

Infraestructures i Catalunya: alguns problemes escollits

Germà Bel

Germà Bel, Doctor en Economia per la Universitat de Barcelona. Professor Titular a la Universitat de Barcelona.

Infraestructures i Catalunya: alguns problemes escollits

©Germà Bel

*Edita: Fundació Rafael Campalans
Via Laietana, 38
08003 Barcelona
Tel. 93 319 54 12
Fax 93 319 98 44
e-mail: fundacio@fundaciocampalans.com
www.fundaciocampalans.com*

Impressió: Anagrafic, S.L. - Tel. 93 372 32 62

ISSN: 1138-4514

Dipòsit legal: B-47.542-97

Índex:

1. Introducció	5
2. Efectes de les infraestructures sobre l'activitat econòmica	6
2.A. Aproximació tradicional: els efectes a curt termini	7
2.B. Aproximació microeconòmica: els efectes a llarg termini	8
3. Infraestructures a Catalunya: alguns problemes escollits	10
3.1. Aeroports: perquè hem de ser diferents de la resta?	10
3.1.a) Un model més semblant als dels països comparables	14
3.1.b) Un model viable pel conjunt d'Espanya	15
3.2. Carreteres: què s'ha de fer amb els peatges?	17
3.2.a) És eficient l'ús dels peatges per finançar les autopistes?	18
3.2.b) Quines són les fórmules que permetrien avançar en la igualació del sistema de finançament de vies de gran capacitat a Espanya?	19
3.2.c) Nota sobre els escenaris pel futur	24
4. A manera de resum	26
Referències	29

INFRAESTRUCTURES I CATALUNYA: ALGUNS PROBLEMES ESCOLLITS

Germà Bel¹
Universitat de Barcelona

1. Introducció.

Quan es volen analitzar les perspectives de futur per l'economia catalana són molts els factors que cal tenir en compte. Entre aquests destaquen el que podem anomenar com a 'inversions de futur': capital humà, capital tecnològic i capital físic. És a dir simplificant: educació, telecomunicacions i infraestructures convencionals. En aquest sentit, el present treball és el quart d'una sèrie de papers sobre reptes de futur per Catalunya. Ha estat precedit pels d'Oliver (2001), de Termes i Insa (2002) sobre societat del coneixement i de Nonell (2002) sobre capital humà. Aquest quart Paper es centra en els reptes de Catalunya en matèria d' infraestructures

La reflexió sobre les infraestructures a Catalunya ha agafat una dimensió social, institucional i política com fa molt temps no havia tingut. Aquesta sempre s'havia tractat com una qüestió de tipus sectorial. Tanmateix, la instal·lació en el debat català de la discussió sobre la pèrdua de centralitat relativa de Catalunya ha tingut com una de les seves conseqüències l'elevació de rang del problema de les infraestructures. Si es tracta d'esbrinar quina és la posició actual i les perspectives de futur del poder econòmic de Catalunya, un dels factors centrals és el de les decisions de localització del centres de decisió econòmica. I, al seu torn, la dotació present i prospectiva d'infraestructures i la seva adequació a les necessitats de connexió amb l'exterior del territori ocupen un paper central en aquestes decisions de localització.

En aquest paper s'entén per infraestructura el suport físic sobre el que es produeixen activitats directament relacionades amb el funcionament de l'economia. La infraestructura té un component bàsic de xarxa, puix és el suport físic del transport entre dos punts. El que es transporta poden ser coses molt diverses: persones, mercaderies, veu i dades, energia, etc. Aquí ens centrem en la concepció més convencional d'infraestructura, la que implica el transport de persones i mercaderies. Les infraestructures de telecomunicacions, de transport de veu i dades, són tan importants com les convencionals, i un document recent d'aquesta col·lecció (Termes i Insa, 2002) els hi ha donat una atenció particular. Per altra banda,

1 Departament de Política Econòmica de la Universitat de Barcelona. Agraeixo la col·laboració de Xavier Fageda (Universitat de Barcelona) i Mar Jiménez (Fundació Rafael Campalans).

les infraestructures de transport d'energia tenen unes característiques certament diferents, i s'escapen dels objectius d'aquesta reflexió².

A partir d'aquí el treball s'estructura de la següent forma. En primer lloc es tracta l'efecte de les infraestructures sobre l'activitat econòmica. Entendre aquesta relació és bàsic per comprendre el paper que tenen les infraestructures en la competitivitat dels territoris i en la seva capacitat d'atracció d'activitats i de localització de centres de decisió. En segon lloc s'analitzen dos problemes escollits molt rellevants per Catalunya respecte del futur de les infraestructures: la política aeroportuària i el finançament i gestió de la xarxa de carreteres.

L'anàlisi no té per objectiu fer un catàleg quantitatiu del dèficit d'infraestructures. La discussió sobre dèficits i la formulació de catàlegs de necessitats ha ocupat la major part de les reflexions recents sobre la matèria, i no és possible aportar-hi massa valor afegit en termes quantitius. Tanmateix, s'ha posat molt menys èmfasi en la reflexió sobre les fórmules de finançament i de gestió de les infraestructures. Cal donar més atenció a aquests factors, perquè algunes de les mancances diagnosticades no són independents de les fórmules de finançament i gestió existents. Per posar un exemple: segons com es financï i qui gestioni l'aeroport de Barcelona el seu futur potser un o un altre. És justament en aquesta dimensió de l'anàlisi de les infraestructures on aquest paper vol fer alguna contribució.

2. Efectes de les infraestructures sobre l'activitat econòmica

L'impacte del sistema de transport sobre l'organització del sistema productiu i el creixement econòmic és una qüestió que ha preocupat des de fa segles als economistes, com es reflexa als treballs germinals de la ciència econòmica. Així ja a 1776, a la *Riquesa de les Nacions*, Adam Smith exposà de forma precisa la relació entre transport i organització del sistema productiu: *"Mitjançant el transport per aigua s'obre a tot tipus d'indústria un mercat més extens que el que facilita el transport per terra...Un gran vagó rodant...du i porta entre Londres i Edimburg al voltant de quatre tones de mercaderia en sis setmanes. En més o menys el mateix temps, un vaixell operat per sis o vuit homes...transporta habitualment dues-centes tones de bens...Si només hi hagués la comunicació per terra entre ambdues ciutats...no es podrien transportar bens...excepte aquells d'un preu molt considerable...es podria transportar només una petita part del comerç que realment hi ha entre elles, i per tan l'encoratjament que es donin recíprocament la indústria d'una i altra ciutat només existiria en molta menor mesura de la que realment existeix."* (Smith, 1776:22-23).

2 Un treball molt útil pel sector elèctric a Catalunya és el de Barceló (2002).

L'eficàcia en la provisió de l'oferta de transport origina beneficis en el sistema productiu, que es manifesten bàsicament per dues vies: (1) La reducció dels costos de distribució dels productes dels sectors productius; i (2) L'expansió del producte i de les àrees de mercat, el que permet l'emergència d'economies d'escala en la producció.

Tanmateix, aquesta visió clàssica de l'efecte del sistema de transport, i per tan de les infraestructures, sobre l'economia va quedar amagada durant molts anys per aproximacions de tipus més macroeconòmic. Només a finals de la dècada dels vuitanta del segle XX torna a agafar èmfasi la discussió de l'impacte de les infraestructures sobre els costos del sistema productiu. A continuació, es presenta, primer, les característiques bàsiques de l'aproximació macroeconòmica dels efectes de les infraestructures. Després es caracteritza l'aproximació microeconòmica.

2.A. Aproximació tradicional: els efectes a curt termini

En aquesta aproximació l'impacte de les infraestructures sobre l'activitat econòmica s'ha analitzat posant l'èmfasi en l'efecte de la inversió pública. Així, la inversió es veu sobretot com un 'shock' de demanda a l'economia. Les característiques més rellevants derivades de la inversió en infraestructures són les següents:

- L'activitat rellevant és la construcció de la infraestructura.
- Les despeses de construcció impliquen l'augment de demanda de bens, maquinària i personal: Es compren bens i equipaments, es paguen salaris, etc.
- L'augment de demanda es trasllada a altres sectors de l'economia: els ocupats en la construcció de les infraestructures gasten els seus salaris comprant productes de consum; els venedors d'aquests productes de consum obtenen recursos que, al seu torn, empraran per adquirir altres productes -per vendre o per consumir-, etc.
- L'administració pública recupera una part dels recursos gastats en la inversió per l'augment de la recaptació d'impostos sobre la renda, sobre el consum, sobre beneficis, etc.

A partir d'aquests elements, es produïrien els següents efectes:

- Disminueix l'atur. En aquest sentit, és molt diferent que hi hagi una situació expansiva o de recessió a l'economia. Si l'economia és enmig d'una forta expansió, és possible que enlloc d'un augment de l'ocupació es generi un canvi en l'ocupació entre sectors. Si l'economia és en estancament, llavors és més probable que l'efecte de disminució de l'atur sigui més fort.
- Augmenta el dèficit públic, si la inversió es finança amb el pressupost. Tanmateix, l'augment del dèficit és més baix que el que es deriva de la inversió inicial, per l'augment de recaptació d'impostos derivats de l'execució de la inversió.

- Augmenta el dèficit exterior, perquè una part d'augment de la demanda s'haurà traslladat a l'exterior via importacions.

Un exemple concret de l'anàlisi d'aquests efectes el trobem en l'estudi d'Álvarez i Herce (1993) sobre els efectes macroeconòmics de la inversió en la línia d'alta velocitat (LAV) Madrid-Barcelona. Així, per exemple, en aquesta anàlisi efectuada a 1993, s'estimava que arrel de la hipotètica construcció de la LAV Madrid-Barcelona el Producte Interior Brut tindria un creixement addicional del 0,11% en el primer any, l'efecte creixia lleugerament en el segon i tercer anys, i s'anava reduint a partir del quart any. Una tendència semblant es donava amb l'Índex de Preus de Consum, la creació d'ocupació i el dèficit de les administracions públiques. En el cas del dèficit públic, s'estimava que el creixement del dèficit seria equivalent al 68% de la inversió inicial, atès que la inversió produiria –per sí mateixa– un augment de la recaptació: a través del sistema fiscal es recuperaria el 32% de la inversió inicial en el transcurs de l'execució del projecte.

