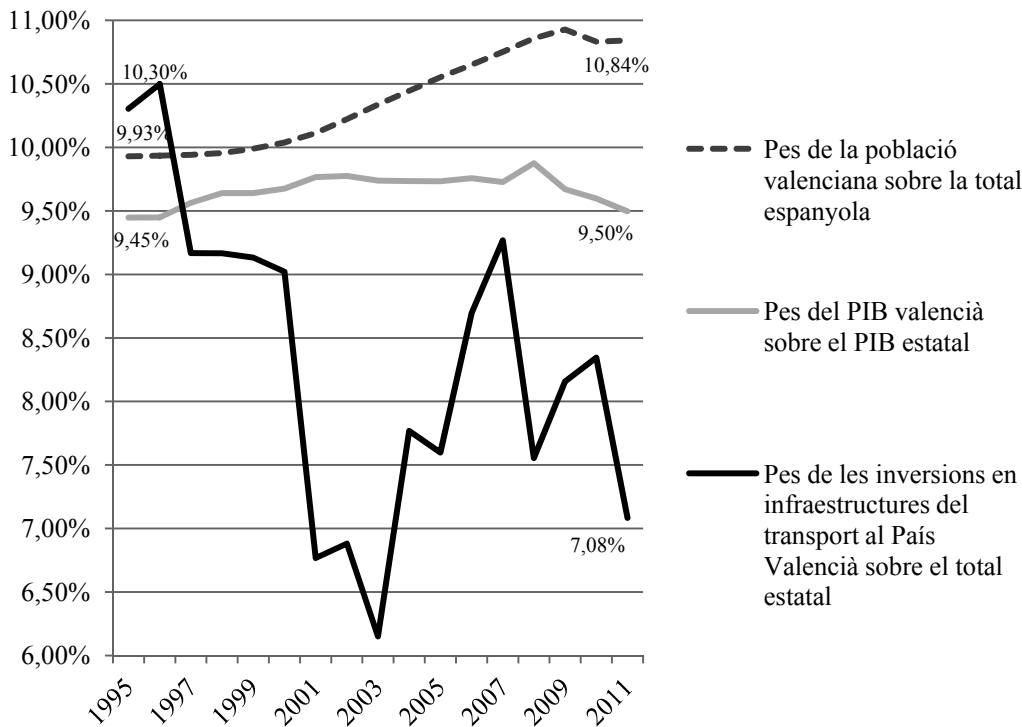
Font: elaboració pròpia a partir de la base de dades de la Fundació BBVA-IVIE (2014) i l'INE

Amb tot açò, podem saber si la inversió d'infraestructures de transport al País Valencià així com l'estoc que se'n deriva s'adequa a les necessitats de l'activitat econòmica i el volum de la població? Les figures 51 i 52 ens ajudaran a reflexionar sobre l'interrogant, encara que la resposta definitiva, si existeix, suposarà ampliar l'àmbit de valoració de les xifres i necessitats.

La primera de les figures presenta els pes de la població valenciana sobre la total espanyola, el pes de PIB valencià sobre el total estatal i el pes de les inversions en infraestructures de transport al territori valencià sobre el conjunt d'inversions en infraestructures de transport de l'Estat. Les xifres per a la sèrie recollida ens diuen que, amb l'excepció de l'any 1995 i 1996, el pes de les inversions en infraestructures de transport al territori valencià han sigut inferiors al seu pes en població i en producció en termes de PIB. Encara més, si calculem les mitjanes de cada magnitud per al període complet, tenim que mentre el pes mitjà de les inversions s'ha situat en el 8,33%, per al cas de la població i el PIB ha estat del 10,37% i 9,66%, respectivament. Cal remarcar l'enorme caiguda del pes de les inversions valencianes durant 2001-2003, la qual s'enfonsa quasi fins al 6% distanciant-se fins a més de tres i quatre punts percentuals dels valors del PIB i la població, respectivament. A més a més, si ens fixem en l'evolució global de tot el període, mentre el pes del PIB i la població s'ha incrementat (0,91 i 0,05 punts percentuals, respectivament), el pes de les inversions dels infraestructures de transport al País Valencià s'han reduït 2,85 punts percentuals. Per tant, a banda que les inversions no responen generalment al pes de l'activitat productiva i de la població, aquestes han evolucionat en

direcció contrària: un pes de les inversions que es redueix davant una major presència de l'activitat productiva i la població valenciana en el conjunt estatal.

Figura 51. Pes de la població, del PIBpm* i de la inversió en infraestructures de transport valencianes** sobre total estatal (%)



Font: elaboració pròpia a partir de la base de dades de la Fundació BBVA-IVIE (2014) i l'INE.

*PIB a preus de mercat en termes corrents; **Inversió en infraestructures en termes constants de 2005

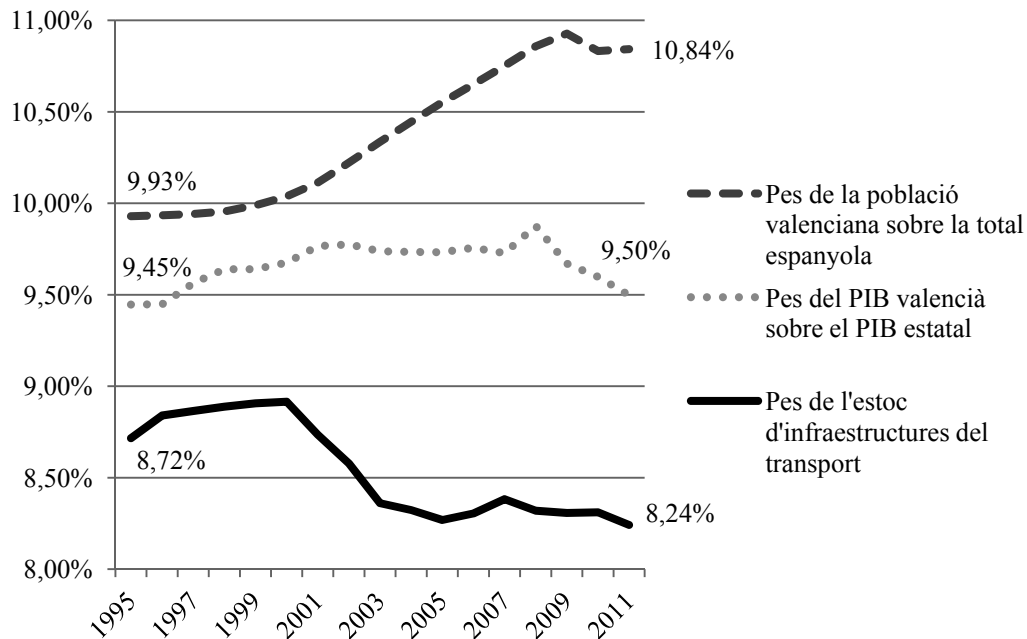
La figura 52 aplica el mateixa esquema d'anàlisi per al cas de les dotacions: els pes de la població valenciana sobre la total espanyola, el pes del PIB valencià sobre el total estatal i el pes de l'estoc d'infraestructures de transport del territori valencià sobre el conjunt d'infraestructures de transport de l'Estat espanyol.

En primer lloc, la dotació de les infraestructures de transport al territori valencià s'atén al seu pes en població? Visiblement, no. Durant tot el període el pes de les infraestructures valencianes sobre el total estatal és inferior al pes relatiu de la població. Cal adonar-se que la tendència del pes poblacional ha estat creixent mentre que el pes de les infraestructures de transport ha estat decreixent. Per això, el diferencial s'incrementa notablement: al 1995 la diferència era d'1,72 punts percentuals i al 2011 ja s'havia incrementat fins a 2,6 punts percentuals.

I en el cas de l'activitat productiva, s'atén la dotació d'infraestructures de transport valencianes? De nou, la resposta és negativa. La importància de l'activitat econòmica valenciana sobre l'espanyola és major que la importància de les infraestructures de transport valencianes sobre el total estatal. Un cop més, el diferencial entre aquestes xifres creix durant el període analitzat: al 1995 el diferencial és de 0,73 punts percentuals i al 2011 d'1,26 punts percentuals. L'evolució d'ambdós indicadors és

diferents durant els anys que estudiem: mentre el pes relatiu del PIB valencià creix moderadament, el pes de les infraestructures de transport sofreix una reducció de 0,48 punts percentuals.

Figura 52. Pes de la població, del PIBpm* i de l' estoc d'infraestructures de transport valencianes** sobre total estatal (%)



Font: elaboració pròpia a partir de la base de dades de la Fundació BBVA-IVIE (2014) i l'INE.

*PIB a preus de mercat en termes corrents; **Estoc d'infraestructures en termes constants de 2005

Si fem una reflexió, podem pensar que per a un mateix nivell productiu poden haver territoris que requereixen majors estocs d'infraestructures de transport que el valencià. Ja siga perquè els nuclis productius i poblacionals estan més dispersos, per l'especialització productiva o per una orografia més complexa. Però, també cal adonar-se que les àrees urbanes com les que trobem al País Valencià concentren major grau d'empreses i població que les rurals. Açò pot exigir d'una major densitat d'infraestructures de transport, d'un major manteniment per l'alta intensitat d'ús, una qualitat de l'estoc superior, etc. Tot açò, en termes monetaris, es reflexa en un valor de l'estoc superior el qual pot acabar compensant les diferències relatives quan comparem territoris amb un entramat geogràfic diferent al valencià.

Tanmateix, si hi ha diferències entre regions majoritàriament urbanes i d'altres rurals, entre espais urbans també s'hi donen necessitats peculiars. Seria el cas del País Valencià o Madrid. El País Valencià concentra població i activitat a les comptades àrees metropolitanes de què disposa però també presenta nuclis poblacionals més petits i teixit industrial i turístic escampat arreu del territori, el qual augmenta la necessitat de comunicacions. En canvi, la densitat demogràfica i la major concentració en pocs nuclis metropolitanos que registra, per exemple Madrid, pot facilitar la gestió i administració territorial (Boira, 2009).

Davant d'aquesta heterogeneïtat territorial, s'ha vist convenient, simple i reveladora l'anàlisi en termes de PIB i població, la qual omet (o homogeneïtza) les característiques que hem parlat anteriorment. No obstant, es reconeix la dificultat que implicaria una anàlisi que contemplara la totalitat dels factors que hi tenen alguna influència en les necessitat territorials de transport, pel que no es pretén de cap de les maneres assumir com a única i totalment vàlida la interpretació que ací es fa. Més bé, n'és una més.

En aquest punt, sembla interessant fer menció a les tècniques que, majoritàriament des de la geografia, s'han vingut emprant per tal de mesurar les capacitats de les xarxes de comunicació en contacte amb els sistemes de transport i les activitats humanes. Parlem del concepte d'accessibilitat. Aquest fa referència a la proximitat d'un node front als altres nodes en termes de mínima distància, cost o temps de viatge. Igualment, altres experts ho relacionen amb la qualitat del traçat, les rendes de localització o teories d'utilitat aplicades als sistemes de comunicacions (Pueyo, Jover y Zuñiga, 2012). El que pretenem a partir d'aquesta aproximació als estudis sobre accessibilitat és tractar de reflexionar sobre la necessitat de no centrar l'atenció completa a l'oferta de transport sinó també a la satisfacció de les demandes dels territoris i el dinamisme de la seua població. Aquesta visió rebrà una major importància quan major siga el grau de desenvolupament del territori en qüestió.

Així doncs, alguns dels principals estudis d'àmbit nacional en matèria d'accessibilitat són produïts pel Grup d'Estudis en Ordenació del Territori (GEOT), pertanyent a la Universitat de Saragossa. La comprensió dels resultats de la major part d'aquests exigeix relacionar-se essencialment amb dos indicadors: accessibilitat absoluta potencial i factor de ruta²⁸. Entrant en matèria, en base al primer dels indicadors, els estudis de Pueyo, Jover y Zuñiga (2012) els quals consideren el transport per carretera, avió i alta velocitat ferroviària presenten amb millors valors d'accessibilitat per a l'any 2010 els espais centrals del nord de la Meseta Central. Amb menor grau però gens menyspreable se situen els territoris de la costa mediterrània (País Valencià i Vall de l'Ebre) o el centre-sud peninsular (Castella-La Manxa). Aquests mateixos autors tracten d'avaluar els avanços en accessibilitat provocats únicament per les línies d'alta velocitat ferroviària, també per a l'any 2010. En aquest àmbit, seran els eixos Madrid-Ciudad Real-Puertollano-Córdoba, Genil-Antequera-Málaga, Lleida-Camp de Tarragona-Barcelona, Madrid-Conca-Albacete y Madrid-Segòvia els més beneficiats. En menor mesura, entre d'altres, trobaríem l'eix que passa per València (Conca-Requena-València).

En base a l'indicador "factor de ruta" i sota els mateixos termes que el presentat anteriorment, els resultats indiquen una situació gairebé diferent. En aquests cas, la zona valenciana sí forma part dels territoris amb millor accessibilitat junt a Madrid-Toledo o Saragossa-Osca, entre d'altres. En tot cas, s'atribueix gran part de la significació a la intermodalitat d'aquests territoris que permet sumar connexions y comunicacions que incrementen el grau d'accessibilitat.

²⁸ Per als detalls metodològics veure Pueyo, Jover y Zuñiga (2012).

Quan s'integren els pesos demogràfics de cada territori als indicadors d'accessibilitat, dotem al sistema de mesura d'un major realisme ja que passen a tenir-se en compte diferents variables com la població o la dinàmica social i econòmica. Així doncs, a partir de l'indicador factor de ruta i la seua conjugació amb variables demogràfiques, Pueyo, Jover y Zuñiga (2012) obtenen que l'accessibilitat dels corredors Madrid-Saragossa-Leida-Barcelona o Madrid-Segovia-Valladolid-Nord-oest peninsular esdevé veritablement destacable. La inclusió de la variable població en el càlcul del factor de ruta suposa un reforç dels espais pròxims a nodes amb bona accessibilitat ferroviària i elevada població (zona nord de la Meseta Central). Per altra banda, la zona valenciana s'inclouria en aquelles que experimenten un variació positiva relativament baixa.

Algunes conclusions a partir dels estudis d'accessibilitat insinuen que les infraestructures de transport instaurades durant els últims anys han millorat indubtablement l'accessibilitat general dels territoris peninsulars així com les seues relacions internes. En canvi, també s'assenyala el manteniment d'alguns colls d'ampolla en termes de connexions amb Europa o el reforç de les relacions radiocèntriques sobre Madrid (Pueyo i Hernández, 2013; Pueyo, Jover y Zuñiga, 2012). Però dites relacions radiocèntriques no són igualment fomentades per totes les infraestructures. Si bé l'AVE pot ser un clar exemple de radialitat accentuada, les carreteres espanyoles generen un patró d'accessibilitat (segons el factor de ruta) que no pot catalogar-se completament radial. Ho comprovem a la figura 5 de l'annex on s'aprecia que l'accessibilitat per carretera construeix corredors no sempre radials, però també de radials. Altra cosa és si parlem del patró que generen, per una banda, les autopistes sense peatge i, per altra banda, les autopistes de peatge. En aquest cas, tal com s'explicava al punt 2.1 d'aquest apartat, sí podem revelar un patró radial en la construcció d'aquelles vies de gran capacitat finançades amb pressupostos públics mentre que les de peatge no presenten radiocentrisme. No obstant, parlar de costos econòmics de les infraestructures i d'accessibilitat suposa dues perspectives diferents però que, sens dubte, interessa analitzar de forma conjunta.

4. REFLEXIONS PREELIMINARS SOBRE INFRAESTRUCTURES DE TRANSPORT

Amb el propòsit de facilitar les reflexions d'aquest bloc del capítol, hem confeccionat les taules de síntesi 10 i 11 de l'annex. Quant estudiem les infraestructures de transport d'un territori ens hem de fixar tant en els nivells de dotació com en els d'inversió. Quan relativitzem a les peculiaritats del nostre territori, vegem que l'economia valenciana experimenta una infradotació generalitzada d'infraestructures (en termes per càpita i PIB). La importància de la població i l'activitat productiva valenciana en el conjunt de l'Estat és superior a la dotació d'infraestructures de transport de què disposem. Concretament, la situació de menor dotació es repeteix en les infraestructures viàries, ferroviàries i aeroportuàries. Hem emfatitzat el fet que les xifres per càpita i PIB en el cas de les

infraestructures portuàries no poden tenir la mateixa significació que en la resta d'infraestructures ja que no totes les regions hi disposen de costa i, per tant, de ports. Malgrat això, les dades d'estoc global per càpita i PIB es presenten inferiors a la mitjana estatal. És a dir, malgrat tenir una infraestructura que molts territoris no disposen, registrem un estoc relatiu total d'infraestructures de transport menor a la mitjana de l'Estat.

També cal destacar aspectes qualitatius com l'estat de la N-332 en alguns trams entre València i Alacant, la sobredimensió de les autopistes de peatge al nostre territori, la gestió centralitzada dels aeroports i el patró radial de les autopistes lliures o el ferrocarril d'alta velocitat, realitats que obvien les necessitats de l'activitat econòmica i responen a les polítiques territorials tradicionalment centralistes de l'Estat espanyol.

La menor dotació d'infraestructures de transport és conseqüència de les inversions que s'han vingut practicant i, alhora, es podria solucionar mitjançant l'increment d'aquestes. Però la realitat resta molt allunyada d'aquesta opció. Les inversions en infraestructures de transport al País Valencià són menors en termes per càpita i PIB, i tampoc s'adeqüen al nostre pes en població i activitat productiva. De nou, tant les infraestructures viàries, ferroviàries com les aeroportuàries se situen majoritàriament en xifres de menor inversió. Fins i tot, les inversions en l'àmbit portuari han caigut molt amb la crisi econòmica i segueixen la tendència contrària a la de les quotes de mercaderies i passatgers. Açò ha provocat que durant aquests últims anys les exigències de l'activitat mercantil i de passatgers no hagen estat cobertes amb les inversions necessàries. És molt important aquest últim fet perquè una menor inversió avui pot suposar menor dotació en el futur. En el cas dels ports cal cuidar i millorar l'excel·lent posició del port de València en el transport de mercaderies. Per això, resulten extremadament preocupants les reduccions en les xifres d'inversió i el retràs d'infraestructures com el Corredor Mediterrani, la implantació del qual milloraria el moviment de mercaderies cap al nord d'Europa i faria més competitiu el nostre port i la nostra economia (i per suposat, l'espanyola).

Aleshores, si tenim una infradotació sistèmica d'infraestructures de transport i les xifres d'inversió també es mantenen generalment inferiors a la mitjana de l'Estat, quin futur podem preveure per al País Valencià? Si més no, el futur immediat és la continuïtat d'un problema que, fins i tot, podria arribar a presentar-se de forma més accentuada generant colls d'ampolla estructurals en moltes activitats, els quals fixarien rígides resistències a les possibilitats de desenvolupament del territori valencià. A tot això, insistim a tenir presents les limitacions dels indicadors econòmics pel que cal fixar-se de forma paral·lela, però complementària, amb d'altres com l'accessibilitat. En aquests termes, alguns cops, les insuficiències econòmiques poden no ser igualment palpables en termes d'accessibilitat. Segons l'indicador que s'empren, en alguns casos l'accessibilitat del País Valencià gaudeix d'un statu acceptable, però en d'altres es fan paleses les deficiències d'inversió i adequació de les infraestructures a la realitat social i econòmica valenciana en el si de l'economia espanyola.

VI. LES RELACIONS ENTRE EL FINANÇAMENT TERRITORIAL I LES INFRAESTRUCTURES DE TRANSPORT

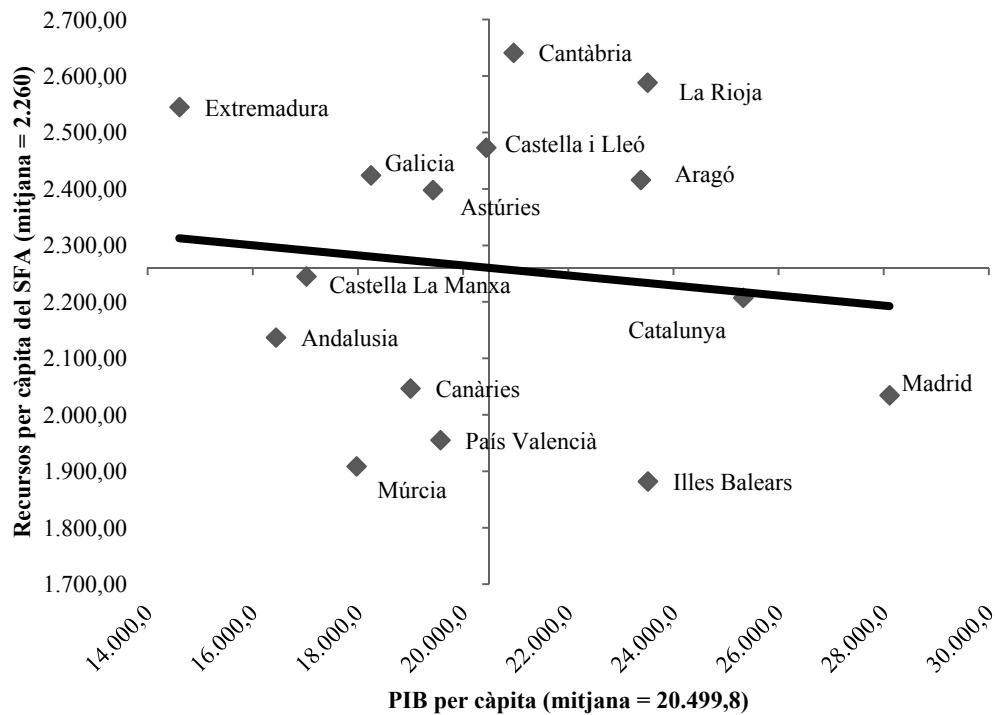
Els apartats desenvolupats fins ací han analitzat a fons la situació del finançament territorial valencià, així com de les infraestructures de transport. Amb això, s'han detectat diferents fenòmens relacionats amb el menor i insuficient finançament així com amb la menor inversió pública i la infradotació existent en matèria d'infraestructures de transport. Ara però, al nostre paréixer, la veritable aportació que pretén fer aquest estudi és la de connectar totes dues problemàtiques i presentar elements que permeten posar-les en relació. Amb aquest propòsit elaborem la quinta part del treball que d'immediat s'hi presenta.

