

¿QUE INFRA-ESTRUTURAS? ¿QUE DESENVOLVEMENTO?: o dilapido neoliberal

Xavier Vence. Catedrático de economía aplicada

A dotación de infra-estruturas é, en termos xerais, un espello do nivel de desenvolvemento e complexidade dunha economía. Ninguén pon en dúbida a súa importancia nin a necesidade de investir nelas para atender as necesidades do presente e crear mellores condicións para a produción e a vida no futuro. Unha das razóns polas que a dotación de infra-estruturas está asociada ao nivel de desenvolvemento é pola necesidade de contar con capacidade de aforro e de financiamento para poder investir nelas. Só as sociedades cun certo nivel de benestar poden decidir prescindir dunha parte da renda actual e, en vez de gastala en consumo inmediato, destinala a investimento en algo que só vai render froitos no futuro, por veces a bastantes anos vista. O feito de que a inmensa maioría das mesmas sexan de carácter público e colectivo fai que sexan realizadas por parte do sector público, constituíndo un eixo importante das políticas dos diferentes niveis de goberno e, en consecuencia, un dos factores que explica o aumento do tamaño do Estado nos países avanzados ao longo das últimas décadas.

No caso de Galiza, o stock de capital público veu aumentando nas últimas décadas a un ritmo relativamente importante. Segundo datos da Fundación BBVA, desde 1964 a 1998 multiplicouse case por sete (en termos reais, é dicir, medido en euros constantes). É certo que se partía de niveis moi pobres, despois dun longo período de limitadísimo esforzo investidor que caracterizou ao franquismo cutre e doutrinario do equilibrio orzamentario e do déficit cero (¡si, si, tamén nisto o de Aznar non é máis que a volta ás orixes!), unido a unha clara discriminación no reparto territorial do investimento público. Os Fondos Estruturais dos últimos 15 anos permitiron unha notable mellora da dotación de infra-estruturas en termos absolutos. Sen embargo, en termos comparativos co resto de territorios peninsulares ou europeos, persiste un notable e significativo gap, que en certa medida se corresponde co diferencial no nivel de vida pero, sobre todo, coa aposta política polo fortalecemento de determinados territorios. Tamén é certo que as mesmas infraestruturas sempre chegan aquí con anos de atraso, consolidando a distancia de partida, e que se repara pouco na calidade e diversidade das mesmas.

Nese sentido cómpre ter moi presente o relevante papel que xoga o deseño de certas infra-estruturas (en especial as de rede) como elemento estruturador do territorio, condicionando a longo prazo a localización da poboación e das actividades económicas. Por exemplo, é claro que a conversión de Madrid no principal polo industrial e de servizos da península, en detrimento doutros territorios, deriva en grande medida do deseño radial de todas as vías de transporte terrestre e aéreas, xunto cunha permanente discriminación positiva no investimento público noutras moitas infra-estruturas ao longo de moitas décadas (xunto a outros moitos factores de orde institucional e político). O mesmo ocorre coa concentración da infra-estrutura científica e tecnolóxica, onde se foi acumulando ao redor das dúas terceiras partes da existente en todo o Estado. Ese Madrid "que se sale", como titulaba un xornal madrileño unha reportaxe sobre a capital hai pouco tempo, é o resultado de moitos anos de aposta do Goberno do Estado, en moitos eidos pero tamén nos relativos ás infra-estruturas.

Polo tanto, ninguén dubida da asociación entre desenvolvemento económico e infra-estrutura, nin de que o exame da distribución territorial do investimento nas mesmas pode ser un bo indicador do grao de discriminación positiva ou negativa dun territorio, aínda que non o único nin moito

menos. Agora ben, unha vez dito iso cómpre discutir que tipo de infra-estruturas son as máis acaídas en cada momento. Sobre todo, debemos ter en conta que importancia relativa debe outorgárselle a elas dentro dunha estratexia de desenvolvemento económico, fronte a outros usos posibles dos recursos: impulso a actividades produtivas e de servizos que aproveiten máis intensivamente as infra-estruturas existentes; investimento en investigación, innovación e educación; investimento en actividades de previsión, asistencia e benestar social; impulso á creación cultural, etc. É dicir, cómpre cuestionarse: ¿en que medida ou proporción debemos concentrar os nosos esforzos en construír infra-estruturas?, ¿en que tipo delas facelo? e mesmo ¿como financiarlas e xestionalas?.