Una nota que cal destacar és que aquests efectes es produeixen a curt termini, i es deriven del propi procés d'execució de la inversió. Un cop acabada la construcció, el seu efecte s'anirà diluint en el temps, fins a esvaïr-se totalment.

2.B. Aproximació microeconòmica: els efectes a llarg termini

L'anàlisi econòmica recent ha posat molt més èmfasi en els efectes a llarg termini de les infraestructures. Això implica una perspectiva diferent (però, ni oposada ni excloent), tot veient la inversió en capital públic com un 'shock' d'*oferta* a l'economia. Les seves característiques més rellevants són les següents:

- L'activitat rellevant és la utilització de la infraestructura, un cop aquesta ha entrat en servei. En aquest sentit:
 - L'entrada en servei la infraestructura -nova- fa possible transportar persones i mercaderies.
 - L'entrada en servei de la infraestructura -millora/ampliació- fa possible reduir els costos del temps del transport de persones i mercaderies.
- La dimensió de la reducció dels costos monetaris del transport depèn de com es finança la infraestructura. Es finança amb el pressupost o la finança l'usuari mitjançant peatges o taxes?
- Per tant, la utilització de la infraestructura implica una disminució dels costos de distribució (i de producció) a l'economia. La reducció de costos afecta sobre tot al sector privat, que s'encarrega de produir els bens i serveis comercials. I, al seu torn, aquesta disminució de costos del sector privat implica un augment de la productivitat general de l'economia, perquè:

- Es poden fer més activitats amb els mateixos costos: més producció.
- Es poden fer les mateixes activitats amb menys costos. L'estalvi de costos en activitats fetes permet fer-ne altres que no es feien: més producció.
- L'augment de la productivitat es traduirà en una combinació d'augment de beneficis empresarials, augment real de salaris i augment d'ocupació.
- Augmenten les bases fiscals de l'economia. Augmenta la recaptació d'impostos (s/beneficis, s/renda, etc.). L'administració augmenta permanentment les seves disponibilitats fiscals.

Podem resumir els efectes d'una millora de les infraestructures: (1) Augmenta la productivitat general de l'economia; (2) Augmenta l'activitat econòmica i disminueix l'atur a llarg termini; (3) Augmenta el potencial de recaptació d'ingressos per l'administració pública. El més destacat d'aquests efectes és que són efectes a llarg termini, i es deriven de la utilització de la infraestructura. Duren mentre la infraestructura és en bona condició de servei.

Aquests tipus d'efectes es poden concretar amb exemples senzills. Imaginem la distribució de cítrics per carretera des de València. Abans que hi hagués l'autovia de València a Madrid un camió podia tardar al voltant de 10 hores en fer el viatge València-Madrid-València. Això implicava la possibilitat de fer un viatge al dia, l'abonament de 10 hores de salari al conductor i un determinat nivell de consum de combustible. La posada en funcionament de l'autovia redueix el temps de viatge València-Madrid-València a entre 6 hores 30 minuts i 7 hores. Això permet un ús més intens del camió, la reducció de més del 30% en els costos salarials del viatge, i un estalvi en combustible, atesa la major eficiència energètica de conduccions per via de gran capacitat a velocitats en el rang 90-120 Km/h. En fi, ara hi ha la possibilitat de tenir menys costos per transportar el cítrics de València a Madrid o, alternativament, la possibilitat de fer més distribució si es manté el nivell quantitatiu de costos (monetaris i temporals) anteriors.

Pel funcionament d'aquesta seqüència de resultats hi ha un factor crític: la millora de la infraestructura ha de servir per prevenir o resoldre algun coll de botella. Així, l'efecte serà màxim quan s'ampliï la capacitat d'una infraestructura congestionada i, en canvi, serà mínim quan s'ampliï la capacitat d'una infraestructura que tenia una intensitat d'ús baixa.

Aquests efectes són els que expliquen la importància de les infraestructures per la competitivitat d'un territori. Tan pels efectes sobre la productivitat de la seva economia com per les possibilitats d'eixamplament dels seus mercats, i per tan dels seus espais d'interrelació econòmica, social i cultural.

3. Infraestructures a Catalunya: alguns problemes escollits

La discussió sobre dèficits d'infraestructures a Catalunya i la formulació de catàlegs de necessitats ha agafat un gran impuls. Tanmateix, com ja es deia més amunt, l'anàlisi a aquest paper no té per objectiu fer un catàleg quantitatiu del dèficits d'infraestructures. És en l'espai de la reflexió sobre les fórmules de finançament i de gestió de les infraestructures on es situa la nostra atenció. Aquests factors són força importants, perquè algunes de les mancances diagnosticades no són independents de les fórmules de finançament i gestió existents. Es poden posar alguns exemples:

- El Ministre de Foment del govern d'Espanya rebutja la privatització de l'organisme gestor dels aeroports espanyols, Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (AENA), perquè, s'argumenta, en els propers anys s'han d'efectuar inversions molt importants, particularment les ampliacions d'aeroports a Madrid i Barcelona, que "no podrien ser assumides pel sector privat" (*La Vanguardia*, 22 de gener de 2002).
- Associacions d'usuaris, ajuntaments, govern català, partits polítics i empreses concessionàries acorden un conjunt de mesures per reduir els peatges i donar homogeneïtat a la situació dels peatges a Catalunya i Espanya. "El punts acceptats en l'acord d'ahir vinculen a diferents administracions, encara que el govern central no ha estat representat en la negociació" (*El País*, 11 de gener de 2002).

Poden ser assumides pel sector privat les inversions en aeroports? Té futur un acord sobre peatges on no ha participat el govern central, i on la primera reacció del Ministre de Foment ha estat una negativa contundent? Són aquestes qüestions importants i ens adrecen a la discussió sobre els models de finançament i gestió de grans infraestructures de connexió internacional: aeroports i carreteres³.

3.1. Aeroports: perquè hem de ser diferents de la resta?

El Ministeri de Foment té raó a mitges: el sector privat no podria assumir les previsions d'inversió a Madrid, encara que si que podria assumir les de Barcelona. I una bona forma de fer inversions que la iniciativa privada no faria és mantenir un

3 Pel que fa a l'altra gran infraestructura de connexió internacional de mercaderies, els ports, no hi posem aquí una atenció específica. Tanmateix, cal observar que els hi és d'aplicació una part de la discussió que es fa sobre aeroports. A Montero (2001) es pot trobar una discussió sobre infraestructures que no es consideren aquí, com els ports i els ferrocarrils.

sistema de caixa única entre tots els aeroports, de forma que les inversions a uns es puguin finançar amb els ingressos d'altres. Desenvolupem aquestes qüestions.

El sistema actual de gestió dels aeroports a Espanya és el de gestió pública i centralitzada, mitjançant AENA. Això implica que les decisions sobre projectes de futur es prenen de forma centralitzada, i també es gestionen de forma centralitzada els recursos econòmics del sistema, mitjançant un sistema de caixa única. Pel que fa al finançament, els aeroports es nodreixen dels ingressos derivats de les taxes pagades pels usuaris (tan pel sistema de control del trànsit aeri com pel manteniment de les instal·lacions i els serveis operatius essencials) i els ingressos per activitats comercials. En el seu conjunt, el sistema té superàvit, i amb aquest superàvit es finança l'endeutament que AENA realitza per finançar les inversions.

Quines són les previsions d'inversió d'AENA? Les aprovades pel Ministeri de Foment en els respectius Plans Directors dels Aeroports. Pel que fa a l'aeroport de Barcelona, el Pla Director aprovat a finals de 1999 preveu unes inversions de 1.157,3 milions € entre 2000 i 2004. Pel seu cantó, el Pla Director de Madrid-Barajas, aprovat també a finals de 1999, preveu unes inversions pel 2000-2004 de 956,2 milions €.

Clar que les previsions no sempre s'acompleixen. Així, entre 2000 i 2002 els pressupostos d'AENA han inclòs inversions de 721,1 Milions € a la província de Barcelona (en la pràctica totalitat a l'aeroport del Prat) i de 2.469 Milions € a la província de Madrid (en la pràctica totalitat a l'aeroport de Barajas). És a dir, en el cas de Barcelona s'ha acomplert al voltant del 60% de les previsions del Pla Director, de Barcelona-El Prat, mentre que a Madrid el nivell d'acompliment de les previsions és al voltant del 250% (!) del Pla Director de Madrid-Barajas.

Cal destacar una dada: entre 2000 i 2002 la inversió a Madrid és 3,4 vegades la de Barcelona. Si agafem la inversió des de 1997, la inversió efectuada i prevista entre 1997 i 2002 en aeroports a la província de Madrid és 4,0 vegades la de Barcelona. És correspon aquesta diferència d'inversió amb la diferència de beneficis generats per cadascun dels aeroports? Aquesta pregunta és important, puix els beneficis serveixen per fer front a l'endeutament en un model de finançament sense subvencions pressupostàries rellevants.

L'actual govern és molt reticent a donar dades d'ingressos i despeses per cada aeroport. De fet, havent estat preguntat per aquestes dades per un diputat de l'oposició a final de 2000, contestava que no hi havia informació aeroport per aeroport [sic], atès que AENA funciona amb sistema de caixa única. Afortunadament, un parell d'anys abans un professor universitari havia aconseguit d'AENA aquesta informació per l'any 1997, i l'havia publicat en un article a *Papeles*

de *Economía Española* (Rendeiro, 1999)⁴. Així podem saber que a 1997 el superàvit de l'aeroport de Barajas va ser de 90,5 milions € i el del Prat va ser de 40,8 milions €. Per tant, els beneficis de Barajas eren 2,2 vegades els del Prat. Un ràtio de beneficis Madrid/Barcelona de 2,2 sembla insuficient per compensar un ràtio d'inversions (2000-2002) Madrid/Barcelona de 3,4, i encara menys per compensar un ràtio d'inversions (1997-2002) de 4,0.