1. ÉS RELLEVANT L'ACTIVITAT ECONÒMICA I EL NIVELL DE RIQUESA DELS TERRITORIS?

En primer lloc, ens preocupa saber quina és la rellevància del PIB per càpita en la distribució dels recursos per càpita del sistema de finançament autonòmic. És a dir, les CC.AA. més pobres disposen de menys recursos per càpita pel fet ser-ho o, pel contrari, hi trobem ajustaments que, amb independència del nivell de renda regional, permeten als ciutadans accedir a serveis públics d'igual qualitat en qualsevol territori de l'Estat? L'elaboració dels gràfics²⁹ s'origina a partir de la taula 12 de l'annex la qual sintetitza les xifres mitjanes del període 2002-2011 referents a estoc per càpita, inversió per càpita, recursos per càpita del sistema de finançament autonòmic i PIB per càpita.

²⁹ Per conèixer amb detall la metodologia bàsica emprada en aquest capítol a prop de coeficients de correlació i regressions lineals es recomana consultar Uriel (2013).

Figura 53. Gràfic de dispersió recursos dels SFA i PIBpm (euros per càpita, mitjana 2002-2011)



Font: elaboració pròpia a partir de dades de l'INE i el Ministeri d'Hisenda

Si el nivell de riquesa d'una regió condicionara els recursos per habitant, l'anterior figura 53 mostraria una recta de regressió ajustada amb pendent positiva. Al gràfic de dispersió podem observar que la correlació és negativa però el resultat de l'estimació lineal no és significatiu³⁰, pel que no podem concloure que el PIB per càpita siga una variable determinant per explicar el comportament dels recursos per càpita del SFA. Però, el gràfic de dispersió sí ens permet fàcilment veure que per a mateixos nivells de PIB per càpita (País Valencià i Astúries) hi trobem recursos per càpita del SFA molt diversos i que necessàriament ens fan qüestionar els propòsits del sistema de finançament autònom, sobretot, el principi constitucional de solidaritat interterritorial.

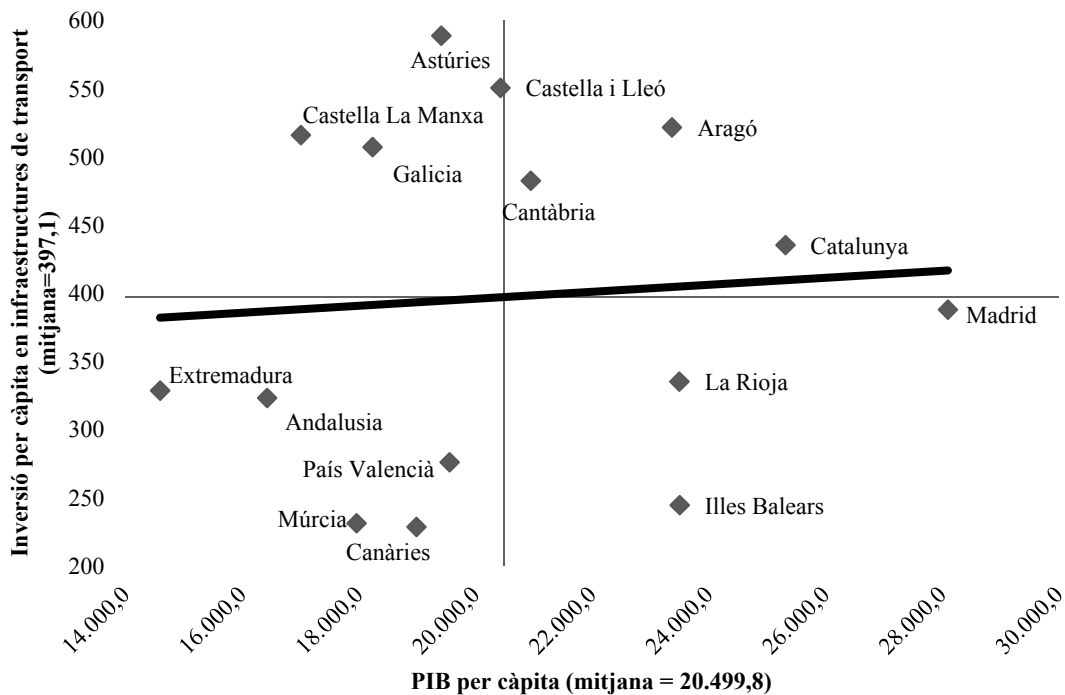
I és rellevant el PIB per càpita per a determinar la inversió per càpita en infraestructures de transport? Si la inversió per càpita en infraestructures de transport es destinara allà on la riquesa és major (major activitat productiva), la recta de regressió de la figura 54 hauria de ser creixent. Si per contra, la inversió en infraestructures anara dirigida a les regions menys riques per tal d'estimular-hi l'activitat econòmica o per motius de solidaritat en espècie, la pendent de la recta de regressió seria negativa i, per tant, el coeficient de correlació negatiu. Segons la nostra estimació, la correlació és positiva però manca de significativitat estadística³¹. És a dir, el PIB per càpita tampoc és una variable rellevant per a estudiar el comportament de les inversions en infraestructures de transport. Malgrat

³⁰ La funció obtinguda és $y = -0,0089x + 2442,5$ amb $R^2 = 0,016$. El coeficient de correlació entre ambdós variables és 0,1266.

³¹ La funció obtinguda és $y = 0,0026x + 344,61$ amb $R^2 = 0,0056$. El coeficient de correlació seria 0,07488.

això, de nou podem veure que regions amb PIB per càpita semblant (País Valencià i Astúries) reben inversió per habitant molt diferent (Astúries rep més del doble per habitant que els valencians).

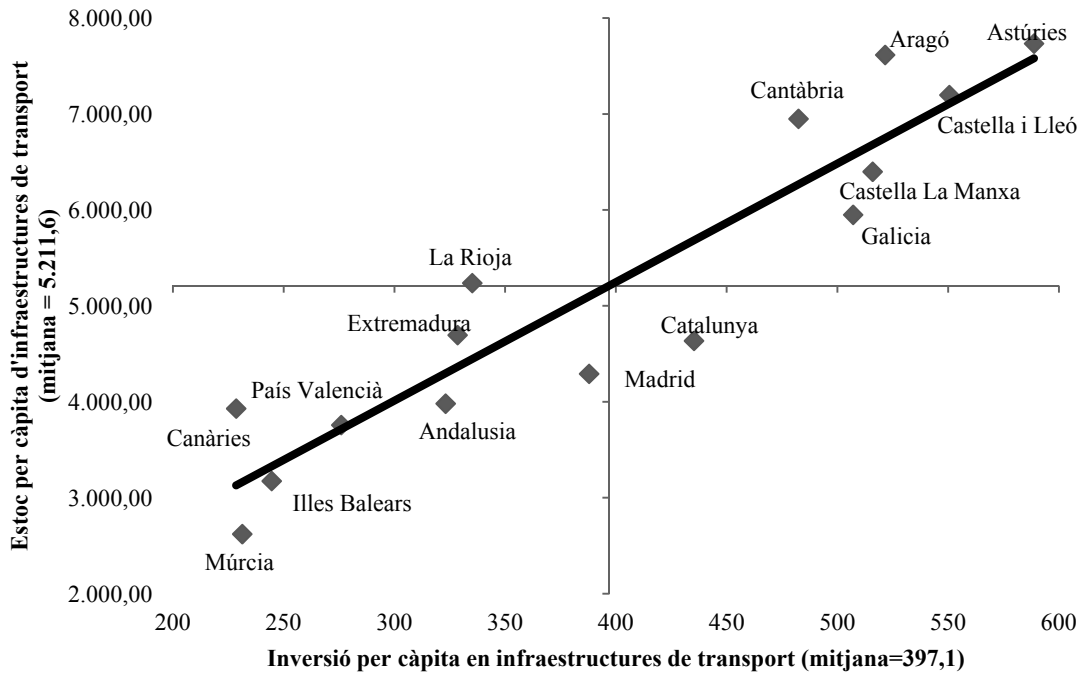
Figura 54. Gràfic de dispersió d'inversió en infraestructures de transport (euros per càpita) i PIBpm (€ per habitant), mitjana 2002-2011



Font: elaboració pròpia a partir de dades de l'INE i l'Anuari del Ministeri de Foment

A la següent estimació representada a la figura 55, relacionem una combinació de raonable connexió com és l'estoc per càpita d'infraestructures de transport i la inversió per càpita en aquest tipus d'infraestructures. La relació entre ambdós variables és molt elevada ja que el coeficient de correlació és molt pròxim a u (0,93) amb coeficient de determinació de 0,86. L'estimació és significativa estadísticament pel que, com sembla lògic, aquelles regions que major inversió en infraestructures de transport reben són les que major estoc disposen (sempre en termes per habitant). Això sí, com hem vist abans, no hi ha una relació clara amb el PIB per càpita. Això significa que les regions que major estoc per càpita disposen d'infraestructures de transport i, per tant d'inversió en aquestes, no s'identifiquen amb les regions amb major activitat econòmica (Madrid, Catalunya o Illes Balears) ni tampoc amb les més pobres (Extremadura, Andalusia o Múrcia), amb excepcions. El País Valencià se situa en el tercer quadrant del pla cartesià, això representa baix nivell d'inversió i baix estoc. De fet, el cas valencià s'ajusta quasi per complet al pronòstic de la regressió.

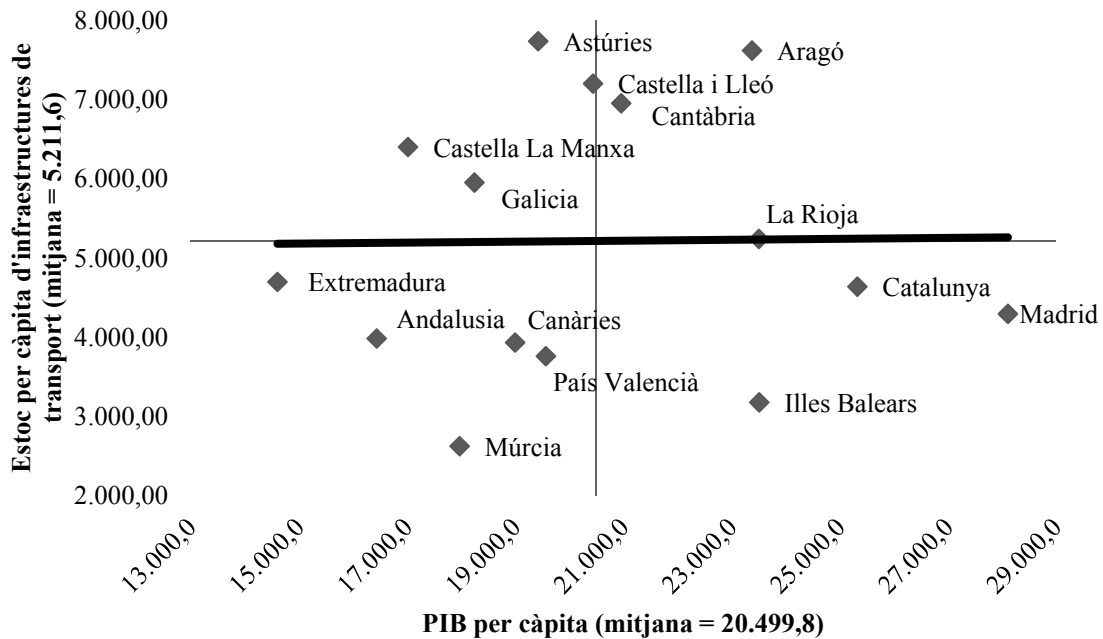
Figura 55 Gràfic de dispersió entre estoc i inversió en infraestructures de transport (euros per habitant, mitjana 2002-2011)



Font: elaboració pròpia a partir de dades de l'INE i l'Anuari del Ministeri de Foment

Aleshores, si el PIB per càpita era poc rellevant en el cas de la inversió en infraestructures de transport i, com acabem de veure, inversió i dotació estan força correlacionades, serà determinant el PIB per càpita per a explicar el comportament de l'estoc per càpita d'infraestructures de transport? Podem esperar que no. I així ho mostren els resultats de l'estimació lineal que hem representat a la figura 56, ja que indiquen que no és significatiu el PIB per càpita per explicar l'estoc en infraestructures. En qualsevol cas, la correlació positiva seria molt petita. De nou s'hi reflexa que per al mateix nivell de PIB per càpita hi ha enormes diferències entre els estocs: Astúries, amb PIB per càpita similar al País Valencià, té un estoc per càpita més de dos vegades superior al valencià.

Figura 56 Gràfic de dispersió estoc d'infraestructures de transport (euros per càpita) i PIB (euros per habitant), mitjana 2002-2011



Font: elaboració pròpia a partir de dades de l'INE i l'Anuari del Ministeri de Foment

Llavors, ja tenim un primer nexa connector entre els fenòmens que estudiem: el PIB per càpita no ens resulta de profit per a explicar la distribució dels recursos del SFA, ni la inversió i dotació d'infraestructures de transport. Per tant, al cas valencià la menor dotació i menor inversió relativa en infraestructures de transport, així com el menor finançament per habitant del SFA es produeixen, en part, perquè no s'atenen al PIB per càpita del territori valencià, és a dir, a l'activitat productiva. Si fos així, el finançament rebut pel SFA seria major (perquè som més pobres que la mitjana i ens hem empobrit, en part, com a conseqüència de l'infrafinançament continu), i també ho seria l'estoc i les inversions per habitant en matèries d'infraestructures de transport (perquè no s'adeqüen a la dimensió de la nostra activitat econòmica).

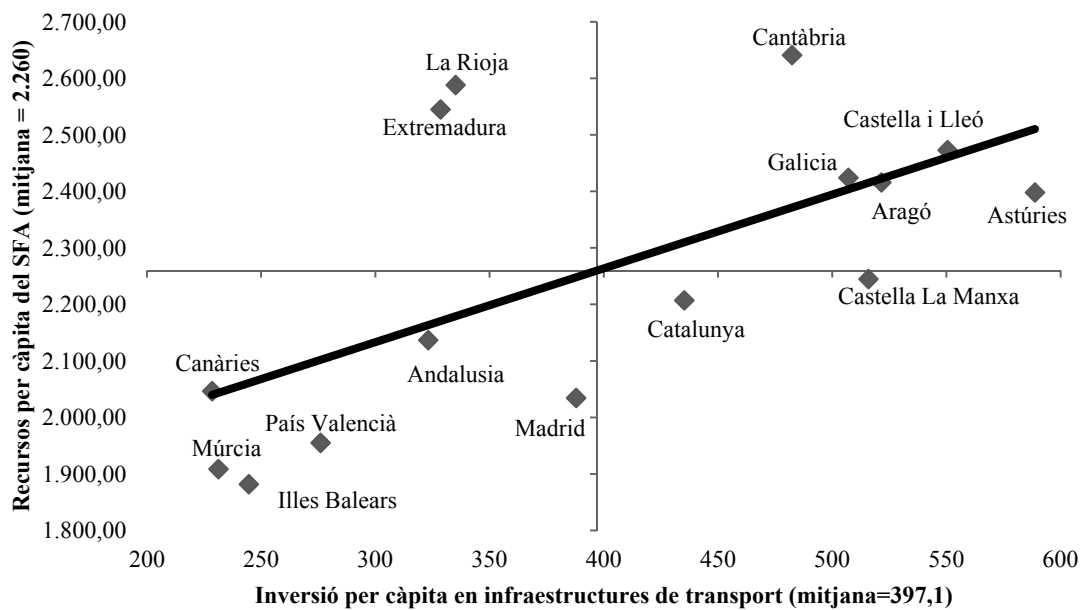
2. ES DETECTA SOLIDARITAT O EFICIÈNCIA ECONÒMICA EN LA DISTRIBUCIÓ DE RECURSOS?

En aquest capítol avançarem en l'encreuament de dades i combinarem aquelles referents al finançament autonòmic amb les d'estoc i inversió en infraestructures de transport. A priori, es tracta de recursos totalment diferenciats amb propòsits completament diferents.

La figura 57 representa el grau de correlació entre els recursos per càpita del sistema de finançament autonòmic i la inversió per càpita en infraestructures de transport per als valors mitjans del període 2002-2011. S'hi detecta correlació positiva entre inversió en infraestructures de transport i

recursos del SFA. La correlació és elevada (0,64) encara que la bondat de l'ajust no ho és tant (coeficient de determinació = 0,40). Així doncs, la inversió per càpita en infraestructures de transport és capaç de determinar el 40 % del comportament dels recursos per càpita del SFA. És a dir, aquelles regions que major inversió per càpita tenen en infraestructures de transport són les que reben més recursos per càpita del SFA. Cal quedar-se amb la correlació positiva entre ambdós variables. És com a mínim curiós, que si el SFA pretén garantir l'accés als serveis públics fonamentals dels ciutadans de l'Estat en igualtat de condicions, tinga una relació estreta amb les inversions en infraestructures de transport les quals haurien de dirigir-se a satisfer les necessitats de transport de l'activitat productiva i les persones o, en alguns casos, estimular l'economia de territoris més endarrerits. Precisament, trobem territoris rics entre els màxims receptors d'inversió i recursos del SFA (Aragó) i d'altres pobres (País Valencià) en l'àrea més negativa del tercer quadrant, és a dir, entre els qui menys inversió i recursos del SFA reben. Però també s'hi donen casos contraris.

Figura 57. Gràfic de dispersió dels recursos per càpita del SFA (€) i inversió en infraestructures de transport (euros per càpita). Valors mitjans de 2002-2011

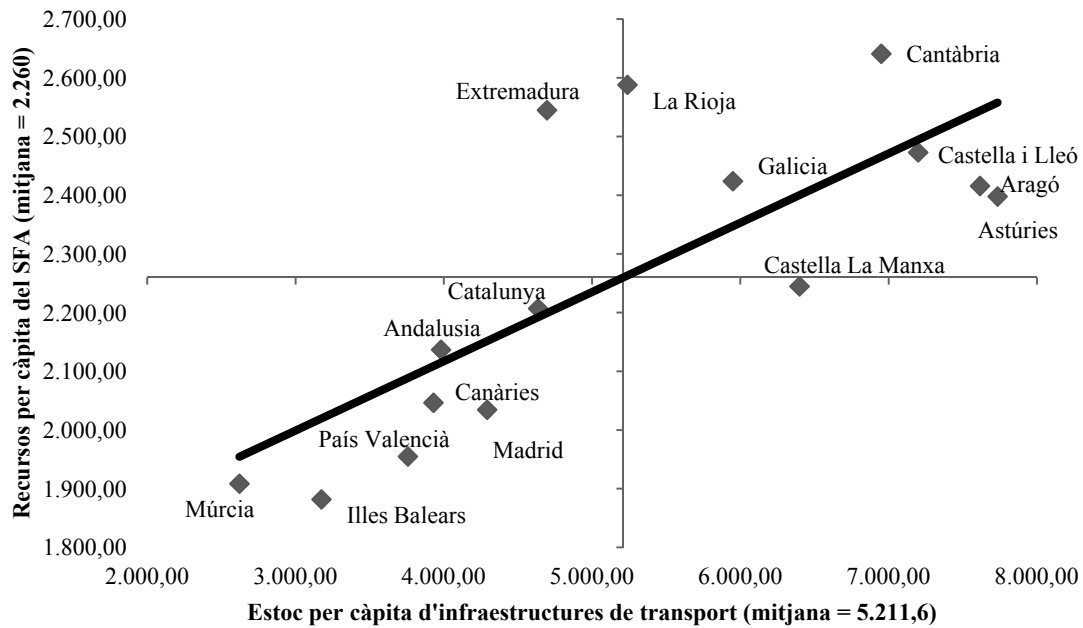


Font: elaboració pròpia a partir de dades de l'INE, l'Anuari del Ministeri de Foment i el Ministeri d'Hisenda

Si ara busquem les relacions entre els recursos per càpita del SFA i l'estoc per habitant en infraestructures de transport per als valors mitjans de la sèrie 2002-2011, els resultats són, atenent al que explicàvem amb la figura 55, similars als anteriors. Podem observar que la correlació entre ambdós variables és positiva. És a dir, aquelles regions que major estoc per càpita d'infraestructures de transport disposen, més recursos per càpita del SFA reben, i viceversa. El coeficient de correlació que hem obtés és 0,76 per a un coeficient de determinació més elevat que en l'anterior cas (0,58). Les regions amb major estoc per habitant d'infraestructures de transport són les mateixes que més

recursos del SFA reben però, els recursos del SFA no tindrien perquè atendre a dotacions en infraestructures de transport les quals, en gran part, són competències de l'Estat i no es corresponen en els serveis públics fonamentals. De nou, trobem regions riques entre les màximes receptores d'ambdós fonts de recursos (Aragó o La Rioja), així com regions pobres entre les qui menys reben (País Valencià o Múrcia). Igualment, el casos contraris també s'hi donen.

Figura 58. Gràfic de dispersió dels recursos per càpita del SFA (euros per càpita) i estoc d'infraestructures del transport (euros per habitant), mitjana 2002-2011



Font: elaboració pròpia a partir de dades de l'INE, l'Anuari del Ministeri de Foment i el Ministeri d'Hisenda

La conclusió més evident i, alhora més peculiar, és que la dinàmica distributiva no respon a l'eficiència econòmica que considera invertir allà on més potencialitats s'hi generen, ni tampoc respon a criteris solidaris que reclamen dotar de majors recursos els territoris menys rics. Les característiques rurals o urbanes de les regions també s'esvaeixen davant la distribució de recursos que es produeix. Tanmateix, és interessant adonar-nos que el País Valencià i les regions mediterrànies (l'Euram, principalment) sempre s'hi troben entre les qui menys recursos reben parlem del que parlem (finançament, inversió d'infraestructures de transport o estoc).

3. BALANCES FISCALS: LA VISIÓ GLOBAL

Les balances fiscals són un instrument que recentment ha estat centre d'un debat molt intens no lliure de discrepàncies a prop de la seua metodologia de càlcul. Per aquest motiu, abans d'emprendre

l'anàlisi dels resultats que interessin per al nostre estudi, farem una breu exposició sobre la configuració d'aquesta eina de comptabilització fiscal amb caràcter territorial.