Estas cuestións son oportunas porque estamos envoltos nun ambiente doutrinario que, a forza de negar e desprezar a intervención pública en moitos ámbitos da vida económica onde era común facelo, leva mesmo a converter as infra-estruturas no “alfa e omega” de toda política. Tal nesgo está moi presente nos tempos que corren, empezando polo deseño da política rexional europea, a do Goberno central e rematando pola da Xunta de Galiza. Efectivamente, unha das poucas áreas en que pensamento liberal considera lexitimada a intervención económica do Estado é na provisión de infra-estruturas, ao consideralas como ben público necesario para a acumulación do capital privado, cuxa provisión contribúe a aumentar a produtividade e a rendibilidade do investimento privado. A política neoliberal trae consigo, ademais, un nesgo moi forte en aspectos cruciais: o tipo específico de infraestruturas que se priorizan (fundamentalmente as de transporte e as de carácter produtivo fronte ás sociais); as modalidades de financiamento e xestión (tratando de abrir as infraestruturas ao capital privado, como novo campo de negocio); a concepción, deseño e articulación das infraestruturas de rede, cunha insistente priorización das conexións globais das grandes metrópoles -atendendo á súa suposta maior rendibilidade-, que ten un efecto claramente polarizador na articulación do territorio e acentúa os problemas ambientais.

Se a este nesgo doutrinario se lle engade a falla de imaxinación e a rutina de xestores apoltronados, entón o resultado pode ser catastrófico. É nese “remexido intelectual” onde habería que emprazar o miope e monocorde acento nas infraestruturas do Goberno galego desde principios dos noventa até hoxe, así como a súa priorización dun tipo determinado delas (as de transporte) ou a aceptación dun deseño das mesmas de dubidosa efectividade para impulsar o desenvolvemento económico. Non poden ser máis esclarecedores e decepcionantes os resultados de quince anos de aplicación a eses fins de importantes volumes de fondos estruturais procedentes da UE.

Nestas páxinas pretendemos provocar a reflexión sobre algúns tópicos referidos a relación entre infraestruturas e desenvolvemento económico, especialmente alimentados polo neoliberalismo reinante. Para iso, e antes de máis nada, convén empezar por clarexar o que se entende por infra-estruturas, fronte ao reduccionismo dominante.

As infra-estruturas son algo máis que as vías de comunicación...

Cando falamos de infra-estruturas referímonos a un conxunto de bens que teñen certas características en común: son bens de capital, fundamentalmente públicos, cuns efectos externos de alcance espacial variábel dependendo se son unidades singulares ou forman parte dunha rede. Cando dicimos que son públicos non queremos dicir que o principal fornecedor de infra-

estruturas sexa necesariamente o sector público, senón que a dispoñibilidade das mesmas é de carácter público e non excluínte, accesíbel para calquera -baixo certas condicións-, como ocorre coa rede telefónica, rede eléctrica ou unha autoestrada, por exemplo.

Aínda que a miúdo o concepto de infra-estruturas enténdese de xeito reduccionista, limitándoo apenas ás vías de transporte, o certo é que abrangue un abano moito máis amplo de compoñentes. A modo de exemplo podemos destacar algúns relevantes:

Infraestruturas de transporte: estradas, autoestradas, camiños de ferro, portos, aeroportos...

Infraestruturas de urbanización: abastecemento de auga, saneamento, electricidade, gas, vías, prazas, aparcadoiros, vertedoiros, etc

Infraestruturas culturais, deportivas e de ocio: parques e xardíns, edificacións varias

Infraestruturas industriais: solo industrial, parques empresariais, parques tecnolóxicos, parques loxísticos, mercados, etc.