Sens dubte, els resultats financers generats a l'aeroport de Barcelona permeten finançar molt millor les inversions efectuades que els beneficis generats a l'aeroport de Madrid-Barajas. Quan la qüestió agafa ja la seva dimensió completa és quan recordem que el govern ha fet la previsió de construir en el futur un nou aeroport a Madrid, a Campo Real, que reemplaçarà Barajas com gran aeroport d'Espanya. Si es tenen en compte les inversions en curs a Barajas i les futures a Campo Real, és ben cert que el sector privat no seria capaç d'emprendre aquestes inversions. Senzillament, perquè les probabilitats d'autofinançament de la inversió són mínimes.

Aquest no és un problema estricte de comparació entre Barcelona i Madrid. La taula 1 presenta dades relatives d'inversió i tràfic de passatgers entre 1994 i 1999 a tots els aeroports comercials en servei. En aquest període Madrid concentra el 45% de la inversió mitjana a tots els aeroports, mentre que la seva quota en el tràfic de passatgers és molt inferior, el 25%. A la resta de províncies amb aeroports amb tràfic significatiu (Balears, Las Palmas, Barcelona, Sta. Cruz de Tenerife, Màlaga i Alacant) passa el contrari: tenen major quota de viatgers que d'inversió.

El mateix passa als aeroports de tipus regional intermedi (entre 1 i 2% del tràfic total) com València, Sevilla i La Corunya-Santiago. Entre aquests, només Bilbao presenta una inversió relativa superior al tràfic relatiu. Finalment, entre els aeroports més petits (menys d'1% del tràfic total) n'hi ha 9 amb superioritat de la inversió i 9 amb superioritat del tràfic. Cal assenyalar que en els aeroports amb menys del 2% del tràfic de passatgers es concentren les situacions de resultats financers negatius, pel qual no es pot afirmar que la caixa única es centri en assistir als aeroports deficitaris.

4 De fet, a aquest article no és presenten les dades de costos aeroport per aeroport. En canvi, si que es presenten les dades d'ingressos, i el resultat financer de cada aeroport no es dona en dades absolutes, sinó amb el ràtio ingressos totals/ costos totals. Pot ser AENA ha restringit l'ús de les dades per no facilitar informació quantitativa de resultat per cada aeroport. Tanmateix, amb les dades publicades a l'article, i amb una simple transformació matemàtica, s'obté la dada de costos totals per cada aeroport, i per tant es pot calcular la quantitat de resultat financer aeroport per aeroport.

Taula 1: dades relatives sobre inversió i tràfic de passatgers 1994-99.

Província	Aeroports	(1) Mitjana inversió 94-99 (Milions €)	(2) % de la inversió mitjana total	(3) % de la mitjana total de passatgers	(4) Diferència entre quota d'inversió (2) i quota passatgers (3)
Madrid	Madrid/Barajas, Madrid/Cuatro Vientos	184,8	45,1	25,0	+ 20,1
Balears	P. Mallorca, Eivissa, Menorca	59,2	14,4	23,7	- 9,3
Las Palmas	Gran Canaria, Lanzarote, Fuerteventura	37,6	9,6	16,5	- 6,9
Tenerife	Tenerife-Sud, Tenerife-Nord, La Palma, Hierro	23,7	5,8	11,6	- 5,8
Barcelona	Barcelona, Sabadell	22,7	5,5	15,4	- 9,9
Biscaia	Bilbao	18,0	4,4	2,0	+ 2,4
Granada	Granada	11,7	2,8	0,4	+ 2,4
Alacant	Alacant	8,9	2,2	4,8	- 2,6
Màlaga	Màlaga	6,7	1,6	7,6	- 6,0
La Corunya	Santiago, La Corunya	5,7	1,4	1,8	- 0,4
València	València	4,6	1,1	1,7	- 0,6
Pontevedra	Vigo	3,4	0,8	0,5	+ 0,3
Astúrias	Oviedo	2,8	0,7	0,6	+ 0,1
Sevilla	Sevilla	2,6	0,6	1,5	- 0,9
Almeria	Almeria	2,5	0,6	0,8	- 0,2
Saragossa	Saragossa	2,1	0,5	0,3	+ 0,2
Valladolid	Valladolid	1,7	0,4	0,2	+ 0,2
Àlaba	Vitoria	1,6	0,4	0,2	+ 0,2
Melilla	Melilla	1,4	0,3	0,3	- 0,0
Cantàbria	Santander	1,3	0,3	0,2	+ 0,1
Girona	Girona/Costa Brava	1,0	0,2	0,6	- 0,4
Cadis	Xerès	0,9	0,2	0,5	- 0,3
Tarragona	Reus	0,8	0,2	0,5	- 0,3
Navarra	Pamplona	0,8	0,2	0,3	- 0,1
Guipúscoa	San Sebastián	0,6	0,1	0,2	- 0,1
Còrdova	Còrdova	0,5	0,1	0,0	+ 0,1
Murcia	Murcia/San Javier	0,3	0,1	0,1	- 0,0
Salamanca	Salamanca	0,2	0,1	0,0	+ 0,0
Extremadura	Badajoz	0,1	0,0	0,0	- 0,0
Total		409,8	100,0	100,0	0,0

Nota: Els totals poden no coincidir per l'efecte de l'arrodoniment. A la columna (4) el signe + o - davant de 0,0 indica lleugerament positiu o lleugerament negatiu, respectivament.

Font: Pàgina web del Ministeri de Foment. En l'elaboració d'aquesta taula ha participat Xavier Fageda.

Crec que això ofereix una explicació de la insistència a mantenir una gestió centralitzada i pública del sistema aeroportuari espanyol: per un cantó, el govern espanyol es reserva la decisió sobre el paper que ha de jugar cada aeroport, més enllà de consideracions de mercat. Per l'altre, els projectes d'inversió centralitzats es poden finançar pel sistema de caixa única, independentment de la corrent de beneficis d'explotació generada singularment per cada aeroport.

Això no és bo per la posició futura de l'aeroport de Barcelona, i tampoc pel conjunt del sistema aeroportuari espanyol. Primer, perquè implica el disseny d'un únic aeroport a Espanya que serveixi de central de distribució (*hub*) de tràfics internacionals de gran distància. Segon, perquè resta possibilitats al desenvolupament d'aeroports regionals i hubs secundaris que puguin oferir capacitat alternativa als grans aeroports. Tercer, perquè resta possibilitats d'eficiència al sistema aeroportuari espanyol en disminuir les possibilitats de competència entre grans aeroports per la captació de tràfics de connexió. En aquest segment de negoci s'ha superat la visió de l'aeroport com un monopoli aliè a la competència, però el disseny del sistema aeroportuari espanyol dificulta l'aprofitament dels beneficis de la competència.

Una bona alternativa seria la descentralització de la gestió dels aeroports,⁵ i la participació del sector privat en la propietat dels aeroports, i en la gestió dels serveis de manteniment d'instal·lacions, serveis operatius essencials i activitats comercials. Per una banda, això ens faria més semblants als països amb els que ens hem de comparar. Per l'altra, és viable sense reduir les possibilitats de servei dels aeroports més petits i menys rendibles.

3.1.a) Un model més semblant als dels països comparables.

La taula 2 mostra les característiques de la gestió aeroportuària a la UE. Entre els grans països Espanya és l'únic en que la xarxa es gestiona de forma centralitzada i és titularitat del govern central. Això només es dona a alguns (no tots) països amb un sol aeroport rellevant: Irlanda, Grècia, Suècia i Finlàndia. En el cas de Portugal en són dos: Lisboa i Porto. En canvi, tret d'Espanya, tots els països de major dimensió i amb una xarxa d'aeroports més complexa tenen gestió descentralitzada: França, Itàlia, Regne Unit i Alemanya. Aquest és també el cas d'altres països desenvolupats i amb gran tràfic aeri com EUA i Canadà.

5 Però, no del control del trànsit aeri, que tendirà a centralitzar-se a nivell europeu. Així ho reclama amb insistència el Llibre Blanc del transport de la Unió Europea (Comissió Europea, 2001).

En els casos de xarxa descentralitzada els models de gestió són ben diversos: sempre són presents les autoritats regionals/locals, i de vegades també les estatals. Hi ha propietat i gestió pública, mixta i també gestió privada, i aquesta darrera ha guanyat posicions en els darrers anys.

Taula 2: La Gestió Aeroportuària a la Unió Europea al 2001.

Xarxa nacional	Model de Gestió	País/Principals Aeroports	Observacions
Centralitzada	Propietat i gestió pública (govern central)	Espanya, Portugal, Irlanda, Grècia, Suècia i Finlàndia	
Descentralitzada	Propietat pública i gestió regional/local	Itàlia (excepte Roma i Nàpols), França, Manchester i Leeds (Regne Unit),	París es de titularitat estatal
Descentralitzada	Propietat pública i gestió regional/local compartida amb govern central	Alemanya i Holanda.	A Berlín hi ha gestió privada A Amsterdam/Schipol és en curs la venda del 49% del capital al sector privat
Descentralitzada	Propietat pública (total o parcial) i gestió privada	Roma i Nàpols (Itàlia), Viena, Copenhaguen, Brussel·les i Berlín.	
Descentralitzada	Propietat privada	General al Regne Unit	

Aquests models descentralitzats tenen un resultat interessant: reflecteixen l'estructura urbana de cada país. Així, a països com França i Gran Bretanya, amb una gran macrocapital, el tràfic internacional descansa fortament en els aeroports de París i Londres. En canvi, als països amb xarxes urbanes més compensades, com Alemanya i Itàlia, hi ha diferents hubs de tràfic internacional (Berlín, Frankfurt, Munic, Roma, Milà, etc.). Des del punt de vista de la seva estructura real de ciutats, Espanya s'assembla molt més a Alemanya i Itàlia que a Gran Bretanya i França. Amb una xarxa aeroportuària descentralitzada, segurament Espanya seguiria unes pautes similars a Alemanya i Itàlia. Tanmateix, una xarxa centralitzada pot ser utilitzada per buscar artificialment una estructura de tràfic aeri semblant a la de Gran Bretanya i França. I no és bo que l'Espanya aeroportuària sigui tan diferent de l'Espanya real.

