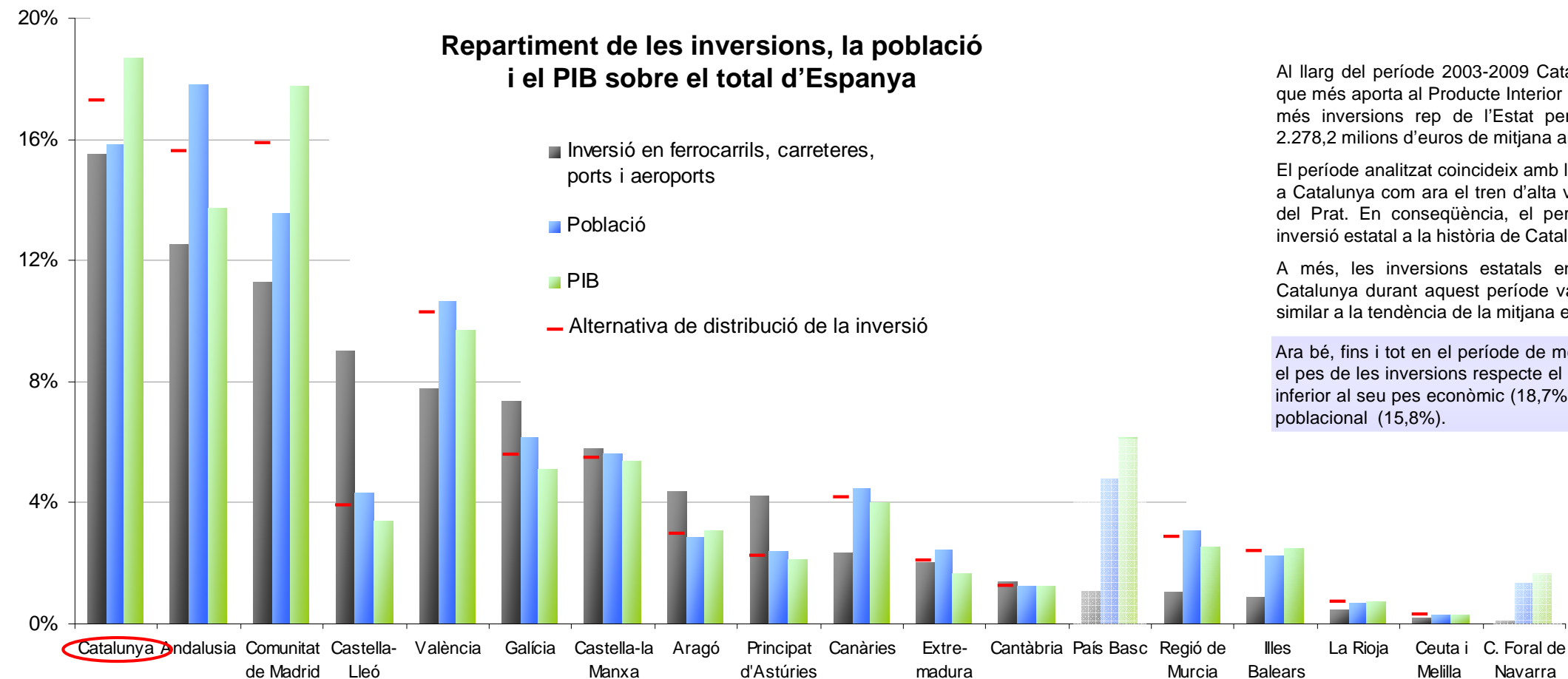


Inversions de l'Estat en infraestructures en el període 2003-2009

Repartiment de les inversions, la població i el PIB sobre el total d'Espanya



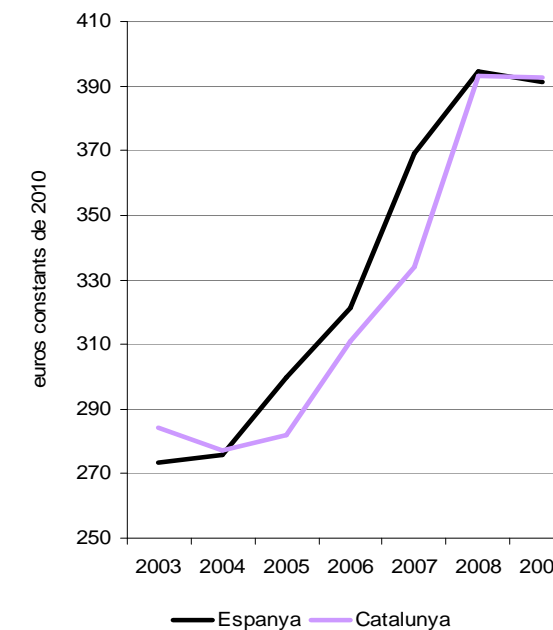
Al llarg del període 2003-2009 Catalunya és la Comunitat Autònoma que més aporta al Producte Interior Brut (PIB) espanyol i també la que més inversions rep de l'Estat per a infraestructures de transport: 2.278,2 milions d'euros de mitjana anual*.

El període analitzat coincideix amb la realització d'obres molt costoses a Catalunya com ara el tren d'alta velocitat o l'ampliació de l'aeroport del Prat. En conseqüència, el període analitzat va ser el de més inversió estatal a la història de Catalunya.

A més, les inversions estatals en infraestructures per habitant a Catalunya durant aquest període van evolucionar a l'alça i de forma similar a la tendència de la mitjana espanyola.

Ara bé, fins i tot en el període de més inversió de l'Estat a Catalunya, el pes de les inversions respecte el conjunt de l'estat (15,5%) ha estat inferior al seu pes econòmic (18,7%) i lleugerament inferior al seu pes poblacional (15,8%).

Evolució de la inversió per habitant



La inversió de l'Estat en infraestructures a Catalunya durant el període 2003-2009 es troba més pròxima al seu pes poblacional que al seu pes econòmic

Pes poblacional: Catalunya té un nivell d'inversió estatal molt proper al seu pes poblacional. Si bé les inversions que rep es troben lleugerament per sota del que correspondria per la seva població, hi ha nou comunitats autònomes en què la diferència és molt més marcada, sent Múrcia i les comunitats insulars com les més desfavorides (a banda del País Basc i Navarra, a causa del seu concert econòmic). A l'altre extrem, Aragó, Astúries i Castella-Lleó mostren ràtios d'inversió per habitant marcadament superiors a la mitjana. D'aquesta manera, els catalans reben en infraestructures estatals uns 365 € anuals menys que els habitants de Castella-Lleó.