Infraestruturas de comunicación e telecomunicación: redes de telefonía, redes de fibra óptica, redes de transmisores e reemisores (TV, radio, móbiles...), satélites, etc.

Infraestrutura de servizos sociais: hospitais, centros médicos, centros de terceira idade, centros de infancia...

Infraestrutura do coñecemento: centros de investigación científica e I+D, centros de ensino, bibliotecas, etc.

Infraestruturas medioambientais: colectores de lixo, plantas de reciclaxe, plantas depuradoras, devasas, bocas de auga, canles e barreira contra cheas, portos refuxio para buques en perigo...

Todas elas entran dentro do concepto de infraestrutura, que cómpre non confundir cos servizos que se prestan en base a elas. Todas elas teñen un papel específico no funcionamento dunha sociedade, no seu desenvolvemento económico e na determinación do seu benestar económico e social.

A súa característica común de infra-estrutura non significa que as súas funcións e os seus efectos sexan semellantes, tanto desde un punto de vista do crecemento económico como do benestar, razón pola que tampouco poden ser analizadas do mesmo xeito. As diferencias entre elas poden derivar de moi diversos aspectos:

a. polo tipo concreto de ben ou servizo que proporcionan ou permiten desenvolver. Esa diferenza cualitativa entre os servizos que permiten desenvolver cada tipo de infraestrutura fai que os seus efectos económicos e sociais sexan tamén moi diversos e difiran os colectivos sociais máis directamente beneficiados polos mesmos.

b. unhas poden ser máis directamente produtivas (capital público produtivo) e outras poden satisfacer directamente necesidades sociais ou individuais pola vía do consumo (capital público social). En realidade, moitas delas son de dobre uso (de aí a súa complexidade para ser avaliadas).

c. polas súas características técnico-funcionais: unhas operan en rede e outras teñen unha configuración singular

d. unhas poden ser propiedade pública e outras propiedade privada. Tamén poden ser mixtas ou que sexan de creación e propiedade pública pero de xestión privada. De feito, a modalidade de provisión de moitas desas infra-estruturas varía dun país a outro e mesmo dun período histórico a outro, dependendo do modelo sociopolítico.

As complexas relacións entre infra-estrutura e crecemento económico

Na maioría dos casos, a creación dunha determinada infra-estrutura é a resposta a unha necesidade social, ligada á actividade produtiva ou a outros aspectos do benestar. Pero non existe unha teoría ou unha regra que nos permita determinar nin os factores concretos que explican un determinado investimento nelas nin a contía e calidade que se precisa. Pode resultar relativamente fácil recoñecer as necesidades no caso de darse unha carencia absoluta dunha determinada infra-estrutura, pero resulta moito máis complexo determinar en que medida unha infra-estrutura existente debe ser ampliada ou mellorada e máis difícil aínda cando cómpre decidir se é precisa unha alternativa á xa existente (construír unha autoestrada onde existe unha estrada, un tren de alta velocidade onde existe un tren, un porto ou un aeroporto cando existen outros próximos, duplicar ou triplicar un centro de ensino especializado, etc).

Os estudos económicos téñense centrado especialmente nos efectos económicos do investimento en infra-estruturas. Adoitan distinguirse tres tipos de efectos: a) o impacto keynesiano na demanda de curto prazo, derivado da actividade económica xerada polo gasto público no sector constructivo –salarios, compra de materiais, beneficios das empresas construtoras, etc-; b) efectos redistribución a longo prazo intersectoriais, entre territorios, entre factores produtivos...; c) efectos asignativos a longo prazo, aumentando a produtividade do capital privado, efecto sobre o prezo dos factores, reasignación interrexional e intersectorial dos factores produtivos, creación de externalidades e efectos de aglomeración.