3.1.b) Un model viable pel conjunt d'Espanya.

Una preocupació forta dels partidaris de xarxes centralitzades és que hi ha aeroports que no s'autofinancien i, tot i així, és d'interès general mantenir-los en funcionament atès el seu servei territorial. Llavors, es diu, amb un sistema de caixa única els

ingressos dels aeroports rendibles poden subvencionar els dèficits dels aeroports deficitaris. Aquest sistema té un problema greu: amb les subvencions creuades mai es sap exactament què i com s'està subvencionant. Per això, l'anàlisi econòmica ha mostrat una preferència molt forta per les subvencions directes (des del pressupost públic) sobre les subvencions creuades (en aquest cas, entre uns aeroports i altres). Les subvencions directes del pressupost són més transparents i més avaluable.

A més, una descentralització a nivell regional dels aeroports espanyols podria realitzar-se sense generar problemes rellevants d'incapacitat financera. Com s'ha esmentat més amunt, es poden conèixer (i estimar) les dades d'AENA sobre resultats financers per cada aeroport a 1997. A partir d'aquestes dades podem organitzar agregacions de caràcter regional i analitzar l'existència de superàvits o dèficits des d'aquesta perspectiva territorial. Això es presenta a la taula 3.

Taula 3: Resultats financers dels aeroports espanyols a 1997 agregats per CCAA.

CCAA	Resultats financers	Aeroports amb resultat financer positiu a 1997	Aeroports amb resultat financer negatiu a 1997
Madrid	90,5	Madrid-Barajas	
Balears	42,6	Palma de Mallorca, Menorca, Eivissa	
Catalunya	36,1	Barcelona	Reus, Girona
Canàries	36,3	Tenerife-Sud, Gran Canària, Lanzarote, Fuerteventura	Tenerife-Nord, La Palma, Hierro
Andalusia	2,5	Màlaga	Sevilla, Xerès, Almeria, Granada
C. Valenciana	8,8	Alacant	València
Galícia	-7,1		Santiago, La Corunya, Vigo
P. Basc	-7,9		Bilbao, Sant Sebastià, Vitòria
Castella i Lleó	-1,7		Valladolid, Salamanca
Múrcia	-2,0		Múrcia
Cantàbria	-2,8		Santander
Extremadura	-0,6		Badajoz
Astúries	-2,7		Astúries
Navarra	-2,0		Pamplona
Aragó	-2,8		Saragossa
Melilla	-2,9		Melilla

Nota: a partir de 1999 s'han posat en servei vols comercials regulars a l'aeroport de Lleó.

Font: elaboració pròpia a partir de les dades d'AENA presentades a Rendeiro (1999).

A 1997 els aeroports amb resultat financer positiu acumulaven un superàvit de 245,5 milions €, mentre què els aeroports amb resultat negatiu acumulaven un dèficit de 61,1 milions €. Un primer exercici simple d'agregació dels aeroports a nivell de comunitat autònoma (columna 2 a la taula 3) reduïa el dèficit agregat a 32,4

milions € (això és, la suma del dèficit de totes les C.A. amb resultat negatiu). A més, molt probablement aquesta quantitat és més baixa en l'actualitat. El gran creixement del tràfic aerí des de 1997, juntament amb diversos augments de taxes aeroportuàries aprovats en els darrers anys, poden haver millorat els resultats financers de la pràctica totalitat d'aeroports espanyols.⁶

Certament, aquestes magnituds de dèficit es poden assumir i gestionar perfectament, sia amb programes de compensació acordats entre les diferents administracions, sia amb la implantació d'un fons de compensació de dèficits al que contribueixin els aeroports amb superàvit. Això sense tenir en compte encara que una gestió més descentralitzada dels aeroports i oberta al sector privat podria millorar l'eficiència i reduir addicionalment els dèficits dels aeroports menys rendibles.

3.2. Carreteres: què s'ha de fer amb els peatges?

Més amunt, a la secció 2.b, s'havia posat com exemple d'efectes positius a llarg termini d'una millora d'infraestructura la transformació en autovia de la carretera València-Madrid i el seu impacte sobre el transport de cítrics en camió. Ara cal assenyalar que el fet que no hi hagi peatge directe entre València i Madrid implica que no augmenten els costos monetaris del viatge, a diferència, per exemple, d'un viatge de transport de cítrics entre València i Barcelona. Com les distàncies són semblants, els costos totals de transport són semblants, amb l'excepció que el trajecte València-Barcelona en carretera de gran capacitat està sotmès a peatge, el qual el fa menys rendible que el viatge València-Madrid. O, dit d'altra manera, el preu del producte distribuït a Barcelona haurà de ser més elevat que el preu del mateix producte distribuït a Madrid.

Aquesta és la forma en la que l'existència d'un sistema desigual de finançament de les vies de gran capacitat (peatges a uns llocs i pressupost públic a altres) deteriora la competitivitat econòmica relativa dels territoris on el peatge directe és el mètode de finançament de les autopistes. A Espanya això és un problema per

6 Entre 1997 i 2000 el tràfic total de viatgers va créixer el 26,5%. Només dos aeroports van tenir un descens significatiu del tràfic: Melilla (- 25,6%) i Vitòria (-1 16,1%) . Així mateix, l'aeroport de Valladolid va perdre el 6,1% dels viatgers, pot ser per l'entrada en servei comercial de l'aeroport de Lleó. Pel que fa als resultats (abans d'impostos) d'AENA, al 2000 van ser el 93% superiors als de 1997 (AENA, 2001:4). Cal afegir que els atacs terroristes de l'11 de setembre de 2001 han provocat una aturada (probablement temporal) en la tendència de creixement, però no una reversió d'aquesta.

Catalunya i per aquelles altres comunitats autònomes on el peatge té un pes important (País Valencià, Aragó, La Rioja, País Basc, Navarra, Galícia i, en menor grau, Andalusia).

La discussió sobre els peatges ha guanyat intensitat a Catalunya des de 1998, arrel de la darrera (per ara) pròrroga de les concessions d'ACESA i AUMAR, i de les mobilitzacions impulsades pel Consorci Xarxa Viària. S'han publicat diversos treballs sobre l'assumpte.⁷ No cal insistir ara en les dades quantitatives, perquè són prou conegudes, ni en l'explicació de l'origen dels peatges.⁸ Pot ser molt més interessant articular l'anàlisi del problema al voltant de varies qüestions: 1) És eficient l'ús dels peatges per finançar les autopistes?; 2) Quines són les fórmules que permetrien avançar en la igualació del sistema de finançament de vies de gran capacitat a Espanya?; 3) Quins són els escenaris més probables pel futur?

3.2.a) És eficient l'ús dels peatges per finançar les autopistes?

No. Aquest és un resultat de la teoria econòmica que és conegut i acceptat des de fa molts anys. Quan s'ha construït una autopista la societat ha de pagar el seu cost, se'n faci l'ús que se'n faci. Com el cost total varia molt poc amb l'ús, l'eficient és que la via tingui accés lliure, perquè això augmenta el benestar social.⁹

Els peatges indueixen un ús ineficient de l'autopista: molts trams registren menys tràfic del que poden carregar sense congestió, mentre que les vies lliures alternatives tenen intensitats de tràfic iguals o majors, i presenten congestió. A més, el peatge trasllada accidentalitat a las vies alternatives a l'autopista -menys segures- al desplaçar-hi els tràfics pesats i de llarga distància i cansament. En darrer lloc tenim els costos temporals. El temps de viatge és una part rellevant del cost total. I sovint les instal·lacions de peatge generen retencions que fan perdre un temps més valuós que el propi import del peatge. En fi, els peatges imposen costos rellevants en termes de benestar social.

Hi ha, però, una circumstància en que la imposició de peatge pot ser eficient: quan una carretera sigui congestionada. És clar que aquí no ens trobem davant d'un peatge de tipus financer, sinó davant d'una taxa per congestió, que s'hauria d'imposar a les carreteres on hi hagi congestió i a les hores en que aquesta es

7 El més ampli i variat és *Les autopistes de peatge a Catalunya*, editat per Columna a 2000, que inclou treballs de diferents autors.

8 Podeu trobar una anàlisi a Bel (1999).

9 Aquest resultat ja es troba, per exemple, a Hotelling (1938). Trobareu una argumentació més extensa a Bel (1999).

produeixi. L'objectiu d'aquesta taxa de congestió no és finançar la carretera, sinó estimular que els conductors canviïn d'hora de viatge o canviïn de mode de viatge (per exemple, cap al transport col·lectiu).

Així doncs, les consideracions d'eficiència suggereixen que no s'usi peatge per finançar autopistes. En canvi, pot ser un bon instrument per regular el tràfic en les vies de congestió forta i persistent, com per exemple els trams de carretera d'accés als i sortida dels centres metropolitans.¹⁰

3.2.b) Quines són les fórmules que permetrien avançar en la igualació del sistema de finançament de vies de gran capacitat a Espanya?