Per al càlcul de les balances fiscals existeixen dos mètodes acadèmicament reconeguts. El primer d'ells és el del *flux monetari*. Segons Bosch i Espasa (2006), aquest pretén mesurar l'impacte econòmic de les polítiques públiques en un territori. Imputa a cada territori la totalitat dels ingressos i de les despeses públiques que s'originen o es realitzen dins dels límits de la seua jurisdicció. És el mètode adequat per analitzar l'impacte del sector públic sobre el creixement econòmic d'una comunitat. Consisteix en la imputació directa de la despesa en el territori en què aquesta es materialitza, és a dir, on es localitza el personal, l'ús de béns corrents i serveis, la percepció de les transferències i la realització de les inversions. La despesa no territorialitzada, ja siga perquè afecta diferents comunitats autònomes, serveis centrals o per la seua pròpia naturalesa, es considera no regionalitzable. Per la seua banda, l'IEF (2006) ho explica com el mètode en què els ingressos tributaris s'imputen al territori on es localitza la capacitat econòmica sotmesa a gravamen, que pot ser la renda, la riquesa o el consum, i els ingressos no tributaris al territori on té lloc el pagament per les unitats que el realitzen. Les despeses s'imputen, en el cas de les operacions de béns i serveis (consum final; consum intermitjà i FBC) al territori on té lloc la despesa i, en el cas de les operacions de distribució, al territori on s'efectuen les mateixes (remuneració d'assalariats, subvencions, prestacions socials, transferències corrents i de capital).

L'altre mètode de càlcul és el de *càrrega-benefici*. De nou, Bosch i Espasa (2006) el defineixen com aquell que pretén mesurar com les polítiques públiques afecten el benestar dels individus que resideixen en un territori determinat, tenint en compte les càrregues fiscals que suporten i els beneficis que reben de la despesa pública. Aquest criteri permet analitzar l'actuació dels sector públic en termes redistributius i d'equitat. Ací la despesa s'assigna territorialment al territori on resideix el beneficiari, independentment d'on es produeix el servei públic o es realitza la inversió. Requereix l'establiment d'hipòtesis sobre l'àmbit dels beneficiaris i sobre la quantificació dels beneficis que els béns i serveis els proporcionen. Per a l'IEF (2006), és la tècnica en què els ingressos s'imputen al territori on resideixen les persones que finalment suporten la càrrega (incidència econòmica), al marge de qui siga i on resideixen les obligades legalment per a pagar (incidència legal). Les despeses s'imputen al territori on resideixen les persones a les que van destinats els serveis públics o les transferències públiques que financen, al marge del territori on es produeixen tals serveis o es paguen tals transferències³².

A les dues publicacions oficials que existeixen (publicació al 2008 de balances del 2005 i publicació al 2014 de balances de 2011), la metodologia de càlcul no ha estat la mateixa. En la primera

³² En Beneyto (2012) s'aporta un ventall ampli de definicions, exemples i perspectives recopilades a partir d'una bibliografia abundant i variada.

s'usen els dos mètodes exposats amb diferents versions³³. Però l'última publicació³⁴ sols inclou el mètode de càrrega- benefici el qual, pels supostos que exigeix realitzar, pot entendre's com menys rigorós que el de flux monetari. S'ha de remarcar que ambdós mètodes són vàlids i mostren coses diferents. Per això, no són substitutius sinó complementaris. Segons Bosch i Espasa (2006), configurar un estudi sobre balances fiscals amb un únic d'aquests mètodes no és rigorós ja que, o bé no es mostrarà l'impacte econòmic de l'actuació del sector públic, o bé s'obviarà l'impacte en termes de benestar.

Després de la necessària introducció de les balances fiscals referent a la complexitat de la seua elaboració i interpretació, emprem allò que ací ens és de més profit, les dades. Si pensem que els fenòmens d'infradotació i infrafinançament estudiats fins ara són problemes excepcionals en les relacions Estat-País Valencià, l'anàlisi de les balances fiscals ens revelarà que no és així. Aquestes són un magnífic aparell per relacionar els fenòmens que estudiem.

Taula 21. Saldos fiscals relatius, 2011

	Saldo fiscal total (milions d'€)	Saldo fiscal/PIB	Saldo fiscal per càpita (€)
Andalusia	7421	5,24%	880
Aragó	633	1,90 %	469
Astúries	1666	7,41 %	1544
Balears	-1483	-5,71 %	-1329
Canàries	4054	9,96 %	1910
Cantàbria	205	1,61 %	345
Castella i Lleó	3929	7,10 %	1539
Castella-La Manxa	2043	5,50 %	964
Catalunya	-8455	-4,35 %	-1119
País Valencià	-2018	-2,03 %	-394
Extremadura	2991	17,64 %	2697
Galícia	3240	5,79 %	1162
Madrid	-16723	-8,87 %	-2575
Múrcia	173	0,64 %	117
Navarra	35	0,19 %	54
País Basc	1576	2,43 %	720
La Rioja	12	0,16 %	39
Ceuta i Melilla	702	24,75 %	4312

Font: Elaboració pròpia a partir de dades del Ministeri d'Hisenda i Administracions Públiques (2014)

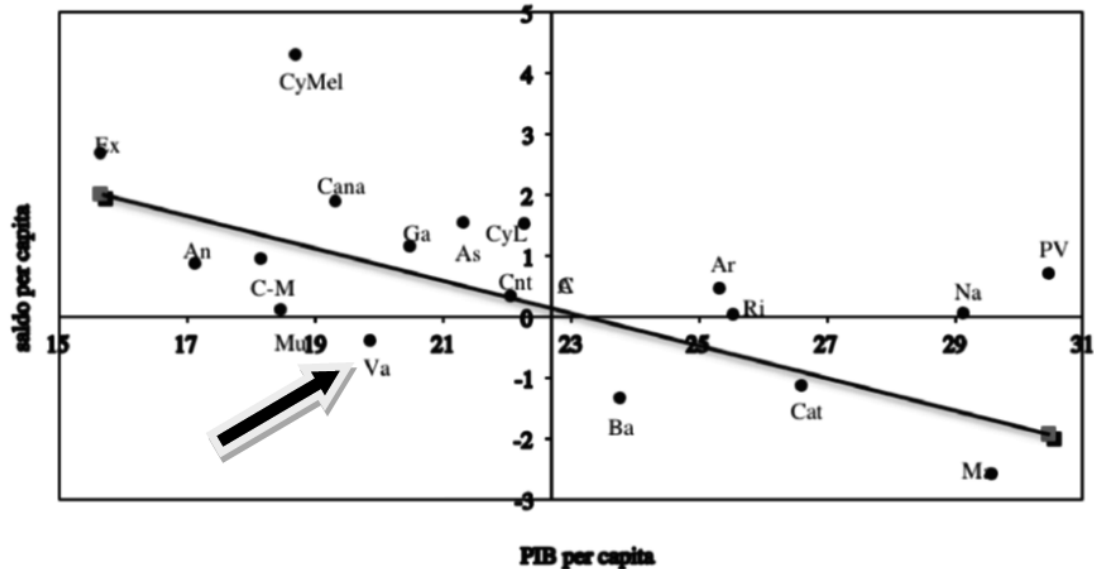
La taula anterior mostra l'última publicació del 2014 de les balances fiscals del 2011 elaborades pel Ministeri d'Hisenda. Recordem que la metodologia seguida ha estat únicament la de càrrega-benefici. Malgrat això, aprofitarem aquesta informació per al nostre propòsit ja que és l'única oficial. Podem veure que el dèficit fiscal del País Valencià amb l'Estat és de 2.018 milions d'euros, els quals suposen més del 2% del PIB valencià. Les xifres per càpita diuen que el dèficit fiscal és de 394 €/habitant. En xifres absolutes som la tercera regió amb saldo fiscal més negatiu. Quan ho relativitzem segons la població i el PIB valencià passem al quart lloc. Adonem-nos que les regions del Mediterrani

³³ Veure IEF (2006) per a la metodologia de les balances publicades al 2008.

³⁴ Veure Ministeri d'Hisenda i Administracions Públiques (2014) per a la metodologia de les balances publicades al 2014.

(Catalunya, Illes Balears i País Valencià) formen part de les comunitats amb saldo fiscal més desfavorable junt a Madrid. Això podria no ser rellevant si aquestes foren les regions més riques de l'Estat, però no és el cas del País Valencià. Fins i tot, com és sabut, existeixen discrepàncies sobre l'adequació i justificació de tal dèficit suportat per les regions més riques que la mitjana.

Figura 59. Gràfic dispersió saldo fiscal relatiu total per càpita i PIB per càpita, milers d'€ (2011)



- Clave: An = Andalucía; Ar = Aragón; As = Asturias; Cana = Canarias; Cat = Cataluña; CyL = Castilla y León; CyMel = Ceuta y Melilla; Cnt = Cantabria; C-M = Castilla-La Mancha; Ex = Extremadura; Ga = Galicia; Ma = Madrid; Mu = Murcia; Na = Navarra; PV = País Vasco; Ri = Rioja; Va = Valencia.

Font: Ministeri d'Hisenda i Administracions Públiques (2014)

L'anterior gràfic de dispersió ens relaciona el saldo per càpita amb el PIB per càpita de cada regió. En general, el saldo fiscal és menys favorable quan major és el PIB per càpita. Però, existeixen algunes excepcions. Per exemple, les regions forals mantenen un superàvit fiscal malgrat ser més riques que la mitjana i Múrcia, que és sosté menor PIB per càpita relatiu que la mitjana, es troba en equilibri fiscal. Igualment, Aragó i La Rioja són regions amb superàvit fiscal que registren major PIB per càpita que Illes Balears, amb dèficit fiscal. Tanmateix, una de les excepcions més preocupants la representa el País Valencià. La fletxa negra assenyalava la posició del territori valencià. Els valencians som l'únic territori que, malgrat ser més pobre que la mitjana del total de CC.AA. de l'Estat, tenim un saldo fiscal negatiu. Recordem, que quan parlàvem dels resultats del sistema de finançament autònom el País Valencià també esdevenia un territori amb menor finançament respecte la mitjana malgrat tenir un PIB per càpita sota la mitjana. No obstant, no érem l'única regió amb aquesta problemàtica. En el cas de les balances fiscals, sí som cas únic i extraordinàriament atípic.

Però la situació de dèficit fiscal del territori valencià no és exclusiva de les dades del 2011. Alguns estudis³⁵ no oficials (Barberán *et al.*, 2000) ja calculaven un saldo fiscal en termes de PIB del -2,49%

³⁵ Mirar taula 13 de l'annex.

per a la mitjana 1991-1996 a preus constants de 2006. Tanmateix, les primeres publicacions oficials al 2008 de xifres del 2005 també mostraven dèficit fiscal per al territori valencià. Ho contemplem a la següent taula per a totes les metodologies de càlcul realitzades aleshores.

Taula 22. Saldo fiscal de les balances del 2005 (% sobre el PIB)

	CB-1A	CB-1B	CB-2A	CB-2B	FM-1	FM-2
Andalusia	4,29	3,53	3,81	3,05	4,53	4,65
Aragó	-1,10	-0,90	-1,15	-0,95	1,83	1,82
Astúries	11,08	10,46	10,82	10,20	14,33	14,28
Canàries	6,35	6,38	5,95	5,98	1,60	2,05
Cantàbria	2,12	2,53	2,30	2,71	5,03	5,13
Castella i Lleó	4,34	4,68	4,11	4,44	7,57	7,68
Castella-La Manxa	5,75	6,28	5,43	5,96	3,54	3,53
Catalunya	-6,55	-6,38	-6,69	-6,52	-8,70	-8,69
Extremadura	15,73	15,53	15,21	15,01	17,78	18,08
Galícia	7,19	6,75	6,87	6,42	8,19	8,23
Illes Balears	-7,47	-8,23	-7,80	-8,56	-14,20	-13,96
La Rioja	-2,32	-1,57	-2,24	-1,49	0,66	0,61
Madrid	-9,13	-8,92	-9,08	-8,87	-5,57	-5,99
Múrcia	1,05	0,53	0,67	0,15	-2,13	-2,14
Navarra	-2,01	-1,15	-2,37	-1,51	-3,18	-2,74
País Basc	-0,59	0,31	-0,70	0,20	-1,35	-1,03
País Valencià	-3,22	-3,41	-3,42	-3,62	-6,32	-6,40

Font: Institut d'Estudis Fiscals (2008). Nota: CB = cost benefici; FM = flux monetari

Podem comprovar fàcilment que el dèficit fiscal valencià sempre és superior als tres punts percentuals amb la metodologia de càrrega benefici. Amb el càlcul segons el flux monetari, el saldo fiscal es dispara a més dels sis punts negatius. Siga com siga, queda clar que un territori relativament pobre, com el valencià, sosté una situació de dèficit fiscal amb l'Estat. És a dir, som un territori aportador net a la resta de territoris, la gran part més rics que el valencià.

Evidentment, entre les despeses públiques comptabilitzades en el càlcul del saldo fiscal trobem les provinents del sistema de finançament autonòmic o les infraestructures de transport estatals. Però, en quin grau afecten l'infrafinançament i la infradotació d'infraestructures de transport al dèficit fiscal del País Valencià? És a dir, els valencians sofrem un saldo fiscal desfavorable únicament a causa dels fenòmens que s'han explicat referents al finançament territorial i les infraestructures de transport?

Taula 23. Pes de les distintes partides en els saldos fiscals agregats (2011)

	<i>Media</i>	<i>Cat</i>	<i>Ma</i>	<i>Ba</i>	<i>Cana</i>	<i>As</i>	<i>Ex</i>
Ingresos fiscales	67,3%	110,8%	85,3%	18,6%	129,9%	-33,2%	58,7%
Gasto público	32,7%	-10,8%	14,7%	81,4%	-29,9%	133,2%	41,3%
<i>Gasto territorializable</i>	<i>21,0%</i>	<i>11,1%</i>	<i>5,7%</i>	<i>18,4%</i>	<i>8,5%</i>	<i>12,1%</i>	<i>24,7%</i>
Financiación regional*	17,3%	14,1%	7,0%	33,4%	-3,9%	5,6%	8,9%
Infraestructuras y transporte	1,6%	-0,1%	-0,7%	1,8%	-3,1%	0,9%	1,2%
Ayudas regionales	6,4%	9,4%	4,6%	-12,6%	9,3%	11,1%	18,3%
Resto gasto territorializable	0,8%	-0,7%	-0,9%	1,8%	-0,6%	-0,6%	0,5%
<i>Protección social</i>	<i>0,4%</i>	<i>-26,2%</i>	<i>-1,0%</i>	<i>47,1%</i>	<i>-38,6%</i>	<i>102,5%</i>	<i>-8,7%</i>
<i>Regulación y promoción económica</i>	<i>10,0%</i>	<i>9,8%</i>	<i>6,5%</i>	<i>11,6%</i>	<i>0,6%</i>	<i>1,1%</i>	<i>18,5%</i>
<i>Intereses de la deuda</i>	<i>3,0%</i>	<i>0,8%</i>	<i>2,1%</i>	<i>7,9%</i>	<i>1,4%</i>	<i>11,3%</i>	<i>3,4%</i>

- Nota: Un signo negativo indica que el saldo parcial generado por la partida de interés tiene distinto signo que el saldo fiscal agregado de la región.

(*) a competencias homogéneas e igual esfuerzo fiscal.

Font: Ministeri d'Hisenda i Administracions Públiques (2014)

Tornem a les xifres oficials més recents de 2011. En la taula anterior vegem els pes d'algunes grans partides pressupostàries en els saldos fiscals regionals. La primera columna ens mostra la situació per al conjunt de l'Estat. Podem veure que, en termes mitjans, dos terços dels saldos fiscals regionals s'expliquen per qüestions d'ingressos, és a dir, segons els documents oficials de les balances fiscals del Ministeri d'Hisenda (2014) “responen simplement a que en els territoris amb major renda es paguen més impostos” (p.36). Però, l'altre terç del saldo fiscal es deu a les despeses públiques. Segons les dades oficials, la rellevància del finançament regional en el saldo fiscal representa l'important xifra del 20%. En canvi, la despesa en infraestructures i transport suposa un pes del 1,6%.

Taula 24. Pes de les distintes partides en els saldos fiscals agregats, cas valencià (2011)

Partides	País Valencià
Ingressos fiscals	-228,94%
Depesa Pública	328,94%
<i>Despesa territorialitzable</i>	<i>191,94%</i>
Finançament regional*	104,40%
Infraestructures de transport	27,87%
Ajudes regionals	23,25%
Resta de despesa territorialitzable	20,34%
<i>Protecció social</i>	<i>90,08%</i>
<i>Regulació i promoció econòmica</i>	<i>38,10%</i>

Font: elaboració pròpia a partir de les dades del Ministeri d'Hisenda i Administracions Públiques (2014). – Nota: un signe negatiu indica que el saldo parcial generat per la partida d'interés té distint signe que el saldo fiscal agregat de la regió; * a competències homogènies i igual esforç fiscal

Seguint el model de taula presentada per l'informe oficial de balances fiscals del 2011, hem elaborat la nostra pròpia per al cas valencià, la qual no s'explicitava en dit informe. Així doncs, tenint en compte que el saldo fiscal valencià és negatiu, el problema del dèficit fiscal valencià prové del programa de despesa pública. És a dir, els valencians rebem molt menys del que aportem a l'Estat. D'entre algunes partides de despesa territorialitzable, comprovem l'enorme pes que té el finançament regional a l'hora d'explicar el dèficit valencià. Si més no, la magnitud del dèficit en la partida de

finançament regional és superior al dèficit fiscal total del País Valencià (evidentment es compensa per altres partides). Per contra, les infraestructures de transport no són tant rellevants com el sistema de finançament per explicar el dèficit fiscal, encara que ho són en major mesura que per al cas mitjà de l'Estat. Però ens interessa veure que el problema de la menor despesa pública de l'Estat no s'hi dona únicament en el cas de les infraestructures de transport i, per suposat, en el SFA. Existeixen altres partides que arriben a tenir un pes major que el de les infraestructures de transport per a explicar el dèficit fiscal. És el cas de la protecció social o algunes polítiques sectorials recollides en “regulació i promoció econòmica”.

4. REFLEXIONS PREELIMINARS SOBRE LES RELACIONS ENTRE EL FINANÇAMENT TERRITORIAL I LES INFRAESTRUCTURES DE TRANSPORT

Hem vist que una primera connexió entre finançament territorial i infraestructures de transport és la no rellevància del PIB per càpita per explicar la distribució dels recursos d'ambdós aspectes. És a dir, ni el repartiment dels recursos del sistema de finançament autonòmic ni l'estoc i la inversió d'infraestructures de transport s'atenen a la riquesa per habitant de les regions. D'aquesta manera, es creen distorsions greus en el compliment de principis essencials: no es compleix la solidaritat entre territoris que recull la Constitució Espanyola, ni l'eficiència econòmica que exigeix dirigir la construcció d'infraestructures cap aquells territoris que en trauran major resultats pel millor dinamisme de la seua activitat productiva.

Igualment, hem observat que existeix una relació directa entre totes tres variables: recursos per càpita del finançament autonòmic, estoc per càpita en infraestructures de transport i inversió en infraestructures de transport. Açò és, les regions que més recursos reben del sistema de finançament autonòmic són les mateixes que disfruten d'un major estoc i inversió per habitant en infraestructures de transport. Necessàriament, sorgeixen alguns interrogants sobre aquesta estreta relació ja que els objectius del finançament autonòmic i les infraestructures de transport no són els mateixos. Mentre el primer instrument tracta d'assegurar que totes les CC.AA. puguem afrontar les despeses dels serveis públics fonamentals sense greuges entre ciutadans de l'Estat, les infraestructures de transport responen a necessitats de l'activitat productiva i de desplaçament d'individus de diferents territoris amb diverses necessitats. D'aquesta manera, trobem sempre com a beneficiades de tots dos instruments les mateixes regions. I entre les perjudicades s'hi repeteix el País Valencià. Recordem, tot i ser una economia relativament pobra.

Finalment, s'ha vist la necessitat de comprovar que els problemes del finançament autonòmic valencià i les infraestructures de transport no resten aïllats. Sembla tractar-se més bé d'un problema de

relacions Estat-regió. Això ens ho ha revelat el dèficit fiscal que soporta el País Valencià de forma permanent amb les Administracions de l'Estat (l'única regió amb inferior renda per càpita i dèficit fiscal). Tanmateix, hem descobert que si bé el sistema de finançament és el major responsable d'aquest dèficit fiscal, existeixen altres partides que reben major rellevància per a explicar el dèficit fiscal en comparació a les infraestructures de transport. Aquest fet ens empeny a cercar respostes més enllà dels dos fenòmens que hem tractat en aquesta investigació.

VII. REFLEXIONS FINALS

Aquest últim apartat del treball pretén recollir els principals resultats de la nostra investigació, així com els pensaments i propostes que se'n poden derivar. Necessàriament, superarem el paradigma de les xifres per abraçar aspectes de caire qualitatiu.

La primera conclusió és que al País Valencià hi conviuen diverses problemàtiques. Tot i que, més bé, podríem dir que hi perviuen. La investigació s'ha centrat en el finançament territorial i les infraestructures de transport (viàries, ferroviàries, aeroportuàries i portuàries), però endinsar-se en la recerca de relacions entre aquests fenòmens ens ha obligat a superar les seues fronteres. No obstant, anem a poc a poc.

El finançament del territori valencià se situa com una de les qüestions més polèmiques dels nostres dies. Tothom en parla i, fins i tot, l'heterogeni món empresarial valencià s'ha alçat "en peu de guerra" per a exigir un millor finançament. El camí que hem seguit ha estat senzill: amb una breu ullada a la situació de les finances públiques valencianes hem identificat evidents dificultats pressupostàries. Parlem d'un elevat dèficit públic acumulat que ha portat a la Generalitat Valenciana a representar la comunitat autònoma amb major endeutament en termes de PIB però, d'on vénen els problemes pressupostaris? D'un excés de despesa o d'una manca d'ingressos? Hem exposat dades que demostren que els valencians hem realitzat un despesa per càpita total inferior a la mitjana espanyola. En termes desagregats, la despesa en educació i sanitat es presenta menor que la mitjana estatal tot i efectuar-s'hi un esforç pressupostari molt més elevat que la resta de territoris. Així i tot, la despesa per càpita total ha registrat un diferencial major respecte a la mitjana estatal que en termes d'educació i sanitat. El veritable distanciament prové d'altres partides pressupostàries com, per exemple, la despesa en I+D+i, les polítiques actives d'ocupació, les polítiques d'ajuda a sectors productius, les polítiques comercials i turístiques, les polítiques d'ajuda a pimes o despesa en infraestructures de competència autonòmica. Sens dubte, totes elles signifiquen importants instruments per estimular la productivitat, competitivitat i desenvolupament de l'economia valenciana.