Certamente o primeiro efecto, de curto prazo, é o máis certo desde o punto de vista económico e o máis visíbel desde o punto de vista social. Por iso tamén é o que mellor responde ao criterio electoral, pola súa facilidade para "vendelo" diante de electorados pouco esixentes a través de "colocación da primeira pedra" e inauguracións varias. Dado que o seu impacto de curto prazo sobre o crecemento económico deriva do volume de recursos mobilizados, é case indiferente o tipo concreto de infra-estruturas en que se materializa (sempre e cando os inputs, a man de obra e as empresas pertencen á mesma área xeográfica en todos os casos). Pero tamén é certo que o efecto de curto prazo é o menos relevante economicamente e o máis efémero. O que xustifica realmente o esforzo de investimento en infra-estruturas é o conxunto de efectos a longo prazo, como teñen enfatizado economistas da talla de Meade (1952), Hirschman (1958) ou Arrow (1970). Agora ben, neste caso a súa incidencia real xa non depende só do monto monetario do investimento realizado senón e sobre todo do tipo de infra-estrutura concreta construída, do tipo de funcións e servizos que permite desenvolver e do aproveitamento real que a sociedade e os axentes económicos fagan dela ao longo do tempo. É dicir, os efectos económicos de longo prazo dependen da súa utilización efectiva para xerar novas actividades, prestar novos servizos á poboación, crear novos empregos, etc.

O enfoque convencional –neoclásico- que analiza a relación entre as infra-estruturas e o desenvolvemento rexional basease fundamentalmente no seguinte razoamento: por medio do investimento público (en infra-estruturas) pódense reducir os custos do sector privado, incrementando así a produtividade do resto de factores e, polo tanto, aumentando a concorrencia. No caso das infra-estruturas de transporte, categoría na que centran en maior medida a súa atención, o mecanismo teórico de actuación sobre a concorrencia ten no factor tempo o seu parámetro principal. A diminución do tempo de transporte influiría nos custos de explotación das empresas. Por outro lado, tamén condiciona as decisións de localización das

empresas, posto que a rede de transportes facilita o acceso aos mercados de factores e produtos.

Hoxe en día, no contexto da política neoliberal, a liña de actuación das autoridades adaptase moi ben ao discurso da economía neoclásica convencional. Así, mentres en outros moitos ámbitos se reducen os niveis de participación dos Estados e das administracións, o investimento en infra-estruturas, nesa acepción restrinxida, mantén aínda unha base teórica que o xustifica, a de converter un territorio en atractivo para o capital. O goberno criaría unhas condicións concretas nun territorio co obxectivo de aumentar a súa atractividade, pero a asignación de recursos seguirá dependendo dos criterios de mercado, na medida en que as decisións de investimento serían reservadas exclusivamente ao capital privado. Nese sentido, está claro que na medida en que o sector público asume a implantación de infra-estruturas se está efectuando unha "subvención" indirecta aos custes da actividade privada e iso, consideran, fará que o capital privado se mobilice na dirección buscada.

Desde a perspectiva do potencial para o desenvolvemento rexional, considerase que un mellor equipamento de infra-estruturas aumenta a produtividade do investimento privado, na medida en que diminúen os custes privados. En consecuencia, unha rexión dotada dun bo equipamento de infra-estruturas terá certa vantaxe comparativa ante unha rexión con equipamentos de inferior calidade. Por iso mesmo, os investimentos dirixidos ás infra-estruturas resultan imprescindíbeis para fomentar o desenvolvemento dun territorio.