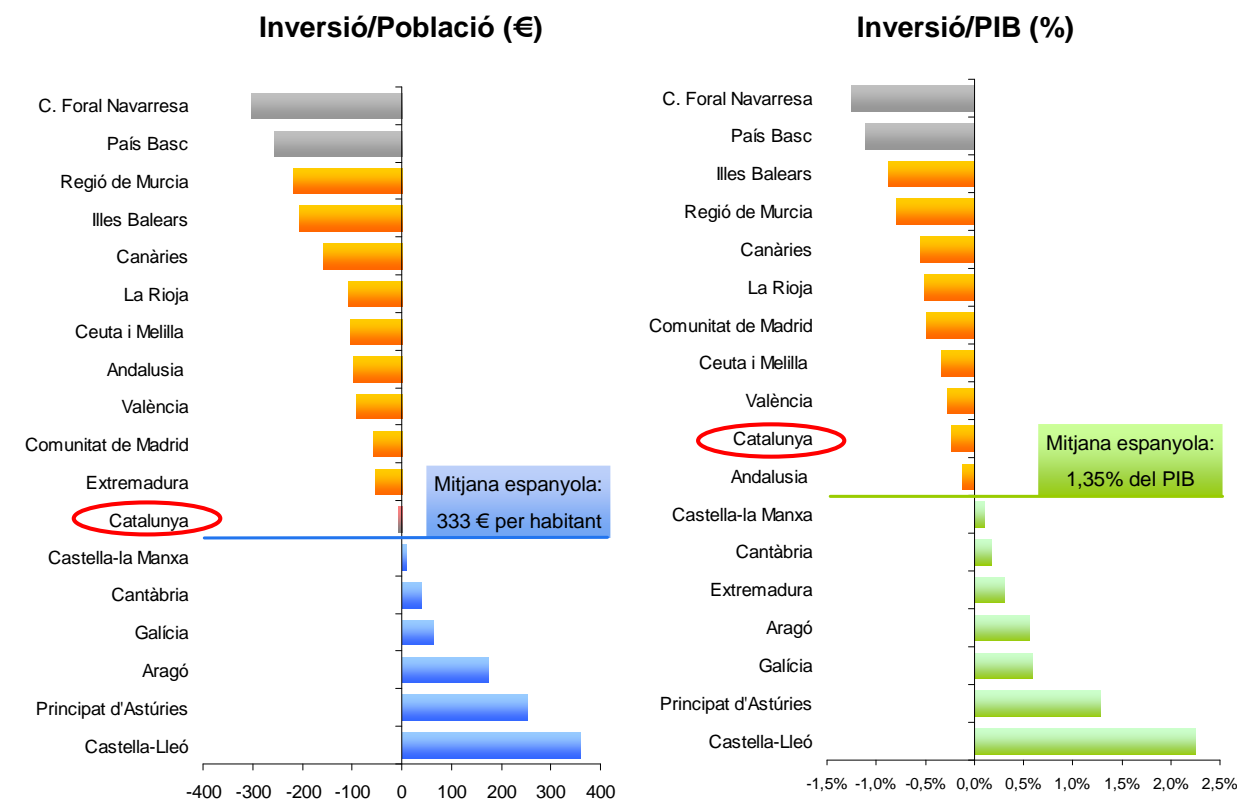
Pes econòmic: El diferencial de Catalunya és més marcat, però, en considerar la seva aportació al producte interior brut espanyol, de manera que els més de tres punts de diferència entre el que aporta i el que rep en forma d'inversions en infraestructures la situen per darrera d'Andalusia, si bé en altres set comunitats el diferencial és encara més gran.

El mètode de repartiment de les inversions no ha seguit uns criteris uniformes. Les desviacions tant en relació al PIB com a la seva població han afavorit molt en aquest període algunes comunitats (Castella-Lleó, el Principat d'Astúries, Galícia i Aragó) i han perjudicat notablement unes altres (especialment la regió de Múrcia, les Illes Balears, Canàries i la Rioja). Darrere d'aquestes desviacions hi pot haver criteris tècnics, polítics o històrics que no són clarament identificables. En qualsevol cas, la manca d'un criteri clar de repartiment pot generar malestar en alguns territoris que es veuen discriminats.

Catalunya no es troba entre les comunitats més perjudicades amb el repartiment de la inversió, tot i així, aquesta queda per sota de la que li podria correspondre amb un repartiment que limités la solidaritat interregional, semblant al seguit a països com Alemanya.

En un model de repartiment com aquest, els territoris amb un pes econòmic superior al seu pes demogràfic tindrien una inversió per habitant superior a la mitjana tot i que aquesta fos inferior a la seva aportació econòmica. Els territoris amb un PIB per càpita inferior a la mitjana rebrien també una inversió per habitant inferior a la mitjana, però la inversió respecte el seu PIB seria superior, i per tant rebrien més del que aporten. (vegeu les línies vermelles del gràfic superior).

Diferències respecte a la mitjana espanyola



* Elaboració pròpia en base a dades de Ministeri de Foment (inversions) i INE (PIB, població, IPC). S'ha utilitzat el període 2003-2009 per ser el període cobert pels anuals del Ministeri de Fomento. Les xifres inclouen les inversions fetes per les següents administracions públiques: Direcció General de Carreteres, Direcció General de Ferrocarrils, ADIF, RENFE, SEITT, AENA i Ente público puertos del Estado. El País Basc i Navarra s'ha representat en un format diferent a causa de la diferent condició que els atorga el seu règim foral.