No havent trobat la solució al nostre interrogant en les despeses, ens hem introduït a l'àmbit dels ingressos públics del quals els provinents del sistema de finançament autonòmic signifiquen la major part. D'aquesta manera, s'ha vist que els recursos per càpita destinats al nostre territori pels diferents models de finançament han estat de forma permanent sota la mitjana espanyola. La raó rau sobre un deficient càlcul de les necessitats de despesa provinent d'una herència predemocràtica. És a dir, el manteniment d'un statu quo que s'arrossega des que el model de finançament transitori de 1978-1986 (malgrat ser transitori és dels que més anys ha estat vigent) va acceptar com a vàlida la distribució de recursos que realitzava el règim dictatorial (cost efectiu). Llavors, els ingressos han estat contínuament insuficients per a afrontar les despeses d'uns serveis fonamentals per a la població. Amb tot açò,

l'economia valenciana s'ha presentat relativament menys rica que la mitjana espanyola. Sense cap mena de dubte, el desmesurat deute públic, conseqüència de l'exigu finançament, ha estat una causa. Tanmateix, la continuïtat d'aquesta deficiència financera en una economia pobra revela el conscient incompliment, per part dels diferents models de finançament, del principi de solidaritat interterritorial. Tampoc podem obviar la gestió institucional: davant la severa escassetat de recursos s'han prioritzat projectes de dubtosa rendibilitat front a aquelles partides pressupostàries que hem presentat com profitoses per a estimular la productivitat, competitivitat i desenvolupament de l'economia valenciana.

En l'àmbit de les infraestructures de transport, hem començat situant les competències de gestió de cada infraestructura entre les diferents administracions. És l'Estat qui manté les competències en la major part de les infraestructures valencianes de major envergadura socioeconòmica: gestiona la totalitat de les autopistes de peatge i la gran part de les autovies, el 100% d'aeroports i els ports que mantenen major activitat i impacte. La gestió dels ferrocarrils resta més complexa perquè, malgrat ser de gestió central totes les línies que controla Renfe (AVE i altres trens de llarga distància, rodalies, regionals...), el Ministeri de Foment registra el total de la xarxa de FGV (competència autonòmica) com a "transport metropolità". Amb tot i això, en nombroses situacions FGV presta serveis homòlegs al del ferrocarril estàndard. No obstant, cal aclarir que la major responsabilitat sobre l'evolució de les xifres d'estoc i inversió en infraestructures de transport, especialment de les més significatives, recau sobre l'Administració central.

En aquest àmbit, hem detectat que les dotacions d'infraestructures de transport al País Valencià no s'adeqüen a les dimensions de l'activitat productiva valenciana ni al pes poblacional en el context estatal. Malgrat haver-se incrementat l'estoc durant tota la segona meitat del segle XX i el que portem del segle XXI, les xifres per habitant i PIB es mantenen, generalment, inferiors a les mitjanes de l'Estat. Fins i tot, l'evolució de les dades valencianes acostuma a ser de menor creixement o major decreixement, segons el cas. Pel que fa a les xifres en termes de PIB i població de les infraestructures portuàries, aquestes no segueixen la mateixa dinàmica interpretativa que la resta d'infraestructures, la dissonància prové de la pròpia naturalesa dels ports, els quals sols se situen en algunes regions de l'Estat mentre a d'altres resulta impossible la seua implantació. Per això, les xifres estatals d'estoc portuari per càpita i en termes de PIB acostumen a ser inferiors a les d'aquells territoris particulars amb ports, com el valencià. Tanmateix, açò fa més greu el fet que les dades per al conjunt de les infraestructures de transport mostren infradotació al nostre territori, ja que es registren territoris en la mitjana estatal sense infraestructures portuàries.

Les connexions entre xifres d'inversió i d'estoc són evidents. La situació diagnosticada d'infradotació respon a unes inversions insuficients durant els anys precedents. Igualment, superar els problemes que pot suposar aquest fenomen implica que l'evolució actual de les xifres d'inversió siga oposada a la passada però, aquest no és el cas i la inversió en infraestructures de transport valencianes

continua registrant valors menors a la mitjana estatal. Llavors, es fa impossible la convergència al nivell relatiu de dotacions infraestructurals de la resta de territoris de l'Estat i, alhora, s'agreuja el fenomen d'infradotació ja patent. En l'apartat de resultats ha quedat clar que les inversions en infraestructures de transport al País Valencià no mantenen cap lligam amb el pes relatiu de la nostra producció i població. Si més no, per al període analitzat, les davallades inversores han estat molt intenses mentre el pes del PIB valencià en l'Estat no s'ha reduït i el pes poblacional no ha parat de créixer. Fins i tot, l'imprescindible sector portuari valencià ha estat sofrint una caiguda molt notable de les seues inversions. Amb el port de València entre els capdavanters de l'Estat, és necessari capgirar l'evolució de les inversions i implementar-ne d'altres tant rellevants com el Corredor Mediterrani. És a dir, el corredor on s'han de posar en marxa una sèrie d'infraestructures multimodals que construeixen una xarxa policèntrica amb determinats nodes on s'assenten veritables plataformes logístiques d'abast internacional que aprofiten les dinàmiques socials i econòmiques reals ja existents entre els territoris que hi formen la megaregió euromediterrània. Territoris que, alhora, representen al si de l'Estat els eixos de major tirada exportadora i de producció industrial, de principal aflluència turística o amb localització geogràfica estratègica per al context del comerç internacional.

Després del recorregut pels problemes del finançament valencià i les deficiències en matèria infraestructural hem detectat algunes relacions quantitatives entre els fenòmens d'infrafinançament i menor dotació i inversió en infraestructures de transport. En primer lloc, el volum de l'activitat productiva per habitant d'un territori no és gaire rellevant per determinar on es dirigeixen els recursos del sistema de finançament autonòmic, així com les inversions i l'estoc d'infraestructures de transport. Igualment, els territoris que més han estat rebent del sistema de finançament també han estat els màxims receptors d'inversió en infraestructures de transport. Encara més, són els mateixos que ja disposen de major estoc per càpita en dites infraestructures. Tot açò, insistim, sense seguir cap patró basat en la renda per càpita o la població.

El País Valencià i els territoris mediterranis acostumen a situar-se entre les regions amb un tracte més desfavorable. Davant d'aquesta situació, s'albira una realitat en què el repartiment de les despeses de l'Estat semblen seguir una lògica territorial i no d'eficiència econòmica o solidaritat entre territoris. El patró radial de part de les infraestructures terrestres amb major impacte sobre l'accessibilitat, el finançament amb peatge de les autopistes perifèriques i amb pressupost de les centralistes, les congestions a les carreteres nacionals de la costa i la infrautilització d'altres interiors o la gestió conjunta dels aeroports (una excepció entre tots els estats similars a l'espanyol) amb el damnatge que provoca a aeroports amb beneficis com el d'Alacant front d'altres amb pèrdues com el de Barcelona i, majoritàriament, el de Madrid són aspectes que alimenten aquest supòsit.

A banda de la lògica territorial de la distribució de gran part dels recursos, un altre aspecte que connecta els fenòmens de l'infrafinançament i la menor dotació i inversió en infraestructures de

transport és que no resten problemàtiques excepcionals i aïllades. El dèficit fiscal que arrossega el País Valencià en totes les publicacions de balances fiscals (oficials i no oficials; amb un mètode o altre) detalla que existeixen altres partides molt importants per al desenvolupament del territori que adquireixen una rellevància no major a la del finançament, però igual o superior a la de les infraestructures de transport per a explicar la magnitud de dit dèficit. Parlem de protecció social o la regulació i promoció econòmica, entre d'altres. Per tant, els valencians no sofrim únicament insuficiències relatives en els casos del finançament autonòmic i les infraestructures de transport. Hem destacat aquests casos en aquest estudi per l'especial rellevància i atenció que reben en la tradició acadèmica i l'actualitat econòmica, i per la dificultat que suposa afrontar un estudi que integre totes les àrees. Però no són una excepció, més bé, parlem d'un problema estructural. Aquests fenòmens que hem tractat al nostre treball formen part d'una problemàtica o asimetria global entre les relacions econòmiques i polítiques de l'Estat espanyol i el País Valencià. En altres paraules, de la tradicional manera de fer d'Espanya o de no fer, dels valencians.

Els resultats del present estudi i les conclusions que se'n deriven han de promoure la reflexió sobre les línies principals sobre què s'han d'assentar les polítiques futures per al desenvolupament territorial valencià. Les nostres són les que oferim en els paràgrafs que segueixen i, precisament, es nodreixen de l'enfocament local i territorial del desenvolupament, motivador d'un canvi estructural entés com el conjunt de transformacions o innovacions que han de ser incorporades en els diferents àmbits territorials i en els sistemes productius locals, i que implica combinar actuacions a nivell micro majoritàriament, però també meso, macro i meta. En aquesta terminologia encunyada per Albuquerque (2012), el nivell micro ha de garantir la incorporació d'innovacions tecnològiques i de gestió de les activitats productives al si del teixit d'empreses existent en cada territori, el nivell meso vetllarà per la intermediació i cooperació dels agents econòmics i socials des de diferents nivells jurisdiccionalmentals per tal de cercar entorns innovadors, el nivell meta respondrà les necessitats d'una visió llargterminista (cultura emprenedora, animació i mobilització social, cooperació públicoprivada...) i, finalment, el nivell macro generarà les condicions generals d'estabilitat així com un marc regulatori procliu al desenvolupament productiu.

Un element comú als problemes detectats amb l'estudi del sistema de finançament autonòmic i la distribució de recursos d'infraestructures de transport ha estat la dependència respecte de l'administració central. En altres paraules, per al cas del finançament era l'executiu central qui prenia les decisions sobre el repartiment dels recursos per satisfer les necessitats de despesa de les regions i per al cas de les infraestructures de transport les competències de gestió d'aquelles infraestructures de major abast requereien també sobre l'ens central de govern. D'aquesta manera, entenem la descentralització com un mecanisme capaç de conduir-nos cap a la superació dels límits al desenvolupament que suposa sotmetre's a la desigual distribució dels recursos que fa l'Estat, mancada

de patrons eficients i/o solidaris. Sens dubte, la descentralització és un lligam entre els fenòmens que hem estudiat.

La descentralització de les competències de les administracions públiques aproximaria la presa de decisions a l'àmbit on les problemàtiques ciutadanes són més palpables i, alhora, dotaria dites administracions de les capacitats per actuar en una escala més apropiada per a l'òptica local del desenvolupament. Per una banda, avançar en la descentralització fiscal permetria superar moltes distorsions del sistema de finançament autonòmic vigent i consentiria caminar cap a altres opcions com el concert econòmic (condició necessària de l'autonomia política), on cada regió recaptaria els seus ingressos i gestionaria també les seues despeses a canvi d'una mena de quota o contribució a l'Estat en termes semblants als de les actuals regions forals. En aquest cas, la solidaritat territorial es produiria amb major garanties i, segons les dades ací exposades, el País Valencià n'hauria de ser beneficiari net per la seua condició de territori amb una riquesa per càpita sota la mitjana espanyola.

Per altra banda, la descentralització de les polítiques d'infraestructures retornaria a l'eficiència econòmica i a les necessitats socials el protagonisme que les conviccions territorials els han negat. Potser, la descentralització en matèria fiscal és una qüestió més tractada acadèmicament, per exemple, per la Teoria del Federalisme Fiscal de la qual hem parlat en el marc teòric d'aquest estudi, però la cessió de majors competències cap a les administracions regionals i locals en l'àrea d'infraestructures de transport no gaudeix del mateix ressò. Malgrat això, després de veure els resultats que la política estatal en infraestructures ha generat per al País Valencià, hem de plantejar els avantatges que suposaria descentralitzar la presa de decisions en dit àmbit. Parlem, que els propis territoris demandants de la infraestructura siguen els qui protagonitzen la seua projecció, construcció i gestió. Tot això, és clar, acompanyats dels corresponents recursos que, per exemple, la descentralització fiscal aportaria.

Encara més, aquesta via obligaria a centrar més atenció no sols als efectes de la infraestructura sobre els nodes principals de la xarxa, sinó també a les conseqüències (no sempre positives) sobre els nodes menors i la resta de municipis sobre els quals la infraestructura discorre. Igualment, forçaria a madurar un aspecte clau com és la governança territorial orientada a la cooperació entre els territoris o institucions implicats en el desenvolupament de la infraestructura per tal de satisfer les necessitats i interessos de tothom (administracions, grups d'interés empresarials i socials, etc.), i sense ajustar-se completament als límits jurisdiccionals formals que, sovint, no són del tot significatius pel que a dinàmica socioeconòmica respecta. El Corredor Mediterrani en seria un exemple molt clar per la necessària connexió que implicaria entre els actors institucionals i econòmics (i també socials) dels territoris de la Mediterrània per tal de coordinar el conjunt dels ports, ferrocarrils i plataformes logístiques i, a la fi, gestionar la pròpia euroregió. Tanmateix, les bones pràctiques de governança podrien extrapolar-se a la resta d'àmbits que abraça l'enfocament del desenvolupament territorial. No

obstant, cal ser conscients que tant al País Valencià com a la resta de l'Estat hi ha una absència tradicional de cultura del pacte i cooperació, fet que clarament obstaculitza les possibilitats d'iniciatives de governança entre territoris (Farinós, 2008; Pueyo i Hernández, 2013)

Precisament, tant la governança territorial com el desenvolupament des d'una òptica territorial atorguen un paper clau al pilar institucional. Cal fer una crítica a l'actitud impassible de l'entramat institucional valencià i la sistemàtica invisibilitat i complaença davant la distribució de recursos. Davant el constant tracte discriminatori que ha sofert el nostre territori en les qüestions del finançament o les infraestructures de transport (també en altres àmbits), els diferents governants (i resta d'actors econòmics i socials) no han estat capaços d'engegar un veritable procés de canvi. El paper de les institucions és clau en el procés de desenvolupament d'un territori, quan aquestes romanen inactives o impassibles en un camí que dirigeix al "contradesenvolupament" s'assoleixen situacions tan delicades com la del País Valencià: la situació d'invisibilitat d'un territori a l'hora de distribuir recursos (finançament i inversió pública) i negociar les estratègies de les polítiques territorials causada per una defensa feble dels interessos, la qual ha suposat immensos costos en termes econòmics i de benestar.

Per tot això, el canvi institucional és necessari, no sols envers les relacions amb l'Estat, sinó també en la manera de gestionar les actuacions internes al nostre territori. Pensem, que si s'aconsegueix incrementar la inversió pública sobre l'economia valenciana, les repercussions sobre el creixement poden ser força palpables, però l'increment de recursos financers per una millora del model de finançament no repercutirà necessàriament en el mateix grau sobre els serveis fonamentals dels valencians i les valencianes. Existeix el filtre institucional que condiona la gestió dels recursos que per ell hi passen.

Fins i tot, la millora de les inversions públiques no generarà l'impacte esperat si el pilar institucional no és capaç d'articular el canvi estructural necessari mitjançant altres elements que es troben en la base del desenvolupament territorial i que imprescindiblement cal estimular. Aquests són:

- L'esperit empresarial valencià i la seua estratègia competitiva basada en la qualitat, la diferenciació, el coneixement, la productivitat i la sostenibilitat.
- El capital humà i els lideratges socials i institucionals.
- La innovació i creativitat en els processos productius i socials.
- La confiança, la participació i la col·laboració social però també productiva (capital social relacional). Aquesta última mitjançant la construcció d'espais de col·laboració públicoprivada (lligats a la innovació i amb la universitat com a actor clau) o el foment de la integració productiva via xarxes d'empreses, clústers, cadenes productives, etc., entre les PIMES valencianes, però també incloent a les grans empreses i els seu important paper tractor i de lideratge.

- La cultura com a sector fonamental de l'activitat econòmica i la identitat com a motor de cohesió social i diferenciació productiva en un context de "glocalització" (Soler, 2011b).

En resum, les administracions públiques han d'adoptar un rol animador de tots aquests elements socials i econòmics. La interacció empresarial cada cop és més complexa i el territori on cada unitat productiva s'ubica condiciona l'entorn innovador, les relacions entre proveïdors i clients i, en definitiva, esdevé crucial per determinar la seua capacitat competitiva. Venim a dir que el territori és un element actiu en el desenvolupament i també compta, pel que tot allò que hi conviu a dintre condicionarà quelcom que des de fora s'hi faça. Amb tot, la contrastació de la hipòtesi del nostre estudi ens ha revelat l'abast que les polítiques territorials i una determinada idiosincràsia poden assolir en la fixació de topalls al desenvolupament, en aquest cas, del País Valencià.

Com diu la dita popular *a camí llarg, passa curta*. L'estratègia valenciana de futur és embrollada, però per entreveure alguns avanços cal escometre una de les primeres passes possibles sense més dilació. El nostre desideràtum ací ha estat enunciar-ne unes poques, però no pleguem en l'esforç i el coratge de seguir descobrint-ne d'altres.

REFERÈNCIES BIBLIOGRÀFIQUES

- AGUILERA, G. (2015): Engany a alta velocitat. *El Temps*, 1597, pp. 10-19.
- ALBALATE, D. (2009): Les infraestructures de transport a Catalunya. *Idees*, 32, pp. 7-23.
- ALBURQUERQUE, F. (2012): Crisis y desarrollo local: aspectos clave para avanzar. *Jornadas sobre retos de futuro de los gobiernos locales*, Vitoria.
<http://www.delalburquerque.es/images/subidas/file/Crisis%20y%20DEL_.pdf>. Recuperat el 16 de gener de 2015.
- ALEMANY, J. (2009): Els port catalans: alternatives de futur. *Idees*, 32, pp 24-31.
- ARROW, K.J. i KURZ, M. (1970): *Public investment, the rate of return and optimal fiscal policy*. Baltimore: The Johns Hopkins Press.
- ASCHAUER, D. (1989): ¿Is public expenditure productive? *Journal of Monetary Economics*, XXII, 2, pp. 177-200.
- AVE (2012): *La financiación pública de la Comunitat Valenciana y sus consecuencias económicas*. Asociación Valenciana de Empresarios (AVE).
<http://www.ave.org.es/adjuntos/financiacion_publica_cv.pdf>. Recuperat el 5 de juliol de 2005.
- BALDWIN, R. i KRUGMAN, P. (2004): Agglomeration, Integration and Tax Harmonization. *European Economic Review*, 48, pp. 1-23.
- BALLESTER, L. (8 de gener de 2014): La N-332 es la única nacional que conecta dos capitales de provincia que aún no es autovía. *Levante- EMV*. <<http://www.levante-emv.com/comunitat-valenciana/2014/01/08/n-332-unica-nacional-conecta/1066350.html>>. Recuperat el 12 de setembre de 2014.
- BALLESTER, L. (21 d'octubre de 2014): Fomento impulsa el eje atlántico mientras las obras se retrasan en el mediterráneo. *Levante EMV*, pp.3.
- BALLESTER, L. (16 de gener de 2015): Europa da prioridad al eje central en las previsiones de tráfico y descabalga a Valencia. *Levante EMV*.
<<http://www.levante-emv.com/comunitat-valenciana/2015/01/16/europa-da-prioridad-eje-central/1212992.html>>. Recuperat el 17 de gener de 2015.
- BARBERÁN, R. et al. (2000): *Las balanzas fiscales de las Comunidades Autónomas (1991–1996): Análisis de los flujos fiscales de las Comunidades Autónomas con la Administración Central*. Barcelona: Ariel.
- BASSOLS, M. (2014): El finançament autonòmic. *Conferència sobre finançament i Alternatives des de l'Arc Mediterrani*. València, 3 d'abril.
- BASSOLS, M., BOSCH, N. i VILALTA, M. (2010): El model de finançament autonòmic de 2009: descripció i valoració.

- <http://economia.gencat.cat/web/.content/documents/arxius/doc_16485316_1.pdf>. Recuperat el 2 de juliol de 2014.
- BAYÀ, M.R. (2009): Estudi comparatiu sobre infraestructures de transport. <<http://www.idees.net/files/941-188-document/bayampliatcat.pdf>> . Recuperat el 10 de juny de 2014.
 - BEL, G. (2010): *Espanya, capital París*. Barcelona: La Campana.
 - BEL, G. i FAGEDA, X. (2007): *Aeroports i poder*. Barcelona: Edicions 62.
 - BEL, G. i GARCIA-MILÀ, T. (2007): Dotació i gestió d'infraestructures de transport. En *Economia catalana: reptes de futur* (pp.295-319). Barcelona: BBVA i Generalitat de Catalunya Ed.
 - BENEYTO, R. (2012): *El finançament dels valencians. Una insuficiència històrica*. València: Demos 2, Fundació Nexe.
 - BIEHL, D. (1986): *The Contribution of Infrastructure to the Regional Development*. Final Report of the Infrastructure Study Group. Bruselas-Luxemburgo: Comission of the European Communities.
 - BOIRA, J.V. (2002): *Euram 2010. La via europea*. València: 3 i 4 Ed.
 - BOIRA, J.V. (2009): Infraestructures de transport a l'Arc Mediterrani. Comentaris sobre un estudi comparatiu. *Idees*, 32, pp. 287-291.
 - BONAGLIA, F., LA FERRARA, E. i MARCELINO, M. (2000): *Public capital and economic performance: evidence from Italy*. Bocconi University: IGIER.
 - BOSCH, N. i ESPASA, M. (2006): Les balances fiscals: concepte, mètode i aplicacions. *El Clip*, 35. <<http://www.gencat.cat/drep/iea/pdfs/c35.pdf>>. Recuperat el 15 de maig de 2014.
 - BOSCH, N. i SOLÉ-OLLÉ, A. (2007): Yardstick competition and the political costs of raising taxes: an empirical analysis of Spanish municipalities. *International Tax and Public Finance*, 14, pp. 71-92.
 - BOSCH, N. i DURÁN, J.M., (2005): Evolución del sistema de financiación de las CCAA en los últimos 25 años y perspectivas de reforma. En *La financiación de las comunidades autónomas: políticas tributarias y solidaridad interterritorial* (pp. 21-44). Barcelona: Publicacions i Edicions Universitat de Barcelona.
 - CAMAGNI, R. (1992): *Economia Urbana*. Barcelona: Antoni Bosch Ed.
 - CÀMERA DE COMERÇ DE BARCELONA I CÀMERA DE COMERÇ DE VALÈNCIA (2010): *L'informe de l'Observatori d'Infraestructures del Corredor Mediterrani*. <http://www.cambrabcn.org/c/document_library/get_file?uuid=793ca8d0-f6e1-4355-880a-c132282ed441&groupId=1533402>. Recuperat el 22 de juliol de 2014.
 - CASTELLANOS, A. et al. (2008): *Estimació de les balances fiscals de les comunitats autònomes respecte de l'Estat espanyol, 1995–2005*. Barcelona: Fundació Josep Irla.