Segurament, el problema més greu i sentit que plantegen avui els peatges és el d'equitat interterritorial,¹¹ amb els efectes ja comentats sobre la competitivitat relativa dels territoris. Ara, el pressupost –és a dir tots els contribuents– finança la construcció i el manteniment de les vies lliures. En canvi, les autopistes de peatge les paguen els seus usuaris, particulars i empreses. I, a més dels estrictes costos financers de l'autopista, els usuaris d'autopistes de peatge suporten una càrrega fiscal que és entre les més elevades de tots els bens i serveis de l'economia espanyola. Per això, avançar en la igualació del model finançament d'infraestructures viàries a Espanya és un repte important per territoris com Catalunya. En aquest sentit, hi ha quatre fórmules per anar cap a un model igualitari: (a) implantar peatges a totes les vies de gran capacitat existents i futures; (b) implantar autopistes de peatge de forma més equilibrada a Espanya; (c) implantar autopistes lliures de forma més equilibrada a Espanya, (d) eliminar els peatges.

a) Implantar peatges a totes les vies de gran capacitat existents i futures

Ningú ha proposat generalitzar el sistema de peatges al conjunt de la xarxa de qualitat d'Espanya i ningú ho proposarà. Per aquí no es restaurarà l'equitat

10 Òbviament, si la intensitat de tràfic ho justifica, és més eficient tenir una autopista de peatge que no tenir-la en absolut. Tanmateix, aquest no sembla ser el dilema que es planteja a la política espanyola: els plans de futur del govern, fins al 2010 inclouen impulsar 5.689 km. de vies de gran capacitat. La previsió és que 4.920 km. (el 86%) siguin lliures, i només 769 (el 14%) siguin amb peatge (veure "Una red de carreteras de gran capacidad para el siglo XXI", a la pàgina web del Ministeri de Foment). Clarament, no hi ha un dilema del tipus 'peatge si o autopista no'.

11 Una discussió interessant és la de la relació entre els peatges i l'equitat inter-personal. Aquesta qüestió s'escapa dels objectius d'aquest paper. Es pot trobar una anàlisi molt esclaridora a Riera i Nájera (1999).

interterritorial entre ciutadans i entre empreses, que ja és una veritable ruptura de mercat. Per un cantó, perquè les dificultats jurídiques i els costos econòmics de la implantació de peatges a la xarxa d'autovies i autopistes lliures són molt importants.¹² Per un altre, perquè aquesta seria una mesura extraordinàriament impopular, i cap partit polític d'àmbit estatal la proposarà. La millor mostra d'això és que no sols no es reconverteixen vies lliures en peatge, sinó que al Programa de Vies de Gran Capacitat 2000-2010 elaborat pel govern del Partit Popular es considera la implantació de 5.689 km. d'autopistes noves, dels quals el 86% són lliures i el 14% de peatge. Encara més, el Ministre de Foment ha anunciat com un dels principals propòsits del govern la reconversió de les principals autovies de primera generació (N-I Madrid-Irun, N-II Madrid-Saragossa, N-III Madrid-València, i N-IV Madrid-Córdoba) en autopistes lliures de peatge.¹³

(b) Implantar autopistes de peatge de forma més equilibrada a Espanya

Les virtuts d'aquesta fórmula són molt reiterades pels governs central i català. La idea és que els nous trams d'autopista de peatge vindrien a equilibrar la presència d'aquest model de finançament al territori espanyol, tot reduint a nivells més normals el pes del peatge a Catalunya, que a finals de 2000 tenia el 25% dels km. de peatge de competència estatal.¹⁴ És aquest el camí que porten les coses? Mirem la taula 4

Efectivament, si aquestes previsions s'acompleixen la xarxa estatal d'autopistes de peatge passarà de 1.743 km. (any 2000) a 2.953 km. I Catalunya passaria de tenir-ne el 25% a tenir-ne el 16%, el que pot semblar, sense dubte, una posició més equilibrada. Però, això té truc, i no només perquè el pes de Catalunya a la xarxa de vies lliures de peatge seguirà sent molt inferior al 15%.

Mirem les columnes 2 i 3 de la taula 4. Dels 1.210 km. previstos, 809 (el 67%) corresponen a la xarxa radial, i 401 (el 33%) a la transversal. A més, i això és molt important, molts trams on es preveu autopista de peatge ja tenen en l'actualitat una autovia lliure, pel que, al cap del carrer, el corredor viari disposarà de dues vies de gran capacitat alternatives, una lliure i una de peatge. Aquest és el cas de 638 km. de noves autopistes radials, però només 37 km. de noves autopistes transversals. La taula 5 pot ser molt il·lustrativa.

12 Una magnífica explicació es pot trobar a Zaragoza (1992).

13 El cost previst d'aquest programa és de 1.800 milions €, i es finançarà amb el Pressupost de l'Estat (*Cinco Dias*, 30 de gener de 2002, pág. 18).

14 Les autopistes de competència autonòmica són irrelevantes des del punt de vista de l'equitat entre CC.AA., perquè son conseqüència de decisions adoptades per els governs autonòmics.

Taula 4. Programa d'Autopistes de Peatge de competència estatal fins a 2010. 1ª i 2ª fase.

Tram	(1) Longitud Km.	(2) Radial / Transversal	(3) Observacions
1ª Fase			
Accés a Madrid M-40-Arganda	39	Radial	Hi ha autovia alternativa
Accés a Madrid M-40-Ocaña	61	Radial	Hi ha autovia alternativa
Accés a Madrid M-40-Navalcarnero	23	Radial	Hi ha autovia alternativa
Accés a Madrid M-40-Guadalajara	45	Radial	Hi ha autovia alternativa
Alacant-Cartagena	96	Transversal	75 km. en servei a juliol 2001
Àvila-NVI	23	Radial	
Segovia-San Rafael	29	Radial	
Lleó-Astorga	47	Transversal	
Estepona-Guadiaro (Andalusia)	22	Transversal	
Santiago-Alto S. Domingo (Galícia)	56	Radial	
2ª Fase			
Madrid-Toledo	60	Radial	Hi ha autovia alternativa
Pedrizas-Torremolinos (Màlaga)	37	Transversal	Hi ha autovia alternativa
Alacant-Villena	75	Radial	Hi ha autovia alternativa
Connexió A-1 i A-68	22	Transversal	
Ocaña-La Roda (Castella La Manxa)	125	Radial	Hi ha autovia alternativa
Cartagena-Vera	100	Transversal	
Toledo-Ciutat Real-N-IV	210	Radial	Hi ha autovia alternativa
Medinaceli-Soria-Tudela	140	Mixta	Medinaceli-Soria (45%): Radial Soria-Tudela (55%): Transversal
Total	1.210		

Font: Elaboració pròpia a partir de la pàgina web del Ministeri de Foment.

Taula 5. Noves autopistes de peatge segons característiques de xarxa i d'alternatives.

Xarxa	(1) Km. noves autopistes	(2) Km. amb autovia alternativa	(3) (2)/(1) en %
Transversal	401	37	9,2%
Radial	809	638	78,9%

Font: elaboració pròpia.

Què implica que quasi el 80% de km. de noves autopistes de peatge radials tinguin una autovia alternativa? Doncs implica un gran augment de capacitat en aquests corredors, tot preservant una autovia lliure com alternativa al peatge. Més

en concret, implica que els desplaçaments de Madrid al Sud (fins Despeñaperros), al Llevant (Alacant), i al Nord-est (fins Sòria) seran servits per una capacitat més alta de servei que qualsevol altre corredor viari espanyol, amb l'excepció del tram Barcelona-Lleida (per cert, també radial).

Cal fer una menció específica a les noves autopistes radials d'accés a Madrid. Tret de l'autopista l'Alacant-Cartagena, ja en servei, els accessos radials de Madrid són els projectes més avançats, i són usats reiteradament com exemple de la igualació entre Catalunya i Madrid en peatges. En primer lloc, es pot avaluar positivament que aquestes vies s'hagin projectat amb peatge, puix hi ha elements de congestió persistent en el tràfic, i a més cadascun d'aquests corredors ja gaudeix d'una via de gran capacitat lliure. Ara bé, adoptar-les com exemple d'equiparació entre Madrid i Catalunya és anar massa lluny perquè, a la fi, els corredors d'accés a Madrid tindran dues vies de gran capacitat, una lliure i un altra de peatge, mentre que els corredors d'accés a Barcelona tindran una sola via de gran capacitat, en algun cas de peatge.

És difícil avaluar aquests plans com una política de reequilibri de la implantació de peatges al territori espanyol. Ans al contrari, sembla una política destinada a ampliacions de la capacitat en els corredors radials, amb una modalitat mixta lliure/peatge, tot destinant subvencions públiques al finançament de les autopistes de peatge, puix entre els trams radials només els accessos a Madrid poden tenir rendibilitat financera. I, per altra banda, continuar amb l'ús del peatge com mètode bàsic de finançament de la gran capacitat als corredors transversals (només el 9% de nous km. de peatge transversals disposaran d'autovia alternativa). En fi, no s'arribarà per aquí a la igualació interterritorial de mètodes de finançament de les carreteres de gran capacitat.

(c) Implantar autopistes/autovies lliures de forma més equilibrada a Espanya

Una fórmula relativament senzilla d'igualar els règims de finançament seria la conversió en autovia de les carreteres nacionals paral·leles a les autopistes de peatge existents. En el cas dels corredors viaris que afecten Catalunya, això implicaria desdoblant la N-II entre Lleida i Saragossa, i la N-340 i la N-II entre València i la Frontera de França. De fet, la intensitat de circulació interurbana en aquest corredor viari és més elevada que la dels corredors on el plans del govern preveuen una dotació d'autopista i autovia.

Tanmateix, tot i la simplicitat d'aquesta opció, algunes qüestions mereixen reflexió. La primera és la de les perspectives temporals per aquesta opció. De fet, per exemple, el desdoblament de la N-340 a Catalunya ja s'anuncia des del Pla Director d'Infraestructures 1993-2007, aprovat a 1993. Tanmateix, la realitat ha

limitat les realitzacions a estudis que encara no s'han enllestit, i que afecten només alguns trams de la N-340. Hi ha bones raons per l'escepticisme sobre un eventual desdoblament de la N-340 a curt i mig termini. Sobre tot quan les prioritats reiteradament declarades pel govern central són altres.