- <www.irla.cat/documents/balances_fiscals.pdf>. Recuperat l'1 de juliol de 2014.
- CBO (2010): *The budget and economic outlook: An Update*. Congress of the United States. <<http://www.cbo.gov/sites/default/files/08-24-BudgetEconUpdate.pdf>>. Recuperat el 12 de juny de 2014.
 - COMISSIÓ D'EXPERTS CORTS VALENCIANES (2013): *Criterios y propuestas para un nuevo sistema de financiación autonómica*. València: Corts Valencianes.
 - COPELAND C., LEVINE, L., i MALLETT (2011): *The role of public works infrastructure in economic recovery*. Congressional Research Service. <<http://fas.org/sgp/crs/misc/R42018.pdf>>. Recuperat el 15 de juny de 2011.
 - DALMAU, J.C. i DESCALÇ, A. (2009): *Una introducció a l'economia pública*. València: Publicacions de la Universitat de València (PUV).
 - DE LA FUENTE, A. i GUNDÍN, M. (2007): *El sistema de financiación de las CCAA de régimen común. Un análisis crítico y algunas propuestas de reforma*. Madrid: FEDEA. <<http://documentos.fedea.net/pubs/eee/eee236.pdf>>. Recuperat el 15 d'agost de 2014.
 - DOWNS, A. (1957): Una teoria econòmica de la acció política en una democràcia. En *Democràcia y economia política* (pp.195-230). Madrid: Instituto de Estudios Fiscales.
 - DURÁN, J.M. (2007): La corresponsabilidad fiscal en la financiación autonómica: un tema aún pendiente. *Principios*, 7, pp. 109-121.
 - ESTACHE, A. i SINHA, S. (1999): Does decentralization increase spending on public infrastructure? *Policy Research Working Paper, 1457*. Washington, DC: The World Bank.
 - ESTELLER-MORÉ, A. i SOLÉ-OLLÉ, A. (2009): Preference-matching and decentralization. Evidence from Spain. *Working Paper, 2*, Institut d'Economia de Barcelona (IEB).
 - FARINÓS, J. (2008): Gobernanza territorial para el desarrollo sostenible: estado de la cuestión y agenda. *Boletín de la A.G.E.*, 46, pp. 11-32.
 - FELDSTEIN, M. (30 d'octubre de 2008): The stimulus plan we need now: the president-elect won't have to wait till january to act. *The Washington Post*.
 - FERNALD, J. G. (1999): Road to prosperity? Assessing the link between public capital and productivity. *American Economic Review*, 89 (3), pp. 619-638.
 - GALLEGO, J.R. (2006): Desarrollo local y desarrollo global. En *Gestión y Promoción del Desarrollo Local* (pp. 4-15). València: Publicacions de la Universitat de València (PUV).
 - GARCÍA-MILÀ, T. i MCGUIRE, T.J. (1992): The contribution of publicly provided inputs to states economies. *Regional Science and Urban Economics*, 22 (2), pp.229-241.
 - GARCIA-MILÀ, T., MCGUIRE, T. J. i PORTER, R. H. (1996): The effect of public capital in state-level production functions reconsidered. *Review of Economics and Statistics*, 78 (1), pp. 177-180.

- GAYUBO, P. (2006). Repercusiones para Castilla y León de la evolución del modelo de financiación autonómica. *Informes a Iniciativa Propia 2*. Junta de Castilla y León.
- GILL, B., PÉREZ, F. I CUCARELLA, V. (2008): *Informe sobre la problemática del sistema de financiación de las comunidades autónomas de régimen común*. València: Institut Valencià d'Investigacions Econòmiques (IVIE).
- HOLTZ-EAKIN, D. (1994): Public-sector capital and the productivity puzzle. *Review of Economics and Statistics*, 76 (1), pp. 12-21.
- HOOVER, E.M. (1937): *Location theory and the shoe and the leather industries*. Califòrnia: Harvard University Press.
- HULTEN, C. R. i SCHWAB, R. M. (1993): Infrastructure spending: where do we go from here? *National Tax Journal*, 46 (3), pp. 261-273.
- HULTEN, C.R. i SCHWAB, R.M. (1997): A fiscal federalism approach to infrastructure policy. *Regional Science and Urban Economics*, 27, pp. 139-159.
- IVEE (2010): *Llibre blanc de les infraestructures de l'Euram*. Barcelona: Institut Ignasi Villalonga d'Economia i Empresa.
<http://www.mcrit.com/euram/documentos/docsgeneral/llibre_blanco_gen09.pdf>. Recuperat el 23 de juny de 2014.
- INSTITUTO DE ESTUDIOS FISCALES (2006): *Informe sobre metodología de cálculo de las balanzas Fiscales*.
<http://www.minhap.gob.es/Documentacion/Publico/GabineteMinistro/Varios/Metodologia_BalanzasFiscales.pdf>. Recuperat el 2 de juliol de 2014.
- INSTITUTO DE ESTUDIOS FISCALES (2008): *Las balanzas fiscales de las CC.AA. españolas con las AA. Públicas Centrales 2005*.
<<http://www.meh.es/Documentacion/Publico/GabineteMinistro/Varios/BalanzasFiscalesCCAA.pdf>>. Recuperat el 20 d'agost de 2014.
- IZQUIERDO, R. (S.F.): *Efectos económicos de las inversiones en infraestructuras: el plan de infraestructuras de España 2000-2010*. Foro Infraestructuras y Servicios.
<http://www.foroinfra.com/nuevo_marzo/CEMT%20-%2016%20Symposium_%2024.pdf>. Recuperat el 3 de juny de 2014.
- JOANIS, M. (2007): Intertwined Federalism: Accountability Problems under Partial Decentralization. *Mimeo*, University of Toronto.
<<http://www.cirano.qc.ca/pdf/publication/2009s-39.pdf>>. Recuperat el 10 de juliol de 2014.
- KAPPELER *et al.* (2012): Does fiscal decentralization foster regional investment in productive infrastructure? *Document de treball de l'IEB*. <<http://www.ub.edu/ubeeconomics/wp-content/uploads/2013/01/doc2012-32.pdf>>. Recuperat el 3 de juliol de 2014.

- KRUGMAN, P. (17 d'octubre de 2008): Let's get fiscal. *The New York Times*.
<http://www.nytimes.com/2008/10/17/opinion/17krugman.html?_r=0>. Recuperat el 25 d'agost de 2014.
- LEÓN, S. (2009): ¿Por qué el sistema de financiación autonómica es inestable? *Revista Española de Investigaciones Sociológicas (Reis)*, 128, pp.57-87.
- LLOBET, G. (2014). El pozo sin fondo del AVE. *Blog Nada es gratis*.
<<http://nadaesgratis.es/gerard-llobet/el-pozo-sin-fondo-del-ave>>. Recuperat el 20 de gener de 2015.
- LÓPEZ, C. (2014): *Evolución de la red viaria española e indicadores de accesibilidad para el análisis de los cambios territoriales*. Treball Fi de Màster en Tecnologies de la Informació Geogràfica per a l'Ordenació del Territori: SIG i teledetecció. Departament de Geografia i Ordenació del Territori de la Universitat de Saragossa, curs 2013/2014. Tutor: Ángel Pueyo Campos.
- MARSHALL, A. (1890): *Principles of economies*. London: McMillan.
- MARTÍN, P. (2005): El papel de las infraestructuras públicas en el desarrollo regional. *Revista de Ciencias Sociales y Humanidades*, 27, XV, pp.45-67.
- MAS, M. *et. al.* (1996): Infrastructures and productivity in the Spanish regions. *Regional Studies*, 30 (7), pp. 641-649.
- MAS, M. i MAUDOS, J. (2003): Infraestructuras y crecimiento regional en España diez años después. Ponència presentada a la *XXIX Reunió d'Estudis Regionals*, Santander, 27-29 de novembre.
- MINISTERI D'HISENDA I ADMINISTRACIONS PÚBLIQUES (2014): *Informe sobre la dimensión territorial de la actuación de las Administraciones Públicas, ejercicio 2011*.
<<http://www.minhap.gob.es/Documentacion/Publico/GabineteMinistro/Varios/informe%20corto%20ministerio.pdf>>. Recuperat el 24 de juliol de 2014.
- MITCHELL, D. (2005): The impact of government spending on economic growth.
<<http://www.heritage.org/research/reports/2005/03/the-impact-of-government-spending-on-economic-growth>>. Recuperat el 5 de juny de 2014.
- MORENO, J. (2000): *Transporte, dinámica económica y desarrollo regional*.
<<http://www.ehu.es/Jmoreno/TextosTransporte/desarrolloregional.pdf>>. Recuperat el 12 de juny de 2014.
- MUNELL, A.H. (1999): Public policies, regional inequalities and growth. *Journal of Public Economics*, 73, pp. 85-105.

- PERALTA, S. (2007): Budget setting autonomy and political accountability. *Mimeo*, Universidade Nova de Lisboa. <<http://www.ieb.ub.edu/aplicacio/fitxers/SS07Peralta.pdf>>. Recuperat el 15 d'agost de 2014.
- PUEYO, A. i HERNÁNDEZ, M.L. (2013): L'Espagne face à la Grande Récession depuis 2008. *Mappemonde*, 111, pp. 1-20.
- PUEYO, A., JOVER, J. i ZUÑIGA, M. (2012): Accessibility evaluation of the transportation network in Spain during the first decade of the 21st century. En *Territorial implications of high speed rail* (pp.83-104). Universidad de Castilla-La Mancha: Ed. José M. de Ureña.
- RAUSELL, P. (2013): Comprender la economía de la cultura como vía para salir de la crisis. *El profesional de la información*, 4 (XXII), pp. 286-289.
- RAUSELL, P. *et al.* (2012): Culture as a factor for Economic and Social Innovation. *Report Sostenuto Tome 01*. <http://www.uv.es/econcult/pdf/Sostenuto_Volume1_EN.pdf>. Recuperat el 3 de gener de 2015.
- RAUSELL, P. I ABELEDO, R. (2013): La cultura, la innovación y la creatividad como retos y oportunidades para el futuro de Europa. En *Impactos de la dimensión cultural en el desarrollo* (pp. 101-126). Girona: Cátedra UNESCO de Políticas Culturales y Cooperación de la Universidad de Girona.
- REIG, E. i LÓPEZ, M. (2009): Capital físico y capital tecnológico. En *Economía Española y del País Valenciano* (pp. 51-73). València: PUV.
- RODDEN, J. (2002): The dilemma of fiscal federalism: grants and fiscal performance around the world. *American Journal of Political Science*, 46, pp. 670-687.
- SEN, A. (2000). *Desarrollo y libertad*. Barcelona: Editorial Planeta.
- SOLÉ-OLLÉ, A. (2003): Electoral accountability and tax mimicking: the effects of electoral margins, coalition government and ideology. *European Journal of Political Economy*, 19, pp. 685-713.
- SOLÉ – OLLÉ, A. (2008): Evaluación de la descentralización desde la perspectiva de la Teoría del Federalismo Fiscal. *Ekonomiaz: Revista vasca de economía*, 69, pp. 178–205.
- SOLER, V. (2009): *Economía Española y del País Valenciano*. València: Publicacions de la Universitat de València (PUV).
- SOLER, V. (2011a): *L'ofici de raonar*. València: Publicacions de la Universitat de València (PUV).
- SOLER, V. (2011b): El valencià al món socioeconòmic. *Jornada de Sociolingüística d'Alcoi*, Alcoi. <<http://www.upv.es/contenidos/JOSOCIOL/info/U0559735.pdf>>. Recuperat el 20 de gener de 2015.
- SORRIBES, J. (2012): *La ciudad: economía, espacio, sociedad y medio ambiente*. València: Tirant Lo Blanch.

- TANZI, V. i SCHUKNECHT, L. (2000): Public spending in the 20th century: a global perspective. <<http://catdir.loc.gov/catdir/samples/cam032/99040258.pdf>>. Recuperat el 22 de juliol 2014.
- TOMAS, J.A. (2008). El desarrollo local sostenible en clave estratégica. *Ciriec-españa, revista de economía pública, social y cooperativa*, 61, pp.73-101.
- TURRÓ, M. (2014): El corredor mediterrani. *Euroregió de l'Arc Mediterrani*. <<http://euroregioeuram.eu/xarxa/el-corredor-mediterrani-un-corredor-multimodal/>>. Recuperat el 15 de desembre de 2014.
- URIEL, E. (2013): *Introducción a la Econometría*. <<http://www.uv.es/uriel/libroses.htm>>. Recuperat el 5 de juliol de 2014.
- VÁZQUEZ, A. (1988): *Desarrollo local: una estrategia de creación de empleo*. Madrid: Pirámide.
- VILANOU, O. (2007): Anàlisi de les subvencions d'anivellament de les comunitats autònomes: descripció, deficiències i lliçons que ens ofereix l'experiència comparada. *Papers de treball*, 89, pp. 187-189.
- WILSON, J.D. (2006): Tax competition in a federal setting. En *Handbook of Fiscal Federalism* (pp.339-354). Massachusetts: Ehtisham Ahmad and Giorgio Brosio.

FONTS DE DADES

- ANUARI DEL MINISTERI DE FOMENT (2013): <http://www.fomento.gob.es/MFOM/LANG_CASTELLANO/ATENCION_CIUADADANO/INFORMACION_ESTADISTICA/EstadisticaSintesis/Anuario/2013/TablasAnuario2013.htm>. Recuperat el 2 de juliol de 2014.
- ANUARI DE MOBILITAT D'ABERTIS I RACC (2009): <http://www.enmotomasseguro.com/_Documentacion/Informes_Estadisticas/INFORMES%20Y%20ESTUDIOS/A%C3%91O%202010/anuario%20de%20la%20movilidad%202009.pdf>. Recuperat el 2 d'agost de 2014.
- BANC D'ESPANYA (2014): Butlletí estadístic febrer 2014. Madrid: Banc d'Espanya.
- FUNDACIÓN BBVA-IVIE (2014): El stock y los servicios del capital en España y su distribución territorial y sectorial (1964-2012). <http://www.fbbva.es/TLFU/microsites/stock09/fbbva_stock08_index.html>. Recuperat el 20 de juny de 2014.
- INE: <<http://www.ine.es/>>. Recuperat el 6 de juny de 2014.
- MAPES DE TRÀFIC DEL MINISTERI DE FOMENT (2012):

- <http://www.fomento.es/MFOM/LANG_CASTELLANO/DIRECCIONES_GENERALES/CARRETERAS/TRAFFICO_VELOCIDADES/MAPAS/>. Recuperat el 10 d'agost de 2014.
- PRESSUPOSTOS DE LES COMUNITATS AUTÒNOMES. WEB DEL MINISTERI D'HISENDA: <<http://serviciosweb.meh.es/apps/publicacionpresupuestos/asp/inicio.aspx>>. Recuperat el 20 de novembre de 2014.
 - WEB D'ADIF: <http://www.adif.es/ca_ES/index.shtml>. Recuperat l'1 de juliol de 2014.
 - WEB D'AENA: <<http://www.aena.es/csee/Satellite/Home>>. Recuperat el 2 de juliol de 2014.
 - WEB DE FERROCARRILS DE LA GENERALITAT VALENCIANA: <<http://www.fgv.es/page.php>>. Recuperat el 15 de juny de 2014.
 - WEB DE RENFE OPERADORA: <<http://www.renfe.com/>>. Recuperat l'1 de juliol.
 - WEB DEL PORT DE VALÈNCIA: <http://www.valenciaport.com/es_ES/Paginas/default_es_ES.aspx>. Recuperat el 26 de juny.
 - DADES D'HISENDA AUTONÒMICA DE FEDEA: <<http://www.fedea.net/datos-hacienda-autonomica/>>. Recuperat el 15 de desembre de 2014.

ANNEXOS

ANNEX 1. ÍNDEX DE TAULES I FIGURES

Índex de taules

Taula 1. Arguments sobre la descentralització

Taula 2. Evolució del dèficit en % del PIB

Taula 3. Evolució del deute públic en % del PIBpm (2000-2014II)

Taula 4. Despesa en operacions no financeres de les liquidacions dels pressupostos autonòmics (euros per càpita en números índex)

Taula 5. Despesa per càpita per capítols de pressupost* per al període 2002-2014 (euros per càpita en números índex)

Taula 6. Ingressos públics no financers per càpita (números índex; % sobre el PIB nominal a preus de mercat)

Taula 7. Indicadors de finançament del model i any 2002 (xifres en € corrents)

Taula 8. Recursos per càpita del sistema finançament model 2002 (números índex)

Taula 9. Indicadors finançament any 2009 (xifres en € corrents)

Taula 10. Sistema de finançament per al període 2009-2012 (números índex)

Taula 11. Sistema de finançament durant 2002-2012 (euros per càpita i números índex)

Taula 12. Rànquing de regions segons recursos per càpita

Taula 13. Recursos per càpita per a regions amb competències en educació 1995-2001 (números índex)

Taula 14. Evolució del PIB real regional (preus de 2008)

Taula 15. PIB real per càpita de les regions de règim comú (números índex, mitjana = 100)

Taula 16. Esforç pressupostari* en sanitat i educació (% despesa de les operacions no financeres)

Taula 17. Partides de despesa pressupostària de la Generalitat relacionades amb l'activitat econòmica per a 2005-2014* (punts percentuals respecte la despesa per càpita mitjana del total de CCAA)

Taula 18. Competències de gestió de carreteres per CCAA (% sobre km)

Taula 19. Distribució de competències en la gestió de ferrocarrils (% sobre km)

Taula 20. Km de xarxa metropolitana de ferrocarril per cada 1000hab. i per km² de superfície

Taula 21. Saldos fiscals relatius, 2011

Taula 22. Saldo fiscal de les balances del 2005 (% sobre el PIB)

Taula 23. Pes de les distintes partides en els saldos fiscals agregats (2011)

Taula 24. Pes de les distintes partides en els saldos fiscals agregats, cas valencià (2011)

Índex de figures

Figura 2. Esquema cronològic dels models de finançament autonòmic

Figura 2. Evolució recursos sistema finançament 2002-2012 (euros per càpita)

Figura 3. Despesa per càpita mitjana en sanitat i educació per al període 2002-2014* (números índex, mitjana CCAA = 100; operacions no financeres)

Figura 4. Esforç pressupostari en sanitat i educació (mitjana període 2002-2014*; % despesa de les operacions no financeres)

Figura 5. Competències de gestió de les carreteres valencianes (km)

Figura 6. Pes de les infraestructures viàries sobre cada territori 1964-2011 (%; preus de 2005)

Figura 7. Inversió per càpita en infraestructures viàries 1995-2011 (euros constants de 2005)

Figura 8. Estoc d'infraestructures viàries per càpita 1995-2011 (euros constants de 2005)

Figura 9. Taxes de variació simple de l'indicador "km de carreteres per cada 1000 habitants" en el període 1995-2012

Figura 10. Taxa variació simple indicador "km de carreteres per km²" en 1990-2012

Figura 11. Estoc d'infraestructures viàries per km² (milers d'€ per km² en termes constants de 2005)

Figura 12. Inversió en infraestructures viàries en termes de PIB 1995-2011 (% sobre valors corrents)

Figura 13. Estoc infraestructures viàries sobre PIBpm 1995-2011 (% sobre valors corrents)

Figura 14. Vies de gran capacitat (pes en % segons quilòmetres de xarxa)

Figura 15. Autopistes de peatge de la xarxa estatal en servei al 2010

Figura 16. Autopistes lliures que van entrar en servei entre 1985 i 1993

Figura 17. Pes de l'estoc d'infraestructures ferroviàries sobre el total d'infraestructures del territori 1964-2011 (termes constants de 2005)

Figura 18. Inversió per càpita en infraestructures ferroviàries 1995-2011 (euros constants de 2005)

Figura 19. Estoc d'infraestructures ferroviàries per càpita 1995-2011 (euros per habitant constants de 2005)

Figura 20. Estoc d'infraestructures ferroviàries per km² 1964-2011 (milers d'€ per km² en termes constants de 2005)

Figura 21. Inversió en infraestructures ferroviàries en termes de PIBpm 1995-2011 (%; preus de 2005)

Figura 22. Pes de l'estoc d'infraestructures ferroviàries sobre el PIBpm 1995-2011 (% sobre valors corrents)

Figura 23. Línies implantades d'AVE (juny 2013)

Figura 24. Ports més rellevants segons transport de mercaderies al 1992 (%)

Figura 25. Ports més rellevants segons transport de mercaderies al 2013 (%)

Figura 26. Ports més rellevants segons transport de passatgers al 1992 (%)

Figura 27. Ports més rellevant segons transport de passatgers al 2013 (%)

Figura 28. Pes de l'estoc d'infraestructures portuàries sobre el total infraestructures de transport del territori 1964-2011 (% , termes constants de 2005)

Figura 29. Pes de les inversions portuàries sobre inversions portuàries de l'Estat, quota de mercaderies i de passatgers 1992-2011 (% , termes constants de 2005)

Figura 30. Pes de l'estoc portuari sobre estoc estatal, quota de passatgers i mercaderies 1992-2011 (%)

Figura 31. Pes de l'estoc portuari regional sobre el total estatal. Anàlisi comparada 1964-2011 (% , termes constants 2005)

Figura 32. Inversions per càpita en ports 1995-2011 (euros constants per habitant de 2005)

Figura 33. Estoc d'infraestructures portuàries per càpita 1995-2011 (euros constants de 2005)

Figura 34. Inversions en infraestructures portuàries en termes de PIB 1995-2011 (% , termes corrents)

Figura 35. Pes en % de l'estoc d'infraestructures portuàries sobre PIBpm 1995-2011 (termes corrents)

Figura 36. Transport de passatgers al 1990 (quota en %)

Figura 37. Transport de passatgers al 2013 (quota en %)

Figura 38. Transport de mercaderies al 1990 (quota en %)

Figura 39. Transport de mercaderies al 2013 (quota en %)

Figura 40. Pes de l'estoc d'infraestructures aeroportuàries sobre total d'infraestructures del territori 1964-2011 (% , termes constants de 2005)

Figura 41. Pes de les inversions en aeroports sobre les inversions en aeroports de l'Estat, quota de passatgers i de mercaderies 1990-2011 (% , termes constants de 2005)

Figura 42. Pes de les infraestructures aeroportuàries valencianes sobre el total estatal i quotes de transport de passatgers i mercaderies 1990-2011 (% , preus de 2005)

Figura 43. Inversió per càpita en aeroports 1995-2011 (euros constants de 2005)

Figura 44. Estoc per càpita d'infraestructures aeroportuàries 1995-2011 (euros constants de 2005)

Figura 45. Inversió en aeroports en termes de PIBpm 1995-2011 (% , valors corrents)

Figura 46. Estoc en termes de PIBpm de les infraestructures aeroportuàries 1995-2011 (termes corrents)

Figura 47. Inversió per càpita en infraestructures de transport 1995-2011 (euros constants de 2005)

Figura 48. Estoc per càpita d'infraestructures de transport 1995-2011 (euros per habitant, preus de 2005)

Figura 49. Inversió en infraestructures de transport en termes de PIBpm 1995-2011 (% , valors corrents)

Figura 50. Estoc d'infraestructures de transport en termes de PIB (% , valors corrents)

Figura 51. Pes de la població, del PIBpm* i de la inversió en infraestructures de transport valencianes** sobre total estatal (%)

Figura 52. Pes de la població, del PIBpm* i de l' estoc d'infraestructures de transport valencianes** sobre total estatal (%)

Figura 53. Gràfic de dispersió recursos dels SFA i PIBpm (euros per càpita, mitjana 2002-2011)

Figura 54. Gràfic de dispersió d'inversió per càpita en infraestructures de transport (euros per càpita) i PIBpm (€ per habitant), mitjana 2002-2011

Figura 55 Gràfic de dispersió entre estoc i inversió per càpita en infraestructures de transport (euros per habitant, mitjana 2002-2011)

Figura 56 Gràfic de dispersió estoc per càpita d'infraestructures de transport (euros per càpita) i PIB (€ per habitant), mitjana 2002-2011

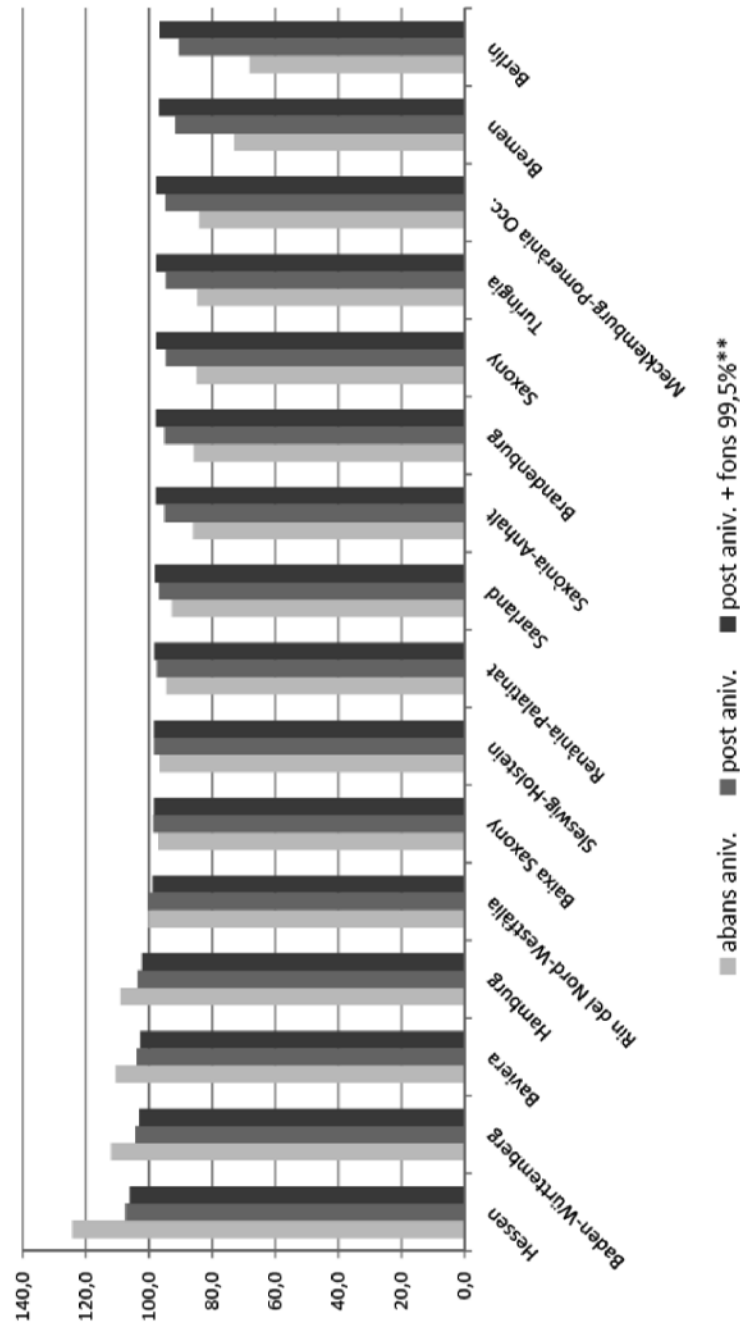
Figura 57. Gràfic de dispersió dels recursos per càpita del SFA (€) i inversió per càpita en infraestructures de transport (euros per càpita). Valors mitjans de 2002-2011

Figura 58. Gràfic de dispersió dels recursos per càpita del SFA (€ per càpita) i estoc per càpita d'infraestructures de transport (milers d'€ per habitant), mitjana 2002-2011

Figura 59. Gràfic dispersió saldo fiscal relatiu total per càpita i PIB per càpita, milers d'€ (2011)

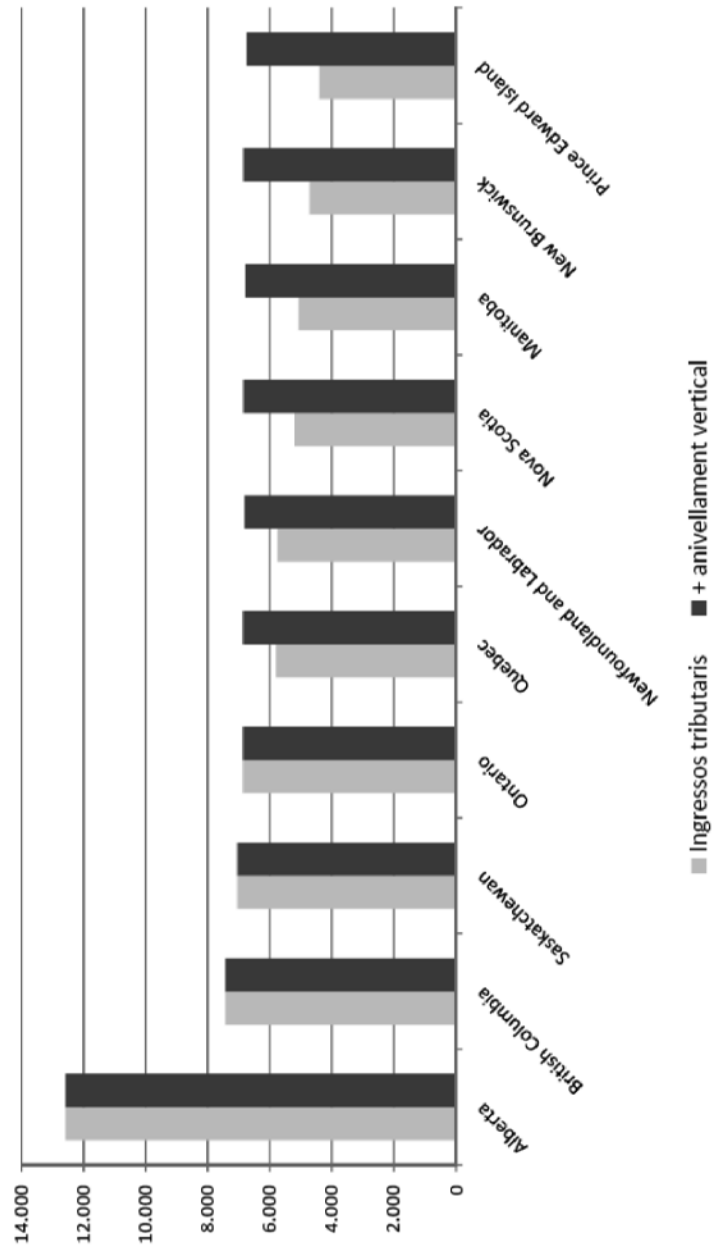
ANNEX 2. TAULES I FIGURES

Figura 3. Índex de recursos del model de finançament alemany (2007)



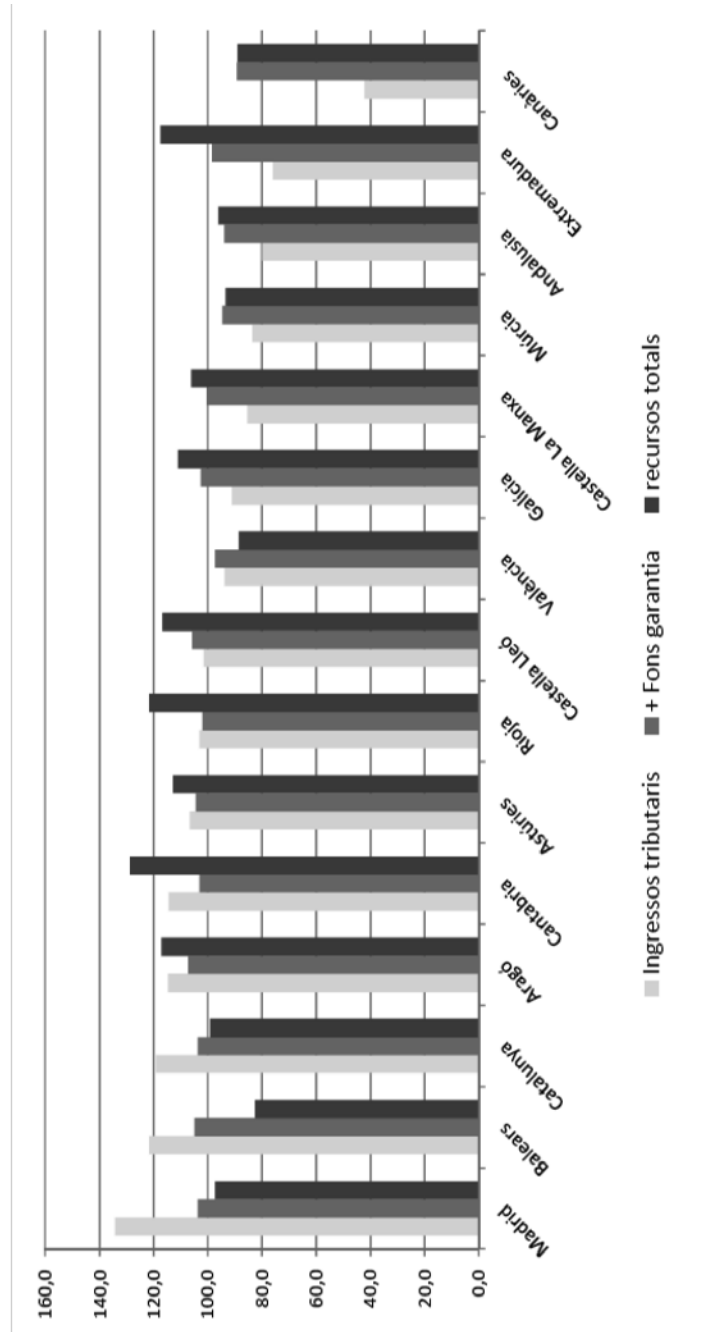
Font: Bassols (2014)

Figura 4. Recursos del model de finançament canadenc (2008-2009)



Font: Bassols (2014)

Figura 5. Índex de recursos per càpita de les CC.AA. espanyoles (dades homògenes de 2011)



Font: Bassols (2014)

Figura 4. Recull de declaracions d'actors protagonistes dels processos de negociació de models de finançament

<p>Tomás de la Quadra-Salcedo, Ministre d'Administració Territorial durant el període 1982-1985: <i>“Allò lògic haguera sigut prendre en compte uns paràmetres, com la dispersió de la població, i calcular el seu pes en el cost de la provisió dels serveis. Però, al final políticament no es va fer així. Políticament es negociava al marge d'eixes consideracions (tècniques)... no deixaven de tenir-se en compte... però més bé s'ajustava la xifra, primer, amb les CCAA i després es buscaven els paràmetres per a la fórmula. El disseny de la fórmula era a l'inrevés. El pes dels paràmetres no s'establia primer, que haguera estat allò més racional”</i> (pp.70).</p>
<p>Abel Caballero, Secretari de Política Institucional del Partit Socialista (1988-1993): <i>“El procés es fa al revés. El procés és quant anem a donar-li a cadascun. I després una fórmula que el reproduïska (...). És una pacte polític. Acordem primer el diner i després dissenyem la fórmula per a que s'ajuste.”</i> (pp.70).</p>
<p>Joaquín Almunia, Ministre d'Administracions Públiques durant 1986-1989: <i>“El disseny del model el fei el Ministeri d'Hisenda... o siga, que Administracions Públiques no va dissenyar el model que es va posar damunt la taula en la negociació. Era un model basat en una fórmula... en una equació... basat en uns paràmetres... Y, amb els ordinadors d'Hisenda, que aleshores Hisenda tenia ordinadors, doncs eren capacs de fer “ n “ simulacions, decidir políticament quin volien que fos el resultat final i trobar l'equació, els paràmetres i les ponderacions que els donara. Era tan racional com això (...). La població pesava, per exemple, el 75% i la superfície el 22%, per què? Doncs perquè s'havia decidit quin era el resultat, i el resultat era que cap CCAA perdria, que el volum de recursos addicionals tenia un límit, que era aquell que Hisenda podia finançar... hi havien demandes particulars de insuficiència en la valoració dels traspassos que havia que atendre per aconseguir un acord polític... i clavats en eixos elements que eren més bé polítics, s'introduïen les dades en l'ordinador i a través de diferents simulacions s'arribava a una fórmula que permetia el resultat desitjat.”</i> (pp.71).</p>

Font: León (2009)

Taula 1. Km de carreteres per cada 1000 habitants 1995-2012

	1995	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Total	3,965	4,062	4,022	3,973	3,918	3,868	3,817	3,775	3,700	3,619	3,603	3,598	3,597	3,587
Andalusia	3,288	3,377	3,314	3,304	3,262	3,226	3,182	3,136	2,957	2,903	2,874	2,851	2,856	2,843
Aragó	8,303	8,500	8,505	9,242	9,144	9,036	9,047	8,993	8,861	8,737	8,668	8,699	8,775	8,778
Astúries	4,420	4,588	4,619	4,689	4,748	4,720	4,738	4,748	4,743	4,739	4,745	4,731	4,744	4,772
Illes Balears	2,828	2,602	2,519	2,432	2,355	2,280	2,210	2,159	2,114	2,049	2,016	1,991	1,974	1,974
Canàries	2,916	2,598	2,468	2,409	2,301	2,251	2,207	2,122	2,212	2,166	2,138	2,132	2,020	2,005
Cantàbria	4,568	4,869	4,858	4,818	4,740	4,718	4,690	4,648	4,571	4,468	4,419	4,426	4,430	4,453
Castella i Lleó	12,207	13,393	13,452	13,265	13,103	13,107	13,123	13,154	13,122	12,947	13,026	13,117	13,168	13,256
Castella-La Manxa	10,735	10,773	10,719	10,317	10,425	10,267	10,157	10,137	9,872	9,547	9,506	9,626	9,597	9,606
Catalunya	1,833	1,927	1,912	1,874	1,844	1,814	1,767	1,712	1,711	1,636	1,644	1,647	1,649	1,656
País Valencià	2,137	2,090	2,060	2,009	1,954	1,906	1,868	1,828	1,785	1,728	1,705	1,676	1,680	1,682
Extremadura	7,925	8,216	8,316	8,345	8,311	8,360	8,373	8,549	8,464	8,385	8,369	8,491	8,451	8,481
Galícia	5,838	6,393	6,399	6,407	6,398	6,427	6,417	6,439	6,426	6,405	6,411	6,420	6,446	6,485
Madrid	0,628	0,601	0,606	0,583	0,579	0,590	0,579	0,570	0,555	0,541	0,530	0,524	0,526	0,522
Múrcia	3,067	3,148	3,108	3,110	3,014	2,921	2,844	2,703	2,694	2,620	2,559	2,543	2,542	2,369
Navarra	6,948	6,711	6,688	6,598	6,848	6,746	6,571	6,629	6,535	6,479	6,419	6,357	6,432	6,205
País Basc	2,052	2,099	2,074	2,045	2,039	2,025	2,001	1,985	1,985	1,965	1,972	1,964	1,979	1,977
La Rioja	6,734	6,701	6,798	6,718	6,564	6,424	6,304	6,238	6,122	6,010	5,808	5,828	5,907	5,966
Ceuta i Melilla	0,008	0,424	0,421	0,420	0,420	0,419	0,420	0,419	0,421	0,445	0,441	0,422	0,422	0,406

Font: Elaboració pròpia a partir de dades de l'Anuari del Ministeri de Foment i l'INE.

Taula 2. Km de carreteres per Km² de superfície 1990-2012

	1990	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Total	0,309	0,323	0,324	0,324	0,325	0,326	0,327	0,329	0,328	0,326	0,327	0,328	0,328	0,327
Andalusia	0,267	0,280	0,277	0,279	0,279	0,280	0,281	0,281	0,270	0,269	0,268	0,268	0,270	0,269
Aragó	0,208	0,213	0,214	0,234	0,234	0,234	0,237	0,239	0,239	0,239	0,240	0,239	0,242	0,241
Astúries	0,451	0,460	0,463	0,469	0,475	0,472	0,473	0,474	0,474	0,473	0,473	0,472	0,472	0,472
Illes Balears	0,424	0,436	0,435	0,433	0,433	0,431	0,430	0,432	0,435	0,434	0,434	0,431	0,432	0,434
Canàries	0,610	0,595	0,582	0,583	0,570	0,570	0,572	0,562	0,600	0,600	0,599	0,599	0,572	0,571
Cantàbria	0,454	0,487	0,488	0,486	0,483	0,486	0,488	0,489	0,487	0,482	0,480	0,482	0,481	0,484
Castella i Lleó	0,325	0,350	0,351	0,346	0,342	0,343	0,344	0,346	0,347	0,344	0,347	0,347	0,347	0,347
Castella-La Manxa	0,229	0,235	0,236	0,231	0,237	0,238	0,240	0,244	0,242	0,240	0,244	0,247	0,247	0,247
Catalunya	0,349	0,375	0,376	0,374	0,377	0,379	0,377	0,373	0,382	0,370	0,373	0,375	0,375	0,376
País Valencià	0,359	0,363	0,365	0,365	0,365	0,365	0,368	0,369	0,370	0,368	0,368	0,360	0,361	0,362
Extremadura	0,202	0,209	0,212	0,212	0,212	0,214	0,215	0,220	0,219	0,217	0,217	0,221	0,220	0,220
Galícia	0,536	0,582	0,583	0,584	0,585	0,589	0,589	0,592	0,593	0,593	0,593	0,594	0,595	0,597
Madrid	0,395	0,391	0,404	0,400	0,407	0,424	0,424	0,425	0,422	0,421	0,416	0,415	0,418	0,417
Múrcia	0,297	0,322	0,325	0,334	0,333	0,331	0,331	0,323	0,332	0,331	0,328	0,330	0,331	0,309
Navarra	0,356	0,355	0,356	0,356	0,375	0,374	0,370	0,378	0,378	0,381	0,381	0,380	0,386	0,372
País Basc	0,590	0,602	0,596	0,589	0,589	0,587	0,583	0,581	0,585	0,581	0,582	0,580	0,582	0,578
La Rioja	0,351	0,358	0,369	0,372	0,371	0,371	0,372	0,375	0,375	0,374	0,364	0,364	0,366	0,368
Ceuta i Melilla	0,031	1,813	1,813	1,813	1,813	1,813	1,813	1,813	1,844	1,969	1,969	1,969	2,000	1,969

Font: Elaboració pròpia a partir de dades de l'Anuari del Ministeri de Foment i PINE.