Una altra qüestió, pot ser encara més important, és analitzar si no seria millor optimitzar l'ús de l'autopista existent de forma que es descarreguessin de tràfic (particularment vehicles pesats) les carreteres paral·leles. Això podria exigir menys recursos financers que la conversió en autovia de la N-340 i la N-II. Per altra banda, el recorregut d'aquestes carreteres per Catalunya passa per zones sensibles des del punt de vista medi ambiental, que podrien ser perjudicades per una fractura addicional d'uns territoris ja força fracturats per grans infraestructures de transport.

(d) Eliminar els peatges on no existeix una alternativa lliure de gran capacitat

Aquesta opció té al seu favor que és la més eficient en sentit econòmic, en absència de congestió. Per tant, és d'especial aplicació als trams interurbans on la capacitat de l'autopista és suficient per absorbir augments de tràfic procedent de vies alternatives congestionades. Té el desavantatge d'implicar l'abocament de recursos financers que poden ser usats en projectes alternatius. Tot i això, podria ser una opció molt sensata des del punt de vista financer amb una programació temporal gradual, com la proposada a Bel (2000). Sobre tot considerant que redueix les necessitats d'inversió a les vies paral·leles a les autopistes de peatge, com s'ha argumentat més amunt.

Una qüestió a tenir en compte en aquest context és la de l'efecte d'aquesta mesura sobre la relació entre sector públic i sector privat, i particularment sobre el compromís del sector privat en participar en el finançament i la gestió de les infraestructures. Analitzem-los per separat:

- El finançament privat d'infraestructures: en aquest sentit cal desfer una confusió. El peatge directe, pagat per l'usuari, no és l'única forma existent de finançament privat. De fet, també hi ha finançament privat quan el sector públic utilitza el model de pagament ajornat en el temps d'una infraestructura (per exemple, el nou Túnel de Vielha, o la línia 9 del metro a Barcelona). Si el que es vol dir és que el pagament el fa finalment l'usuari, hi ha diferents sistemes perquè els usuaris d'autopistes aportin recursos al finançament: el peatge directe, les taxes periòdiques per ús d'infraestructura, les taxes específiques sobre productes com els combustibles, molt associats a l'ús de les infraestructures, etc.
- La gestió privada d'infraestructures: implica que és el sector privat qui s'encarrega de l'explotació i manteniment de la infraestructura. Això és

independent de l'origen dels seus ingressos, que poden provenir del pressupost públic, o directament de l'usuari o indirectament de l'usuari. De fet, els esquemes de cooperació entre sector públic i sector privat en aquest camp són molt variats.

Aquesta distinció és útil perquè sovint s'oblida que en un futur no massa llunyà les exigències financeres pel manteniment i la renovació de les autopistes i autovies existents seran superiors a les exigències de nova inversió en autopistes. Una bona via per accentuar la cooperació entre sector públic i sector privat en la gestió de les infraestructures seria la participació del sector privat en el manteniment i renovació de tota la xarxa viària de gran capacitat d'Espanya. Això podria fer-se, per exemple, mitjançant procediments de contractació externa del manteniment que introduïssin periòdicament elements de competència per garantir preus i qualitats adients.

És viable introduir aquest model a tota Espanya si el finançament s'ha de fer mitjançant peatge directe? Abans s'ha argumentat que no hi ha perspectives de generalització dels peatges directes, com mostren el plans a llarg termini de l'actual govern espanyol. És possible pensar que altres vies alternatives d'aportació dels usuaris siguin més útils i viables per una generalització i una igualació dels sistemes de finançament a Espanya. Per exemple, l'aprofitament del diferencial que encara existeix entre la càrrega fiscal dels combustibles a Espanya i a la mitjana de la UE. Cal pensar-hi, perquè aquest diferencial tendirà a eliminar-se en qualsevol cas. Així, tot just a desembre de 2001 s'ha aprovat un augment de la fiscalitat dels combustibles dirigit a ...finançament dels serveis sanitaris (es diu).

3.2.c) *Un nota sobre els escenaris pel futur*

És útil començar la discussió sobre els escenaris de futur amb l'anàlisi de les directrius de la Unió Europea sobre política de transport. Aquestes, incloses al *Llibre Blanc del Transport*, sovint es mencionen de forma parcial, el que indueix a la confusió. El llibre blanc (pàgs. 17-18) proposa "*l'aproximació dels principis tarifaris per l'ús de les infraestructures. El reflex dels costos externs també ha de fomentar l'ús dels modes de transport amb menys impacte ambiental i permetre inversions, amb els recursos obtinguts, en noves infraestructures...Aquesta reforma requereix la igualtat de tracte entre operadors i entre modes de transport. Tant pels aeroports, els ports, les carreteres, els ferrocarrils i les vies navegables, el preu per l'ús d'aquestes infraestructures hauria de variar d'acord amb el mateix principi, en funció de la categoria de la infraestructura utilitzada, el període del dia, la distància, la grandària i el pes del vehicle i qualsevol altre factor que incideixi en la congestió i el deteriorament de la infraestructura i el medi ambient.*" Així, es proposa incloure els costos externs a la tarificació de les infraestructures, tot integrant els costos en matèria de congestió i d'impacte ambiental de l'ús. Això no ho poden aconseguir

sistemes tarifaris dissenyats exclusivament amb l'objectiu del finançament de la infraestructura, com el peatge directe i general.

Més endavant, el llibre blanc encara precisa més les seves orientacions envers una tarificació progressiva de l'ús de les infraestructures. En referència als principis expressats més amunt, es concreta que (pàg. 82) *“En el cas dels vehicles privats, el tràfic transfronterer és limitat i l'aplicació dels principis de tarificació de les infraestructures planteja problemes relacionats amb la llibertat de circulació i la necessitat de no reintroduir noves fronteres internes. Així doncs, no és convenient que la Comunitat intervingui en els arbitratges de les autoritats nacional i locals, com per exemple en la fixació del preu d'utilització dels equips col·lectius que són les infraestructures viàries.”* L'observació és clara: les qüestions referents als possibles modes de tarificació d'infraestructures pel seu finançament, des de taxes per ús fins a peatges, són assumptes de política interna de cada país, tot advertint dels problemes que plantegen sobre la llibertat de circulació i la reintroducció de barreres internes.

Què és, llavors, el que ocupa a la Comunitat? El mateix text ho precisa (pàg. 82): *“En canvi, en el que es refereix al transport comercial, per evitar falsejaments de la competència, li correspon a la Comunitat establir un marc que permeti als Estats membres integrar progressivament els costos externs i d'infraestructura i garantir la coherència de les seves iniciatives”*. Bé; la Comissió dona per suposat que cada Estat té règims homogenis de finançament de les infraestructures. Però la divergència de règims entre Estats té com a conseqüència el falsejament de la competència en el transport comercial. En el cas d'Espanya la Comissió pressuposa massa. La primera lliçó a extreure'n del llibre blanc és la necessitat d'igualar els modes de finançament a Espanya per evitar el falsejament de la competència i el trencament de la unitat de mercat que implica l'actual sistema. Això, òbviament, ens retorna a la discussió del punt anterior, sobre les vies per igualar els sistemes de finançament.

Catalunya ha donat un pas important al gener de 2002 per concretar fórmules per avançar en aquesta igualació. Amb la participació d'associacions d'usuaris d'autopistes, ajuntaments, govern català, partits polítics i empreses concessionàries s'ha acordat impulsar quatre punts:

- Neutralitzar l'augment de l'IVA del 7% al 16% aprovat per 2002, tot aplicant-hi els recursos fiscals addicionals que genera l'augment de l'IVA.
- Recomposar l'acord social i polític sobre la creació d'un fons nodrit amb els impostos que generen les pròpies autopistes i destinar aquests recursos a equilibrar tarifes.

- Homogeneïtzar els models de peatges a Catalunya i Espanya, mitjançant l'equilibri dels peatges i de les inversions en vies lliures de peatge.
- Aportació econòmica de les concessionàries per millorar la situació dels usuaris.

Són plantejaments raonables. Pensem per exemple en la càrrega fiscal que comporta el peatge. Els usuaris paguen els costos de la infraestructura (beneficis empresarials inclosos). A més, generen un ingrés fiscal per l'Estat que el president de l'associació de concessionàries (ASETA) avalua en el 40% dels ingressos totals de les autopistes (Feito, 2001). Pot ser aquest 40% era una mica exagerat fa uns mesos, però no ho és amb l'augment de 9 punts de l'IVA. El resultat d'això és una doble càrrega pels usuaris del peatge: per un cantó paguen els costos de la infraestructura que utilitzen; per altre, suporten un excés de càrrega fiscal que nodreix els pressupostos públics amb els que es financen les vies lliures de peatge.¹⁵

L'acord impulsat des de la política i la societat catalana serà un bon test per les possibilitats d'avançar amb plantejaments graduals en la superació de les disparitats de models de finançament. Tot i que les primeres reaccions del Ministeri de Foment han estat negatives, caldrà veure com es desenvolupa la discussió. Tant de bo la resolució sigui positiva, perquè el perjudici que la desigualtat de sistemes de finançament causa a la competitivitat de l'economia catalana i a l'articulació territorial de Catalunya en els eixos de la Mediterrània i de la Vall de l'Ebre ja s'ha convertit en una càrrega inexplicable.

4. A manera de resum.

En aquest paper s'ha analitzat, en primer lloc, l'efecte de les infraestructures sobre l'activitat econòmica, per comprendre el paper que tenen les infraestructures en la competitivitat dels territoris i en la seva capacitat d'atracció d'activitats econòmiques i de vertebració de mercats. En segon lloc, s'han analitzat dos problemes rellevants per Catalunya respecte del futur de les infraestructures: la política aeroportuària i el finançament i gestió de la xarxa de carreteres.

Pel que fa a la política aeroportuària s'ha constatat la singularitat de l'actual fórmula de gestió dels aeroports a Espanya i s'han discutit objectius que es poden perseguir mantenint la gestió centralitzada i efectes d'aquesta opció. S'ha formulat com alternativa la descentralització de la gestió dels aeroports. A la vegada, seria convenient donar participació al sector privat en la gestió dels serveis de diferents

¹⁵ L'argument és més detallat a Bel (2001).

tipus. Per una banda, això ens faria més semblants als països amb els que ens hem de comparar. Per l'altra, és viable sense reduir les possibilitats de servei dels aeroports més petits i menys rendibles.

Amb relació al finançament i la gestió de la xarxa de carreteres, s'ha discutit primer l'eficiència de l'ús dels peatges per finançar les autopistes. Després s'han avaluat les diferents fórmules mitjançant les quals es podria avançar en la igualació del sistema de finançament de vies de gran capacitat a Espanya. En aquest sentit s'han considerat: (a) la implantació de peatges a totes les vies de gran capacitat existents i futures; (b) la implantació d'autopistes de peatge de forma més equilibrada a Espanya; (c) la implantació d'autopistes lliures de forma més equilibrada a Espanya; i (d) l'eliminació dels peatges. En darrer lloc, s'han adreçat algunes consideracions sobre el context que ofereixen les orientacions de la política de transports de la UE, i les recents propostes acordades a nivell social i polític a Catalunya per superar les desigualtats que impliquen els peatges en l'actualitat. Avançar en aquesta direcció és necessari pel perjudici que la manca d'homogeneïtat del sistema de finançament d'autopistes a Espanya imposa sobre la competitivitat dels territoris amb predomini del peatge i sobre el benestar dels seus habitants.

Referències:

- AENA (2001), *Memoria de AENA 2000*. Madrid: AENA.
- Alvarez, Oscar i José Antonio Herce (1993), "Líneas ferroviarias de alta velocidad en España", *Revista de Economía Aplicada*, Vol. 1, núm. 1, págs. 5-32.
- Barceló, Miquel (2002), "El sector elèctric a Catalunya. Anàlisi del problema i algunes vies de solució", *Debats Tecnològics* (en premsa).
- Bel, Germà (1999) "Financiación de las infraestructuras viarias: la economía política de los peajes", *Papeles de Economía Española*, núm. 82, págs. 123-139.
- Bel, Germà (2000), "L'economia política dels peatges: per què són on són i quin sentit tenen ara?", a VV.AA., *Les autopistes de peatge a Catalunya*, págs. 95-140.
- Bel, Germà (2001), "Peajes: un impuesto ineficiente y además injusto", *El País* (Negocios), 24 de juny de 2001.
- Comisión Europea (2001). *La política de transportes de cara al 2010: la hora de la verdad*. Brussel·les, setembre de 2001.
- Feito, José Luis (2001), "La alternativa al peaje son mayores impuestos y peores carreteras", *El País* (Negocios), 3 de juny de 2001.
- Hotelling, Harold (1938) "The general welfare in relation to problems of taxation and of railway and utility rates", *Econometrica*, vol 6, págs. 242-269.
- Montero, Santiago (2001) *Infraestructures de transport. Cas català*. Mimeo.
- Nonell, Rosa (2002) *Formació, capital humà i Catalunya*. Papers de la Fundació Rafael Campalans, 133. Barcelona: FRC.
- Oliver, Josep (2001): *Alguns reptes rellevants de l'economia catalana en la propera dècada: nova economia i capital humà*. Papers de la Fundació Rafael Campalans, 129. Barcelona: FRC.
- Rendeiro, Roberto (1999), "Las infraestructuras aeroportuarias de España", *Papeles de Economía Española*, núm. 82, págs. 30-42.
- Riera, Pere i Tonatiuh Nájera (1999), "Efectos sobre la equidad y la eficiencia de la política de peajes de autopistas", *Papeles de Economía Española*, núm 82, págs. 166-177
- Smith, Adam (1776), *The Wealth of Nations*. 1era. Edició, Londres: W. Strahan i T. Cadell, 1776; Vol. 1.
- Termes, Montserrat i Raquel Insa (2002), *Societat del Coneixement i Catalunya*. Papers de la Fundació Rafael Campalans, 132. Barcelona: FRC.
- VV.AA. (2000), *Les autopistes de peatge a Catalunya*. Barcelona: Columna.
- Zaragoza, José A. (1992), "La convergencia económica y la financiación de infraestructuras", *Información Comercial Española*, núm. 710, págs. 71-82.

- 01/89 BRUNDTLAND, Gro Harlem: *Economia ecològica*.
- 02/89 GLOTZ, Peter: *Sis tesis del SPD sobre la política dels mitjans de comunicació*.
- 03/89 LUKES, Steven: *El futur del socialisme britànic*.
- 04/89 NAGY, Imre: *Discurs d'obertura del XII Congrés de les Joventuts Socialistes Hongareses*. Abril 1989.
- 05/89 HASTE, Hans: *Tot va començar quan un sastre va fer un discurs...*
- 06/90 INTERNACIONAL SOCIALISTA: *Declaració de principis*. Stockholm, juny 1989.
- 07/90 SCHMIDT, Helmut: *Perspectivas sobre la dècada de los 90*.
- 08/90 UNIO DELS PARTITS SOCIALISTES: *Resolució*. Berlín, 8-9 de febrer de 1990.
- 09/90 LAFONTAINE, Oskar: *Vers la igualtat*.
- 10/90 MOLAS, Isidre: *El Moviment Socialista de Catalunya entre el front orgànic i l'estructura de partit (1949-1953)*.
- 11/90 SUBIRATS, Joan: *Reformes polítiques i reformes econòmiques a l'Europa de l'Est. El cas de Polònia*.
- 12/90 MEDINA, Manuel: *Conseqüències dels canvis de l'Est a l'Europa de l'Oest (Comunitat Econòmica Europea)*.
- 13/90 TRENTIN, Bruno: *Sindicat Comú Europeu*.
- 14/90 ELAZAR, Daniel J.: *Federalismo, ¿por qué?*.
- 15/90 KOURLIANDSKY, Jean J.: *És el partit socialista l'home malalt de la vida política francesa?*.
- 16/90 OBIOLS, Raimon: *Intervenció en l'obertura del VI Congrés del Partit dels Socialistes de Catalunya*. Girona, 12 d'octubre de 1990.
- 17/90 BRANDT, Willy: *Intervenció en l'obertura del Consell de la Internacional Socialista*. Nova York, 8-9 d'octubre de 1990.
- 18/91 TORRELL, Ricard: *Perspectives actuals del moviment juvenil internacional*.
- 19/91 RUSCONI, Gian Enrico: *Hilferding i l'experiència socialista de Weimar*.
- 20/91 HABERMAS, Jürgen: *Què significa avui el mot socialisme?*.
- 21/91 CAMPS, Victòria: *Virtuts públiques*.
- 22/91 TOURAINE, Alain: *Tot esperant la veritable revolució*.
- 23/91 LECHNER, Norbert: *A la búsqueda de la comunidad perdida*.
- 24/91 VIROS, Rosa: *Participació política*.
- 25/91 DELORS, Jacques: *Europa: una nova frontera per la socialdemocràcia*.

- 26/91 SAMPAIO, Jorge: *Les línies mestres del socialisme portuguès.*
- 27/91 MORAN, Fernando: *Tiempo de reformas.*
- 28/91 MOLAS, Isidre: *Actualitat del federalisme.*
- 29/91 ROCARD, Michel: *Què significa ser d'esquerra?.*
- 30/92 BARREAU, Jean Claude: *De l'Islam i el món modern.*
- 31/92 HITCHENS, Christopher: *La molt lleial complicitat.*
- 32/92 CASTORIADIS, Cornelius: *Poder, política, autonomia.*
- 33/92 GELLNER, Ernest: *Les fronteres d'Europa.*
- 34/92 LUKES, Steven: *Què és l'esquerra?.*
- 35/92 FLAQUER, Lluís: *Nous horitzons pel socialisme.*
- 36/92 BOTELLA, Joan: *Fallida i noves perspectives.*
- 37/92 RAMONEDA, Josep: *Els camins pendents de la llibertat.*
- 38/92 SUBIRATS, Joan: *Política i polítiques.*
- 39/92 RODRIGUEZ AGUILERA DE PRAT, Cesáreo: *Hacia la disolución de las culturas de partido en la Europa occidental.*
- 40/92 INTERNACIONAL SOCIALISTA: *Resolució general del XIX Congrés de la Internacional Socialista.* Berlín, 15-16-17 de setembre de 1992.
- 41/92 PARTIT SOCIALISTA EUROPEU: *Europa, el nostre futur comú.* La Haia, 9-10 de novembre de 1992.
- 42/93 SERRA, Narcís: *Un rept de futur.*
- 43/93 MARCET, Xavier: *Willy Brandt, itineraris del possible i de l'impossible.*
- 44/93 PICO, Josep: *Repensar el socialisme.*
- 45/93 PONS, Félix: *Parlamento y sociedad.*
- 46/93 CASTELLS, Antoni: *Nació i federació: Catalunya i Espanya en la perspectiva de l'horitzó europeu.*
- 47/93 SOLE, Carlota: *El racisme latent.*
- 48/93 CAMPS, Victòria: *Dues propostes al feminisme del segle XXI.*
- 49/93 OLIART, Joan: *Catalunya davant el fet immigratori.*
- 50/93 OBIOLS, Raimon; Joaquim NADAL; Isidre MOLAS; Lluís M. DE PUIG; Antoni CASTELLS; Jordi SOLE TURA; Ernest MARAGALL; Josep M. RAÑE; Joan Manuel DEL POZO; Josep RAMONEDA; José I. URENDA: *Reflexions sobre la Renovació.*
- 51/93 RENAU, Maria Dolors: *Nous temps, noves opcions.*
- 52/93 VAZQUEZ, Tabaré: *¿Existe una alternativa al neoliberalismo?.*
- 53/93 PARTIDO SOCIALISTA EUROPEO: *El futuro de Europa y las tareas del socialismo europeo.*