Taula 3. Distribució de les autopistes de peatge (pes % dels km)

	1990	2012	diferencia en pp
Andalusia	7,53	7,97	0,43
Aragó	8,22	5,19	-3,03
Astúries	2,61	0,73	-1,88
Castella i Lleó	8,86	9,09	0,23
Catalunya	24,53	20,86	-3,67
País Valencià	16,48	12,13	-4,35
Galícia	5,05	10,84	5,79
Madrid	4,07	4,79	0,73
Múrcia	0,51	3,80	3,29
Navarra	6,51	4,60	-1,91
País Basc	9,55	8,20	-1,35
La Rioja	5,05	3,93	-1,12

Font: Elaboració pròpia a partir de dades de l'Anuari del Ministeri de Foment

Taula 4. Transport de mercaderies en tones en ports 1992-2013 (part I)

	Almeria-		Bahía		Balears		Barcelona		Bilbao		Cartagena		Castelló		Ceuta		Ferrol-	
	A	Almeria-	Almería-	de	Balears	Barcelona	Bilbao	Cartagena	Castelló	Ceuta	Ceuta	Castelló	Castelló	Ceuta	San	San	Gijón	
	Coruña	Alacant	Algesires	Almería	Motril	Avilés	Cadix	Balears	Barcelona	Bilbao	Cartagena	Castelló	Castelló	Ceuta	Cibrao	Gijón		
2013	11696728	2350349	87663771	4874800	0	4673258	3683989	11694055	41829359	30072863	29472305	13918072	2455352	12541409	17539116			
2012	13129882	2255251	88744994	5431315	0	5106692	3848343	11594223	42210715	29507186	30372927	12949645	2782835	13713746	17073838			
2011	11679479	2221781	83034788	4617285	0	5118933	4093922	11356584	43639081	31998521	22709471	13122723	2767384	12067650	15182558			
2010	12255223	2205912	70609152	3856307	0	4590327	3910893	11708874	43664322	34666185	19228258	12480298	2647410	10672103	15718085			
2009	11985707	2516146	70457213	3950790	0	4000015	3959009	11865520	42715063	32180077	20571788	11113555	2605030	12259893	14703239			
2008	12841240	2799990	74711433	5846987	0	4945449	4971986	13442896	51430286	39397938	25696864	13597367	2781689	12861948	19313649			
2007	14371165	3645495	74514162	6884525	0	5604306	7258078	14686285	51366492	40023425	24037378	13142176	2611993	11067593	20820120			
2006	13881032	3721116	73206558	6690756	0	5988595	5855915	14428239	47517196	38590827	25486938	13313718	2306044	10168010	20476961			
2005	14352798	3545591	68096931	0	9774561	5011141	5809631	13277685	44932482	34090494	26716058	13419476	1947422	9706742	21750950			
2004	13283093	3350628	65742513	0	8848020	5085641	5295859	11973771	41065313	33214269	23378686	11443531	2173454	9904982	20154788			
2003	12356601	3397829	61604589	0	8264771	4771047	4783823	11815056	35169556	28099276	21285792	9984895	1845989	8889583	19156942			
2002	12939577	3092663	55534414	0	7714878	4162081	4718096	11541237	32082943	26257108	21865471	10371151	2198435	9248200	20490685			
2001	11706992	3291175	52746898	0	8538762	3793549	4681590	10751033	31831272	27100442	20340550	10317230	2442979	8728453	19158632			
2000	12716362	3008978	47679230	0	9107487	4071143	4650819	10375720	30180321	28745108	18198140	9846728	2854721	8540954	19916432			
1999	12145657	2995291	45639325	0	9277690	3553631	3952422	9624844	28367126	27113232	13217017	9235954	3286272	8486526	18217092			
1998	11720697	2668729	44666986	0	7923751	3895812	3993665	9354647	25844497	27119688	11933304	8118253	4208947	7955941	15520071			
1997	11216384	2192137	40052180	0	6003022	3748242	3445749	13773613	25416493	23083706	9773592	8423865	4458016	7325314	13464310			
1996	11236629	2416206	36836455	0	7840135	0	3778146	13562597	24147754	22646531	10032281	8500307	3081848	7198083	17522710			
1995	12152541	2162715	36967618	0	8824730	0	4942958	10851286	23257446	27901389	10921577	7752673	5542453	6908929	18033166			
1994	11687976	2180692	35020943	0	7720835	0	4166234	5880292	21471168	29687429	9046266	7747674	5832509	5858125	16716099			
1993	11694816	2099501	30002289	0	8352554	0	3738900	5764200	18119778	30005869	10404260	6918724	4482873	4834206	16127029			
1992	13261943	2675815	30023767	0	8564331	0	3083453	5547477	18829701	30563369	12093567	7291060	4442924	4856853	16359129			

Font: Elaboració pròpia a partir de dades de l'Anuari del Ministeri de Foment

Taula 4. Transport de mercaderies en tones en ports 1992-2013 (part II)

	Huelva	Las Palmas	Màlaga	Marín i Ria de Pontevedra	Melilla	Motril	Pasajes	Santa Cruz de Tenerife	Santander	Sevilla	Tarragona	València	Vigo	Vilagràcia	Total
2013	26684955	21786483	2929573	1857130	979982	1952373	2955339	13127310	4977193	4384560	27972459	65216266	4172217	966372	454427638
2012	28692876	24863825	4716516	1873156	961917	2018421	3093539	14570801	5154415	4553508	33121702	66052723	4038250	1011790	473445031
2011	27119431	25209452	5020835	1846430	869740	2088955	3252174	14392996	5116845	4606766	31892762	65722046	4313541	820285	455882418
2010	22430511	22376418	2340342	1956970	824021	1943344	3896113	15945937	5002591	4355127	32678773	63897080	4313493	737639	430911708
2009	17711785	21163464	2144571	1670117	827367	1964678	3519105	16031099	4478126	4494825	31194669	57744501	3929966	967421	412724739
2008	20698946	25881946	4662975	1670951	750147	2391816	4778156	18167244	5490099	4599719	32902268	59735163	5030124	1132011	472531287
2007	21941112	27287730	5876624	1962024	805518	2753037	5077554	19837549	6251481	4717638	36044390	53821226	5502944	1199295	483111315
2006	21627634	25342490	5575042	1836420	828193	2876797	5511192	19729878	5922940	5277014	31473934	47501503	5237498	1204505	461576945
2005	21031263	24661671	4352515	1941684	814719	0	5409436	19687667	6700405	4845001	311108936	40822191	4753448	1194536	439755434
2004	18372060	23188055	2713797	1685686	738798	0	5736141	19066292	5973293	4477893	29375804	38118998	4675673	1134204	410171242
2003	18254105	20792361	2405953	1762610	750672	0	5946690	17608773	5444314	4682273	28740230	36023940	4411861	1169041	379418572
2002	18321228	16363599	2383638	1995312	805198	0	5394670	16864401	5476347	4601832	28846448	32690795	4091141	1160573	361212121
2001	18599789	17587201	1925032	1905904	759825	0	4717856	17117606	5176420	4913117	26870518	28633458	4031664	1024516	348692463
2000	18015559	16408734	2884375	1784127	792990	0	4529975	16991357	5380189	4613253	27523751	25583500	3694671	1010900	339105524
1999	15965127	16650393	8544959	1715228	774191	0	4528950	16193918	5260022	4169846	25688906	23830575	3272533	803282	322510009
1998	14749022	14654280	9600667	1410680	814712	0	4046299	15448081	5126325	3926386	24899148	20715421	3099512	684465	304099986
1997	14693377	12253536	8909976	1401922	744939	0	3838816	14372592	4583109	4026918	31333853	18246146	2871776	643050	290296633
1996	14903186	11190512	8753043	1135781	741931	0	3510048	13981807	4616972	3767955	31071004	16102494	3105165	606762	282286342
1995	16349536	10782206	9243420	1331027	866247	0	4134194	14391024	4696096	3555273	28800483	16391219	3704630	562974	291027810
1994	12553235	10352580	8907330	995639	732609	0	3856270	13496398	4236191	3074470	23790408	13217558	3805519	507617	262542066
1993	11135582	9386952	8506051	903309	755600	0	4292514	12274639	3800680	2677655	23814126	10524565	3347496	591772	244555940
1992	10669522	9573799	9266689	884191	640636	0	4138097	12934165	3812711	3321974	24901255	11462664	3372691	583507	253155290

Font: Elaboració pròpia a partir de dades de l'Anuari del Ministeri de Foment

	A Coruña	Alacant	Algeires	Almeria	Almeria -Motril	Avilés	Bahía de Cádiz	Balears	Barcelona	Bilbao	Cartagena	Castelló	Ceuta	Ferrol-San Cibrao	Gijón	Huelva	Las Palmas
1992	9176	55609	3695564	0	246985	0	135881	2060491	602699	0	0	0	2397582	0	0	533775	589937
1993	13246	57012	3686654	0	301168	0	78464	2014657	475750	89118	0	0	2278222	0	0	415619	523178
1994	7569	85206	3697194	0	286554	0	67285	2074989	663098	136719	903	0	2130971	0	0	394774	564248
1995	6142	138861	3314834	0	372161	0	64643	1135068	674107	134905	2499	0	1997334	0	0	302571	761752
1996	9988	198569	3372961	0	410724	0	76035	1139751	730693	133218	0	0	2024718	0	0	0	1183101
1997	18654	193481	3527808	0	523059	0	82753	1459987	852701	149953	0	0	2111537	0	386	0	1095331
1998	36250	216294	3855144	0	608328	0	100316	1471554	1118533	163985	3034	0	2261697	0	1892	0	1169151
1999	25627	241193	4068052	0	682607	0	148489	1717124	1382025	132211	17228	0	2376732	0	0	0	1027523
2000	36123	283247	4257934	0	749402	0	140752	1845339	1408608	129883	16817	0	2510196	0	4662	0	1068308
2001	26955	281546	4358374	0	860948	0	98583	1881473	1441247	134954	16415	0	2444940	0	0	0	914125
2002	25790	236775	4486492	0	956888	0	137491	2284220	1606545	121408	14680	0	2342077	0	0	0	748369
2003	42644	245086	4549709	0	1105745	0	171113	2537138	1867021	111622	12423	0	2172183	0	0	0	955294
2004	43402	263876	4623274	0	1132071	0	190020	4130757	1968247	144677	18388	0	2434938	0	3841	0	989906
2005	33757	283946	4827545	0	1136072	0	153345	4226163	2196303	177795	29073	0	2148115	564	1225	0	906400
2006	39988	362092	5166177	1083132	0	0	196716	5265192	2534210	185388	30615	0	2376649	2984	1391	414	730867
2007	50294	369562	5224923	1114879	0	0	220110	5759439	2872892	172626	39922	70	2577968	3158	1681	1368	668667
2008	57817	351514	5065883	1163227	0	0	254441	5400016	3236976	179572	35374	0	2487472	3151	6125	201	1275468
2009	54687	323075	4966545	1182834	0	0	257074	4801184	3201696	166104	67916	0	2128886	2445	4537	525	1382977
2010	68581	308365	5040859	995004	0	0	352302	5465991	3438725	165024	104294	849	1894008	643	11431	0	1544183
2011	128563	333532	4445503	926572	0	0	394337	4890098	3801617	151421	88081	586	1812268	9423	57086	29781	1667266
2012	140890	296722	4793919	725193	0	2284	357702	4961028	3423025	142754	83917	746	1875392	7083	60261	81645	1904848
2013	156890	244460	5153143	691829	0	655	398275	5799347	3608457	141979	132216	1514	1877342	10865	66681	34013	2161268

Font: Elaboració pròpia a partir de dades de l'Anuari del Ministeri de Foment

Taula 5. Número total de passatgers en ports 1992-2013 (part II)

	Málaga	Marín i Ria de Pontevedra	Melilla	Motril	Pasajes	Santa Cruz de Tenerife	Santander	Sevilla	Tarragona	València	Vigo	Vilagracia	Total
1992	257945	0	474802	0	0	2268061	128702	878	967	267705	0	0	13726759
1993	273452	0	540541	0	0	2172075	150523	313	601	246673	0	774	13318040
1994	333475	0	515099	0	456	2523615	158541	0	10653	194424	28762	2494	13877029
1995	322220	433	447388	0	79	3621092	140324	287	52714	232215	25828	1425	13748882
1996	275388	0	415532	0	693	3929227	149741	1593	38831	196783	37612	2789	14327947
1997	256187	0	319004	0	84	3988863	141812	2616	654	208284	36729	2898	14972781
1998	282704	0	353736	0	116	4382097	135051	3477	1456	249095	37446	5382	16456738
1999	387172	0	338843	0	0	4609510	132890	2062	582	202799	48566	5258	17546493
2000	389909	0	353915	0	0	4957939	119150	3181	1910	263628	64005	4838	18609746
2001	352447	0	385658	0	0	4910190	130524	2656	889	274096	50773	5634	18572427
2002	401909	0	361632	0	0	4858549	114384	1180	5737	314354	72434	5886	19096800
2003	448127	0	352590	0	0	5009756	118888	2081	1977	295125	71712	6805	20077039
2004	457431	0	363130	0	0	4945822	138167	2632	3780	300548	93503	4228	22252638
2005	470163	0	397744	0	0	4770015	163398	9702	8862	327372	131020	3585	22402164
2006	504552	0	443176	2542	0	4639322	154254	13841	1273	346266	129268	6803	24217112
2007	611896	0	518417	5495	0	4960804	160718	15962	4438	510213	146935	4970	26017407
2008	642529	0	537065	2676	0	4626319	170776	17241	2643	436030	491591	5290	26449397
2009	791041	0	590715	3460	0	4344429	164559	87345	1829	431917	1090327	3549	26049656
2010	985053	0	633044	2335	0	4653602	246700	11612	3148	471976	1074258	4373	27476360
2011	942214	0	642017	75886	0	4844385	219202	15739	143	671698	250442	3126	26400986
2012	900537	0	810883	289312	0	4581614	194488	15250	153	808687	235328	2012	26695673
2013	663192	0	783594	354520	0	5128037	209821	12824	1394	820148	167838	2199	28622501

Font: Elaboració pròpia a partir de dades de l'Anuari del Ministeri de Foment

Taula 6. Quota de mercaderies del conjunt de ports regionals sobre el total estatal (% de tones)

	Catalunya	Pais Valencia	Pais Basc
2013	15,36%	17,93%	6,62%
2012	15,91%	17,16%	6,23%
2011	16,57%	17,78%	7,02%
2010	17,72%	18,24%	8,04%
2009	17,91%	17,29%	7,80%
2008	17,85%	16,11%	8,34%
2007	18,09%	14,62%	8,28%
2006	17,11%	13,98%	8,36%
2005	17,29%	13,14%	7,75%
2004	17,17%	12,90%	8,10%
2003	16,84%	13,02%	7,41%
2002	16,87%	12,78%	7,27%
2001	16,83%	12,11%	7,77%
2000	17,02%	11,34%	8,48%
1999	16,76%	11,18%	8,41%
1998	16,69%	10,36%	8,92%
1997	19,55%	9,94%	7,95%
1996	19,56%	9,57%	8,02%
1995	17,89%	9,04%	9,59%
1994	17,24%	8,82%	11,31%
1993	17,15%	7,99%	12,27%
1992	17,27%	8,46%	12,07%

Font: Elaboració pròpia a partir de dades de l'Anuari del Ministeri de Foment

Taula 7. Quota de passatgers del conjunt de ports de cada regió sobre total estatal

	Catalunya	País Valencia	País Basc
2013	12,61%	3,72%	0,50%
2012	12,82%	4,14%	0,53%
2011	14,40%	3,81%	0,57%
2010	12,53%	2,84%	0,60%
2009	12,30%	2,90%	0,64%
2008	12,25%	2,98%	0,68%
2007	11,06%	3,38%	0,66%
2006	10,47%	2,93%	0,77%
2005	9,84%	2,73%	0,79%
2004	8,86%	2,54%	0,65%
2003	9,31%	2,69%	0,56%
2002	8,44%	2,89%	0,64%
2001	7,76%	2,99%	0,73%
2000	7,58%	2,94%	0,70%
1999	7,88%	2,53%	0,75%
1998	6,81%	2,83%	1,00%
1997	5,70%	2,68%	1,00%
1996	5,37%	2,76%	0,93%
1995	5,29%	2,70%	0,98%
1994	4,86%	2,02%	0,99%
1993	3,58%	2,28%	0,67%
1992	4,40%	2,36%	0,00%

Font: Elaboració pròpia a partir de dades de l'Anuari del Ministeri de Foment

Taula 8. Número total de passatgers en aeroports 1990-2013 (part I)

	ALACANT	BARCELONA	BILBAO	FUERTEVENTURA	GRAN CANARIA	EIVISSA	LANZAROTE	MADRID	MÀLAGA	MENORCA
2013	9.622.896	35.174.926	3.784.050	4.198.587	9.564.717	5.704.615	5.252.793	39.661.478	12.875.914	2.553.839
2012	8.838.849	35.091.360	4.162.079	4.330.448	9.688.012	5.528.545	5.081.307	45.102.128	12.531.704	2.531.756
2011	9.898.034	34.332.486	4.034.249	4.899.232	10.352.066	5.616.593	5.440.346	49.542.117	12.762.465	2.562.498
2010	9.369.762	29.172.157	3.875.999	4.110.512	9.285.125	5.012.690	4.826.979	49.632.904	11.996.139	2.493.280
2009	9.122.466	27.294.156	3.637.811	3.670.932	8.926.353	4.543.607	4.568.417	47.950.995	11.571.212	2.418.989
2008	9.562.068	30.169.663	4.149.490	4.401.466	9.988.084	4.616.604	5.304.094	50.501.156	12.752.905	2.592.731
2007	9.095.552	32.705.447	4.253.618	4.525.166	10.062.358	4.724.753	5.471.758	51.789.619	13.546.963	2.754.568
2006	8.868.867	29.835.713	3.857.551	4.334.629	9.964.799	4.408.391	5.461.553	45.158.242	13.012.662	2.659.241
2005	8.766.873	26.941.215	3.831.362	3.996.672	9.565.130	4.130.806	5.309.005	41.560.552	12.591.501	2.569.932
2004	8.535.198	24.363.294	3.386.412	3.841.675	9.223.626	4.116.123	5.318.750	38.121.423	11.938.804	2.605.897
2003	8.160.359	22.541.624	2.838.512	3.843.632	8.961.854	4.108.038	5.203.813	35.359.101	11.438.919	2.684.708
2002	6.970.549	21.168.997	2.446.262	3.557.988	8.768.867	4.044.498	4.946.774	33.677.304	10.307.579	2.698.034
2001	6.497.171	20.545.680	2.455.816	3.530.136	9.084.904	4.383.218	4.921.786	33.777.862	9.821.333	2.801.886
2000	5.988.435	19.375.338	2.538.871	3.380.377	9.105.001	4.433.770	4.773.464	32.566.066	9.421.944	2.754.663
1999	5.339.150	17.128.668	2.200.129	3.132.947	9.005.765	4.115.652	4.535.383	27.590.676	8.637.111	2.703.076
1998	4.824.804	15.746.291	2.064.192	2.678.630	8.488.181	3.779.768	4.403.787	24.920.547	7.688.034	2.422.925
1997	4.398.709	14.562.498	1.969.245	2.440.256	7.926.390	3.527.481	3.985.506	23.116.108	7.190.555	2.181.909
1996	4.023.778	12.918.697	1.747.142	2.349.400	7.656.198	3.275.316	3.777.450	21.269.637	6.577.554	2.020.554
1995	3.835.902	11.313.388	1.559.941	2.330.642	7.602.548	3.348.512	3.705.094	19.570.473	6.259.168	2.070.384
1994	3.456.889	10.296.695	1.398.573	2.126.483	7.471.051	3.220.336	3.527.472	18.225.098	5.513.169	2.055.386
1993	2.863.932	9.654.140	1.291.926	1.772.850	6.763.602	2.734.814	3.000.392	17.342.157	4.869.088	1.725.468
1992	2.776.819	10.026.244	1.397.493	1.587.476	7.053.679	2.574.657	2.784.095	18.069.004	4.827.207	1.672.918
1991	2.648.532	8.982.719	1.193.396	1.299.253	6.691.856	2.548.101	2.736.166	16.107.840	4.867.615	1.498.836
1990	2.688.171	9.050.380	1.075.280	1.118.546	6.281.858	2.459.318	2.371.232	16.037.585	4.663.778	1.502.763

Font: Elaboració pròpia a partir de dades de l'Anuari del Ministeri de Foment

Taula 8. Número total de passatgers en aeroports 1990-2013 (part II)

	LA PALMA	PALMA DE MALLORCA	SEVILLA	TENERIFE NORD	TENERIFE SUD	VALÈNCIA	TOTAL
2013	790.438	22.755.662	3.673.879	3.511.347	8.567.862	4.590.629	172.283.632
2012	945.659	22.651.503	4.268.863	3.713.452	8.381.067	4.734.555	177.581.287
2011	1.047.427	22.711.137	4.939.040	4.090.539	8.503.155	4.966.810	185.698.194
2010	969.197	21.098.297	4.211.853	4.045.087	7.184.562	4.915.838	172.200.381
2009	1.019.816	21.188.232	4.038.029	4.048.281	6.939.168	4.730.015	165.668.479
2008	1.124.481	22.810.871	4.366.144	4.229.320	8.043.575	5.767.468	180.380.120
2007	1.145.189	23.204.877	4.476.537	4.122.343	8.316.750	5.908.681	186.104.179
2006	1.110.282	22.384.977	3.840.226	3.983.283	8.514.961	4.944.576	172.339.953
2005	1.081.132	21.218.897	3.491.796	3.746.956	8.320.291	4.633.490	161.755.610
2004	970.234	20.374.223	2.642.647	3.365.579	8.376.022	3.100.613	150.280.520
2003	897.033	19.129.976	2.239.710	2.917.246	8.653.264	2.421.698	141.399.487
2002	845.648	17.762.005	2.007.037	2.484.879	8.777.876	2.122.541	132.586.838
2001	894.200	19.122.832	2.149.215	2.497.596	8.945.278	2.279.136	133.708.049
2000	849.603	19.296.722	2.037.353	2.395.755	8.705.273	2.237.270	129.859.905
1999	824.074	19.087.656	1.688.492	2.170.740	8.545.603	1.966.689	118.671.811
1998	747.577	17.559.059	1.596.283	2.015.207	8.111.391	1.852.775	108.899.451
1997	696.811	16.448.610	1.542.427	2.041.474	7.406.913	1.908.050	101.342.942
1996	674.534	15.266.958	1.453.469	1.963.501	7.109.230	1.850.956	93.934.374
1995	671.214	14.637.405	1.306.062	1.933.604	7.231.335	1.755.287	89.130.959
1994	666.109	14.050.986	1.250.035	1.781.940	7.357.210	1.547.409	83.944.841
1993	642.589	12.429.486	1.334.198	1.404.557	6.940.614	1.577.872	76.347.685
1992	612.611	11.899.282	2.814.517	1.428.193	6.375.026	1.712.369	77.611.590
1991	528.295	11.739.508	1.710.994	1.200.903	6.207.052	1.541.576	71.502.642
1990	465.186	11.278.294	1.630.833	995.114	5.593.312	1.348.951	68.560.601