- 54/94 MAJO, Joan: *Europa, un repte per a la solidaritat*.
- 55/94 MOLAS, Isidre: *Sobre la fraternitat*.
- 56/94 ALFONSIN, Raúl R: *Acerca del rol del Estado en la actualidad*.
- 57/94 MITTERRAND, François: *Al·locució en la sessió d'obertura de la XIX Assemblea General de Municipis i Regions d'Europa*. Estrasburg, 20 d'octubre de 1993.
- 58/94 MARCET, Joan: *De la Unió de Partits al Partit dels Socialistes Europeus*.
- 59/94 RECALDE, José Ramón: *Una Europa plural*.
- 60/94 BASTARDAS, Albert; Aina MOLL; Xavier PERICAY; Jesús ROYO; Joan SOLA; Francesc VALLVERDU: *Perspectives de la llengua catalana*.
- 61/94 DUCH, Lluís: *Socialisme i cristianisme. Dues tradicions i uns valors a compartir*.
- 62/94 FOLGUERA, Pilar: *La Europa de las ciudadanas*.
- 63/94 BOBBIO, Norberto: *L'estel polar*.
- 64/94 DEL POZO, Joan Manuel: *Ética i Política*.
- 65/94 DICENTA, José Luis: *La cooperación española para el desarrollo*.
- 66/95 GIOL, Joaquim: *Política d'immigració i d'integració*.
- 67/95 CARLSSON, Ingvar: *Discurs d'obertura del XXXII Congrés del Partit Socialdemòcrata Suec*. Estocolm, 18-19 de juny de 1994.
- 68/95 PONT, Josep: *Desenvolupament sostingut i les organitzacions no governamentals en el context del nou ordre mundial*.
- 69/95 PARTIDO SOCIALISTA EUROPEO: *Declaración de Barcelona*. Barcelona, 6-7-8 de marzo de 1995.
- 70/95 BLAIR, Tony: *Intervenció en el Congrés del Partit Laborista*. Blackpool, 4 d'octubre de 1994.
- 71/95 MARCET, Joan: *Els partits de l'esquerra europea a l'inici del segle XXI*.
- 72/95 FELIU, Laura: *Claus per avaluar els darrers esdeveniments a Algèria*.
- 73/95 D'ALEMA, Massimo: *Un futur segur per a Itàlia. Congrés Nacional del Partit Democràtic de l'Esquerra*. Roma, 6-7-8 de juliol de 1995.
- 74/95 FONT, Jordi: *El catalanisme del PSC. Elements de retrospectiva i de projecte*.
- 75/95 DIAZ, José E.: *Uruguay en el contexto sub-regional y las perspectivas de la izquierda latinoamericana*.
- 76/95 MENDILUCE, José M^a: *Bosnia: porqué hay que ser solidarios*.
- 77/95 *Declaración de Barcelona adoptada en la Conferencia Euromediterránea*.

- 78/96 BLAIR, Tony: *Discurs pronunciat a la Conferència del Partit Laborista*. Brighton, 2-6 d'octubre de 1995.
- 79/96 LLUCH, Ernest: *Transición económica y transición política: la anomalía 1978-1980*.
- 80/96 CROISAT, Maurice: *Las percepciones del federalismo*.
- 81/96 MAJO, Joan: *Economía, tecnología i atur: una perspectiva europea*.
- 82/96 BALLESTER, David: *La Unió General de Treballadors de Catalunya durant la Segona República (1931-1936)*.
- 83/96 ROCARD, Michel: *Proyecto de informe sobre la reducción del tiempo de trabajo*. Comisión de Asuntos Sociales y Empleo. 8 de mayo de 1995.
- 84/96 PONT, Josep: *El Moviment per a la solidaritat i les ONG de Desenvolupament: crisi o reptes des d'una nova perspectiva?*.
- 85/96 BEL, Germà: *Desigualdad social, redistribución y Estado del Bienestar*.
- 86/96 CARBONELL, Josep Maria: *Socialisme i cristianisme: més enllà del diàleg*.
- 87/96 COLOMÉ, Gabriel; Miquel ICETA; Josep Maria VALLÈS: *Seminari sobre la Reforma Electoral*.
- 88/96 HARTMANN, Heidi: *Un matrimonio mal avenido: hacia una unión más progresiva entre marxismo y feminismo*.
- 89/96 INTERNACIONAL SOCIALISTA: *Resolució general del XX Congrés de la Internacional Socialista*. Nova York, 9-11 de setembre de 1996.
- 90/97 BRICALL, Josep Maria: *La Universitat del futur*.
- 91/97 INTERNACIONAL SOCIALISTA: *Una nueva Internacional para un mundo nuevo. Reunió del Comité de la Internacional Socialista*. Roma, 20-21 de gener de 1997.
- 92/97 SPINI, Valdo: *Carlo Rosselli i Barcelona*.
- 93/97 PORRAS, Antonio J.: *El principio de solidaridad ante el desafío de la complejidad territorial*.
- 94/97 FINA, Lluís; Alfred PASTOR: *Obstacles a la creació d'ocupació a Espanya*.
- 95/97 VALCÁRCEL, Amelia: *Feminismo y políticas de gestión*.
- 96/97 ZALDÍVAR, Carlos A.: *Política y globalización*.
- 97/97 PARTIDO SOCIALISTA EUROPEO: *Declaración de Malmö*. 5-6-7 de juny de 1997.
- 98/97 JÁUREGUI, Ramón: *Nuevas formas de organización laboral y reparto de trabajo*.
- 99/97 MONTABES, Juan, CORZO, Susana: *La mediación de la prensa en la representación del sufragio en Andalucía: el voto cautivo*.

- 100/97 ALEMA, Massimo; Toni BLAIR; Ingvar CARLSSON; Jacques DELORS; Michel ROCARD: *Antologia de textos per a la renovació del socialisme democràtic europeu.*
- 101/97 TORRES VELA, Javier: *Andalucía en el estado autonómico.*
- 102/98 EGEA, Francisco: *El futuro del empleo: entre los mitos y los dogmas.*
- 103/98 MARAGALL, Pasqual: *L'etapa nova del catalanisme.*
- 104/98 DE PUIG, Lluís Maria: *Catalunya dins l'Europa federal.*
- 105/98 MORENO, Luis: *La federalización de la España de las autonomías.*
- 106/98 COLOMÉ, Gabriel: *Una anàlisi dels delegats del VIII Congrés del Partit dels Socialistes de Catalunya.*
- 107-108/98 *Documents de la Unitat Socialista.*
- 109/98 ARMET, Lluís: *Notes sobre la reforma del Senat.*
- 110/98 MOLAS, Isidre: *Vint anys d'història del PSC.*
- 111/98 BEL, Germà: *Posprivatización, reforma regulatoria y beneficios de los consumidores: ¿'laissez faire' versus competencia?.*
- 112/98 MOLL, Aina: *La llengua catalana a les portes del segle XXI.*
- 113/99 ANDERSEN, Gosta Esping: *The sustainability of welfare states into the 21st century.*
- 114/99 CLOS, Joan: *20 anys d'ajuntaments democràtics.*
- 115/99 BORJA, Jordi: *Documento-resumen del Informe propuesta sobre la ciudadanía europea.*
- 116/99 NEL-LO, Oriol: *Notícies de Barcelona. Reflexions sobre el futur de la ciutat.*
- 117/99 FLAQUER, Lluís: *La familia en la sociedad del siglo XXI.*
- 118/00 MARAGALL, Pasqual: *Discurs al parlament de Catalunya.*
- 119/00 CAMPS, Victòria: *Democràcia paritària.*
- 120/00 SEYD, Patrick: *New Labour: A Distinctive Third Way?.*
- Número especial: *Estatuts del PSC: 1978-1996.*
- 121/00 VAN PARIJS, Philippe: *Basic Income: Guaranteed Minimum Income for the 21st Century?.*
- 122/00 ZAPATA-BARRERO, Ricard: *La relació entre els immigrants i les Administracions: Onze temes bàsics per a debatre polítiques d'integració.*
- 123/00 GRUNBERG, Gérard: *El socialisme francès i la Tercera Via.*
- 124/01 SAWYER, Tom: *Canvi cultural i organitzatiu: el cas del Nou Laborisme.*
Entrevista realitzada per Francesc Trilla.
- 125/01 ATKINSON, Sir Tony: *La lluita contra la pobresa: cap a un marc europeu de referència?.*

- 126/01 CASALS, Xavier, *Europa: Una Nova Extrema Dreta*.
- 127/01 MOREAU, Patrick: *La temptació populista de dreta a Europa vista a través del cas de l'FPÖ: estat de cada lloc i interpretació sistèmica*.
- 128/01 FONT, Joan: *Participación ciudadana: una panorámica de nuevos mecanismos participativos*.
- 129/01 OLIVER I ALONSO, Josep: *Alguns reptes rellevants de l'economia catalana en la propera dècada: nova economia i capital humà..*
- 130/01 JORDANA, Jacint: *Desigualtats digitals i societat de la informació: un debat pendent*.
- 131/01 AZOR HERNÁNDEZ, Marlene: *Pensar Cuba hoy*.
- 132/02 TERMES I RIFÉ, Montserrat; INSA I CIRIZA, Raquel: *La Societat de la Informació a Catalunya en xarxa?*.
- 133/02 NONELL, Rosa: *Formació, capital humà i Catalunya*.