Font: Elaboració pròpia a partir de dades de l'Anuari del Ministeri de Foment

Taula 9. Transport de mercaderies en tones en aeroports 1990-2013 (part I)

	ALACANT	BARCELONA	BILBAO	FUERTEVENTURA	GRAN CANARIA	EIVISSA	LANZAROTE	MADRID	MÀLAGA	MENORCA
2013	2.584.996	97.628.615	2.536.218	1.021.634	18.659.265	2.190.180	2.063.968	343.617.434	2.658.632	1.632.805
2012	2.525.608	94.456.055	2.262.322	1.212.598	20.505.676	2.616.048	2.108.289	359.126.534	2.711.010	1.789.054
2011	3.011.643	96.434.656	2.633.432	1.557.499	23.608.123	2.755.176	2.871.973	393.069.444	2.990.061	2.069.582
2010	3.112.660	103.938.865	2.547.519	1.700.734	24.432.760	3.196.183	3.786.791	372.588.193	3.063.929	2.400.234
2009	3.199.730	89.405.684	2.684.733	1.900.568	25.918.495	3.137.669	4.043.670	302.622.382	3.392.039	2.619.915
2008	5.980.512	104.088.582	3.169.455	2.698.379	33.491.563	3.928.387	5.296.888	328.012.689	4.796.712	3.244.023
2007	4.531.829	96.433.495	3.219.798	3.129.503	37.022.112	4.308.507	5.739.755	322.085.787	5.814.043	3.668.681
2006	4.929.698	93.255.957	3.390.490	3.189.856	38.057.978	4.419.796	5.921.101	315.581.512	5.065.462	3.685.548
2005	5.193.241	90.239.415	3.950.629	3.174.833	39.913.922	4.349.013	6.241.957	328.104.735	5.491.709	3.829.024
2004	6.034.579	81.908.416	4.152.665	3.622.126	40.438.570	4.510.426	7.394.353	337.049.806	6.810.676	3.975.395
2003	5.847.314	70.115.655	3.812.941	3.681.080	39.493.587	4.232.712	7.032.034	304.385.840	6.831.497	3.704.859
2002	6.545.742	75.217.386	4.098.672	3.701.776	39.149.544	4.425.982	6.773.919	295.290.682	8.651.867	3.954.452
2001	7.907.205	76.965.635	3.654.783	3.825.324	40.615.436	4.528.487	7.067.015	294.692.368	9.369.715	4.196.238
2000	7.870.771	87.308.466	4.036.474	4.448.720	43.568.156	4.982.523	5.498.155	305.499.419	9.880.791	4.526.878
1999	6.354.656	86.173.308	3.511.263	4.361.627	42.681.188	4.685.092	6.509.523	282.208.860	9.546.843	4.641.977
1998	6.287.385	77.014.572	3.546.190	3.145.322	38.482.803	4.948.588	3.767.728	261.261.667	9.088.247	4.557.118
1997	6.849.712	77.930.220	5.684.355	2.940.786	38.168.738	3.628.068	7.168.883	259.186.168	8.177.121	4.226.668
1996	5.732.433	76.647.694	4.637.395	2.897.634	34.671.280	3.291.702	6.532.132	237.363.147	6.726.853	3.704.575
1995	5.065.130	68.518.597	3.888.366	2.721.977	32.710.615	3.645.724	6.420.866	228.751.795	6.875.985	3.798.872
1994	4.945.640	58.883.864	4.775.392	3.363.185	34.778.254	3.942.006	7.768.167	211.874.221	6.412.822	4.215.350
1993	4.514.236	57.478.133	3.307.540	2.910.465	33.676.274	4.034.270	6.855.979	194.802.508	5.885.607	3.908.446
1992	4.453.284	72.054.034	3.377.451	2.801.281	33.426.017	4.007.893	6.513.281	188.358.236	5.931.675	4.428.656
1991	4.917.935	58.515.330	2.813.667	2.717.336	35.579.746	4.393.865	5.902.826	191.294.488	6.147.517	4.461.940
1990	6.017.191	66.621.563	2.805.806	2.695.595	32.068.989	4.666.954	4.150.119	219.209.976	7.603.131	4.712.667

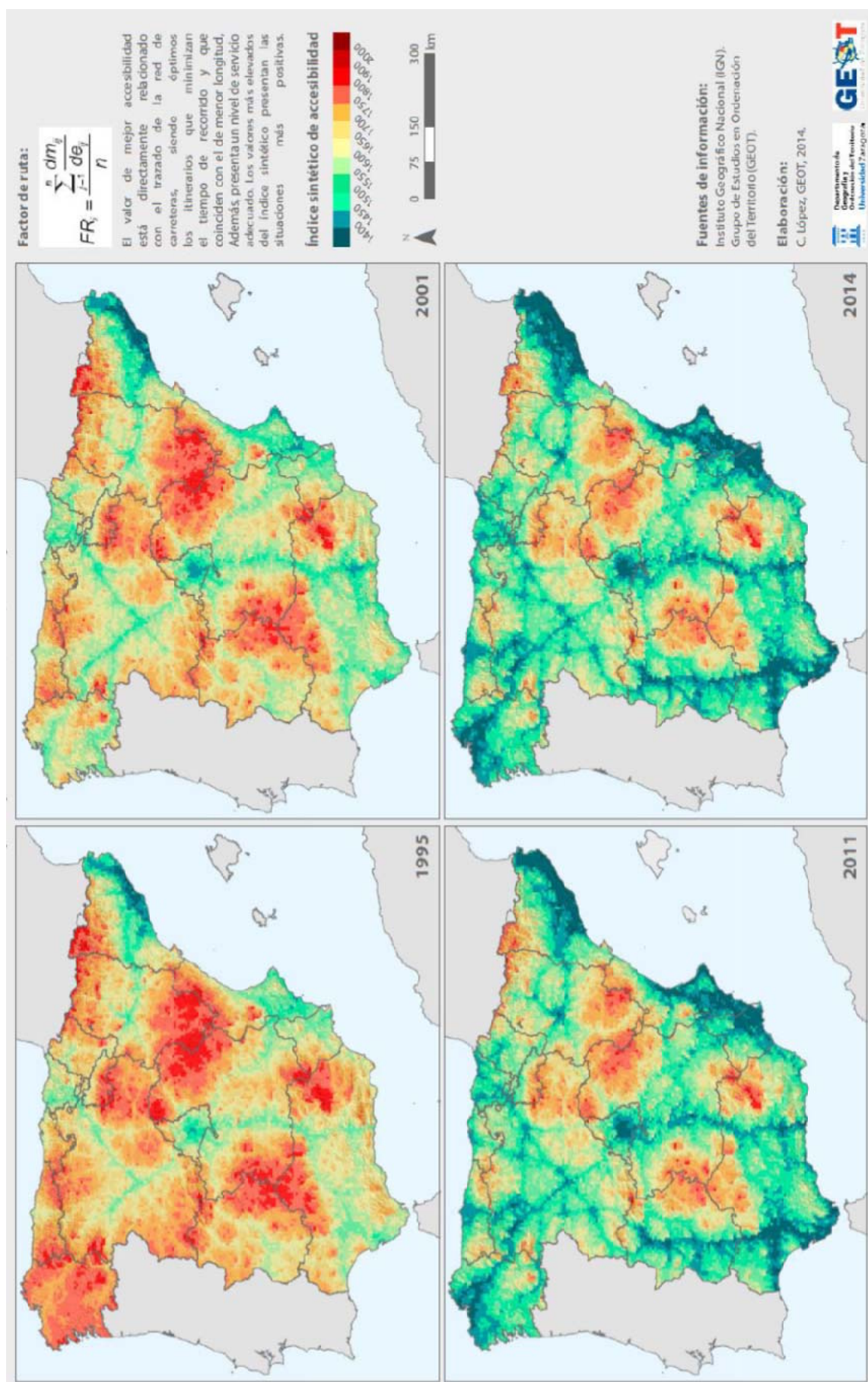
Font: Elaboració pròpia a partir de dades de l'Anuari del Ministeri de Foment

Taula 9. Transport de mercaderies en tones en aeroports 1990-2013 (part II)

	LA PALMA	PALMA DE MALLORCA	SEVILLA	TENERIFE NORD	TENERIFE SUD	VALENCIA	TOTAL
2013	577.505	12.224.925	5.070.608	13.267.653	3.395.289	11.629.253	520.758.980
2012	686.388	13.691.881	4.773.533	14.415.835	3.904.960	11.068.166	537.853.957
2011	851.920	15.756.166	5.126.644	15.725.781	4.877.298	10.483.272	583.822.670
2010	959.007	17.243.972	5.453.357	15.912.981	4.288.338	11.427.693	576.053.216
2009	1.083.727	17.039.880	4.966.416	18.302.714	5.370.175	9.797.405	495.485.202
2008	1.277.071	21.245.060	5.799.077	20.724.708	8.557.030	13.311.863	565.621.999
2007	1.396.513	22.585.015	6.100.638	25.144.135	9.160.259	13.329.029	563.669.099
2006	1.381.976	22.297.936	6.049.253	23.173.404	9.413.335	13.045.938	552.859.240
2005	1.438.134	20.955.790	6.333.300	22.151.796	9.768.757	12.213.763	563.350.018
2004	1.492.055	20.281.534	5.023.760	23.647.190	9.207.151	12.168.703	567.717.405
2003	1.432.972	19.781.567	4.282.988	23.841.883	8.775.073	11.769.667	519.021.669
2002	1.472.504	20.301.913	4.625.950	21.148.011	10.768.668	11.834.268	517.961.336
2001	1.593.474	22.920.931	5.020.544	21.059.506	12.056.969	11.035.652	526.509.282
2000	1.743.850	25.150.745	5.965.435	22.462.175	12.024.208	10.905.610	555.872.376
1999	1.599.474	27.015.642	5.106.565	21.865.190	11.608.651	10.606.848	528.476.707
1998	1.456.483	25.587.753	4.350.237	18.805.010	10.423.240	10.774.564	483.496.907
1997	1.547.278	23.496.090	4.435.872	17.894.815	9.942.315	9.952.482	481.229.571
1996	1.622.127	19.479.693	4.070.373	16.632.332	9.664.461	11.485.190	445.159.021
1995	1.631.309	16.797.557	4.805.926	15.592.880	8.742.968	13.162.149	423.130.716
1994	1.867.530	16.379.229	3.745.016	13.656.991	9.954.729	9.715.668	396.278.064
1993	2.051.992	13.840.697	3.534.408	7.813.864	14.345.395	5.454.100	364.413.914
1992	2.036.206	15.338.773	5.671.502	4.872.180	18.250.250	7.763.843	379.284.562
1991	2.023.879	16.416.428	3.021.504	5.040.716	17.675.238	7.317.759	368.240.174
1990	2.280.135	17.899.695	3.564.277	4.420.415	17.466.699	15.147.057	411.330.269

Font: Elaboració pròpia a partir de dades de l'Anuari del Ministeri de Foment

Figura 5: Variació d'accessibilitat segons factor de ruta per als anys 1995, 2001, 2011 i 2014



Font: López (2014)

Taula 10. Síntesi de resultats d'estoc en infraestructures del transport

	Transport de mercaderies i de passatgers	Xifres absolutes	Pes relatiu en el territori	Per càpita	Estoc per superfície	En termes de PIB	Adequació del pes de l'estoc en l'Estat a les quotes d'activitat	Comparativa de pes relatiu de població, PIBpm i estoc, sobre l'Estat	Peculiaritats:
Infraestructures del transport en conjunt		Superiors en el cas valencià		Cada cop més inferior. Divergència		Inferior el valencià. Ambdós creixen però el valencià menys. Divergència.		Pes de l'estoc inferior al de la població i al de l'activitat econòmica.	
Infraestructures viàries		Major estoc en el cas valencià	Inicialment inferior, superior en 73-94 seguit daltabaixos i inferior des del 2006	Termes físics: inferior. Major reducció dels km per habitant durant 1995-2012. Termes monetaris: distanciament cada cop major	Termes físics: lleugerament superior. Creixement molt inferior durant 1990-2012 Termes monetaris: també superior	Inferior i creixement menor.			Vies de gran capacitat. Molt inferior dotació d'autopistes sense peatge. Segona regió amb més km totals d'autopistes de peatge de tot l'Estat. Perjudicats pel patró radial. Peatge a la costa, pressupost a la xarxa radial. Manca d'alternatives a l'AP-7.
Infraestructures ferroviàries		Superior el cas valencià	Irregular, tendència general a la reducció. Creixement a partir del 1992	Termes físics: inferior. Major reducció al País Valencià. Termes monetaris: irregular abans del 2000. Des del 2000 inferior al cas	Termes físics: superior però major reducció. Termes monetaris: superior	Inferior des del 2000			Baixa eficiència econòmica. Manca de connexió amb Barcelona i Corredor Mediterrani

Infraestructures portuàries	En mercaderies València segon port més important. En passatgers, millora el pes però és reduït	Majors	Major però arriba a ser inferior als 80.	Superior		Superior i major creixement	Superior a la quota de passatgers, inferior a la de mercaderies. Superior a la mitjana d'ambdós quotes.						
Infraestructures aeroportuàries	En mercaderies, baixa rellevància. En passatgers, major importància que en mercaderies però no entre els més rellevants. L'Altet té major activitat que Manises.	Molt similar inicialment i al final. L'larg període inferior.	Menor pes relatiu	Inferior dotació. Reducció del diferencial		Inferior dotació	Menor a la quota de passatgers, superior a la de mercaderies. Inferior a la mitjana de quotes.						

Font: Elaboració pròpia a partir de dades de l'Anuari del Ministeri de Foment, IVIE i l'INE

Taula 11. Síntesi resultat d'inversió en infraestructures del transport

	Xifres absolutes	Per càpita	En termes de PIB	Adequació del pes de la inversió en l'Estat a les quotes d'activitat	Comparativa de pes relatiu de població, PIBpm i inversió, sobre l'Estat
Infraestructures del transport en conjunt	Major	Inferior. Períodes en què a l'Estat creix i ací decreix	Menor. Mateix esquema que en inversió per càpita		Menor pes de les inversions respecte el pes en població i PIB. Evolució contrària
Infraestructures viàries	Superior	Inferior. Major decreixement	Menor inversió		
Infraestructures ferroviàries	Major	Generalment inferior	Primer superior, després inferior. Fluctuacions notables.		
Infraestructures portuàries	Majors	Superior. Caiguda amb la crisi quasi fins al nivell estatal	Superior. També caiguda.	Inversions adequades a les quotes de passatgers però no a la de mercaderies. Actualment, sota la mitjana i evolució totalment contrària (quota mitjana creixent i inversió en caiguda)	
Infraestructures aeroportuàries	Superiors des del 2006	Inferior amb l'excepció de 2010	Inferior amb excepció de 2010	Inferior a totes les quotes fins 2005. Al 2006 superen la mitjana de quotes. Molt de temps amb menor inversió	

Font: Elaboració pròpia a partir de dades de l'Anuari del Ministeri de Foment, IVIE i l'INE

Taula 12. Dades del SFA, inversió, dotació i PIB per a les regressions (mitjanes 2002-2011, termes per càpita)

	Euros per càpita del finançament autòmic 2002-2011	Euros per càpita en infraestructures del transport 2002-2011 (preus de 2005)	Euros per càpita d'inversió en infraestructures del transport 2002-2011 (preus de 2005)	PIB en euros per càpita 2002-2011 (preus corrents)
Andalusia	2136,78824	3980,95415	323,128101	16.438,7
Aragó	2415,88115	7616,13366	521,525963	23.378,8
Astúries	2397,95599	7734,6702	588,764189	19.424,7
Canàries	2046,53577	3929,91285	228,556063	18.998,2
Cantàbria	2641,06905	6950,29817	482,412354	20.959,1
Castella i Lleó	2473,03979	7198,66512	550,513529	20.438,5
Castella-La Manxa	2244,92283	6398,66236	515,878885	17.017,4
Catalunya	2207,18997	4635,77546	435,235811	25.325,9
Extremadura	2544,91185	4695,32234	328,517502	14.603,9
Gàlícia	2423,99846	5949,44631	507,087247	18.245,9
Illes Balears	1881,90253	3174,62377	244,583503	23.511,9
La Rioja	2588,15391	5238,10326	335,135881	23.505,6
Madrid	2034,54201	4291,7599	387,885594	28.109,3
Múrcia	1908,61278	2621,40811	231,293359	17.971,7
País Valencià	1955,05016	3757,61782	276,008728	19.566,7

Font: Elaboració pròpia a partir de dades de l'Anuari del Ministeri de Foment, el Ministeri d'Hisenda i l'INE

Taula 13. Saldo fiscal mitjà per als anys 1991-1996 (% sobre el PIB)

	Saldo fiscal
Andalusia	10,86
Aragó	-0,58
Astúries	11,67
Canàries	6,34
Cantàbria	4,19
Castella i Lleó	5,94
Castella-La Manxa	8,42
Catalunya	-7,01
Extremadura	18,97
Galícia	8,81
Illes Balears	-7,48
La Rioja	-0,98
Madrid	-0,09
Múrcia	4,63
Navarra	-3,55
País Basc	-1,57
País Valencià	-2,49

Font: Barberán *et al.* (2000)

DESARROLLO TERRITORIAL

1. *Gobernanza territorial en España. Claroscuros de un proceso a partir del estudio de casos*, Joan Romero, Joaquín Farinós, eds.
2. *Territorialidad y buen gobierno para el desarrollo sostenible*, Joaquín Farinós, Joan Romero, eds.
3. *Los hábitos de movilidad en la Universitat de València (2005-2006). Problemas de acceso a los campus y sostenibilidad*, Juan M. Albertos, Joan Noguera, María D. Pitarch, Julia Salom
4. *De la economía global al desarrollo local. El alcance de la intervención de los agentes de empleo y desarrollo local*, Ana María Fuertes Eugenio, Leonardo Gatica Villarroel, eds.
5. *Nuevos factores de desarrollo territorial*, Joan Noguera Tur, Javier Esparcia Pérez, eds.
6. *Redes socioinstitucionales, estrategias de innovación y desarrollo territorial en España*, Julia Salom, Juan M. Albertos, eds.
7. *Cohesión e inteligencia territorial. Dinámicas y procesos para una mejor planificación y toma de decisiones*, Joaquín Farinós, Joan Romero, Julia Salom, eds.
8. *Desarrollo local y regional*, Andy Pike, Andrés Rodríguez-Pose, John Tomaney
9. *La gestión integrada de zonas costeras. ¿Algo más que una ordenación del litoral revisada?*, Joaquín Farinós Dasí, ed. y coord.
10. *Urbanismo y gobernanza de las ciudades europeas. Gobernar la ciudad por proyecto*, Gilles Pinson.
11. *Renovación y reestructuración de destinos turísticos en áreas costeras. Marco de análisis, procesos, instrumentos y realidades*, J. Fernando Vera Rebollo, Isabel Rodríguez Sánchez, eds.
12. *Turismo de interior: renovarse o morir. Estrategias y productos en Catalunya, Galicia y Murcia*, G. Cànoves, M. Villarino, A. Blanco-Romero, E. De Uña, C. Espejo, eds.
13. *Identity and Territorial Character. Re-Interpreting Local-Spatial Development*, Julia Salom Carrasco, Joaquín Farinós Dasí, eds.
14. *Ciudad y movilidad. La regulación de la movilidad urbana sostenible*, Andrés Boix Palop, Reyes Marzal Raga (eds.)
15. *Valencia, 1940-2014: Construcción y destrucción de la ciudad*, Josep Sorribes i Monrabal

SERIE ESTUDIOS Y DOCUMENTOS

1. *Diagnóstico técnico sobre funciones urbanas y desarrollo territorial en Dénia. Aplicación de un sistema de indicadores*, Joan Romero (dir.), Fernando Vera (coord.), Jorge Olcina, Emili Obiol, Josep Sorribes, J.V. Sánchez
2. *Diagnóstico técnico sobre funciones urbanas en Cullera*, Fernando Vera Rebollo, Joan Romero González, Jordi Cortina Beltrán, Emili Obiol Menero
3. *Planificació i govern del territori a l'arc mediterrani espanyol. Noves i velles respostes en un context globalitzat*, Luis del Romero Renau
4. *Gestión y promoción del desarrollo local*, Joan Noguera Tur, M^a Dolores Pitarch Garrido, Javier Esparcia Pérez
5. *El paisaje agrario aterrazado. Diálogo entre el hombre y el medio en Petrer (Alicante)*, Sabina Asins Velis
6. *La explosión urbana del litoral. Transformación de los usos del suelo en los municipios de Garrucha, Mojácar y Vera*, Juan Martín García
7. *Construyendo paisajes mediterráneos. Apropiación de tierras y transformaciones del paisaje en la sierra de Enguera (1580-1930)*, Josep Rafael Pérez Borredà

8. *Comarques centrals valencianes. Un nou marc cap al desenvolupament territorial sostenible*, Joan Ignasi Cervera Arbona
9. *Un territorio per al desenvolupament. Les comarques centrals valencianes davant el seu futur*, Josep-Antoni Ybarra
10. *Pla de recuperació i valorització dels recursos culturals de Tavernes de Valldigna*, Joan Noguera Tur, Adrián Ferrandis Martínez, Mar Riera Spiegelhalder
11. *The future of non-metropolitan regions in the European Union. A member-state comparative report*, Joan Noguera, Laura Morcillo
12. *Crecimiento urbanístico en la zona costera de la Comunidad Valenciana (1987-2009). Análisis y perspectivas de futuro*, Carmen Zornoza Gallego
13. *Sostenibilidad en las áreas metropolitanas*, María Dolores Pitarch Garrido (dir.)
14. *Nueve estudios hispano-cubanos sobre desarrollo local*, Indira Betancourt López, Adrián Ferrandis Martínez, eds.
15. *Opciones para la coordinación entre el planeamiento territorial y urbanístico. Aproximación al caso valenciano*, María José García Jiménez
16. *Finançament territorial i infraestructures de transport al País Valencià. Lògiques i resistències en el procés valencià de desenvolupament territorial*, Néstor Vercher Savall

DESARROLLO TERRITORIAL

SERIE ESTUDIOS Y DOCUMENTOS

idl
INSTITUTO
INTERUNIVERSITARIO
DE DESARROLLO LOCAL

VNIVERSITAT
DE VALÈNCIA
PUBLICACIONS **PUV**