Agora ben, existen grandes dúbidas sobre a eficacia que as políticas de infra-estruturas poderían ter nun territorio concreto sen axudas de outro tipo. En primeiro lugar, porque os criterios decisivos para a localización empresarial parecen obedecer máis a outro tipo de condicionantes que á mera dotación de infra-estruturas, unha vez que se supera un limiar que puidera considerarse básico ou imprescindible (que, por outra parte, pode encontrar en moitos lugares diferentes). En segundo lugar, porque no caso concreto das infra-estruturas de rede (transportes, telecomunicacións, etc) a súa dotación e mellora beneficia a todos os conectados á rede, tanto aos que entran como aos que saen, de xeito que tamén as empresas foráneas que desexan conquistar o noso mercado se ven favorecidas. Por exemplo, a construción dunha autovía co exterior permite ás nosas empresas exportar con maior rapidez e menores custos pero tamén ten idéntico efecto para os competidores foráneos que intentan captar o noso mercado. Nese caso, ¿cál é o efecto para o noso desenvolvemento?. Non é nada obvio, depende do saldo neto desas dúas tendencias contrapostas. Tanto pode ocorrer que nos converta en competidores máis potentes como en meros compradores da produción foránea, destruindo a capacidade de produción propia. Que nos conquistemos mercados ou que outros conquisten o noso depende da fortaleza competitiva das nosas empresas (comercial, financeira, innovadora, organizativa, etc), pero non das vías de comunicación en si mesmas.

Dito o anterior cómpre sinalar que nos estudos empíricos sobre as relacións entre infraestruturas e desenvolvemento económico a atención tense centrado fundamentalmente naquelas máis directamente produtivas e moi especialmente as ligadas ao transporte. Sen embargo, os intentos de cuantificar os seus efectos non ofrecen resultados tan claros e concluintes como cabería esperar. Un traballo que se considera pioneiro na aplicación de técnicas econométricas foi o de Aschauer en 1989 quen, con datos da economía americana, chegou á conclusión de que un incremento do 1 por cento do stock de capital público xera un aumento do PIB próximo ao 0,4

por cento. Esa é a proporción que nos verbaliza Orza cada vez que defende a súa política, como se esas cifras fosen palabra de Deus e como se Galiza fose América. Parece ignorar o noso Conselleiro que despois deste sucedéronse moitos outros estudos econométricos na última década e, para sorpresa xeral, encontran unha reducida ou nula relación entre o investimento nese tipo de infraestruturas e o ritmo de crecemento económico (Munnell, 1990; Cazzavillan, 1993; Mas e outros, 1993; De la Fuente e Vives, 1995; Odedokun, 1997; Lago, 1998, etc, etc) e mesmo algúns deles obteñen unha relación negativa (Holtz-Eakin, 1994; García-Milá, McGuire e Porter, 1996; Sala i Martin, 1997; Martínez López, 2002). Sen outorgarlle a eses estudos unha credibilidade acrítica, cando menos dan que pensar...

Curiosamente, o que moitos deses estudos poñen de manifesto é unha relación moito máis clara entre o investimento en *infra-estrutura social* (capital público social: educación, sanidade, etc) e o crecemento económico. Este é un resultado que pode ter algo de contraintuitivo para o saber convencional pero é moi relevante. Efectivamente, o investimento en infra-estrutura social (que arrastra consigo tamén outro gasto social) contribúe a mellorar o nivel educativo, investigador, sanitario, cultural, etc e todo iso crea condicións favorábeis para o crecemento económico.

Isto viría darlle razón aos que insisten en que o investimento en infra-estruturas pode contribuir ao desenvolvemento económico pola vía da diversificación de actividades produtivas e a innovación. Para que iso sexa así, é necesario que a atención se centre nas infra-estruturas que permiten desenvolver novas actividades e novos servizos, que crean postos de traballo en tarefas que elevan o benestar da poboación e que, en moitos casos, non poden ser importados. Claro está que, desde esa perspectiva, o factor crítico reside na capacidade para aproveitar efectivamente as potencialidades da infra-estrutura, unha vez construída, para a produción de bens ou servizos. É aí onde o doutrinarismo neoliberal actúa como unha rémora, en canto que impide que o sector público se involucre activamente na posta en marcha de esas novas actividades e novos servizos, mesmo en casos en que o capital privado non o fai ou non o fai na dimensión e nas condicións axeitadas.

Esta é, pois, a clave. A incidencia das infra-estruturas sobre o crecemento económico depende máis do seu aproveitamento -da capacidade para valorizalas eficientemente- que da creación da infra-estrutura en si mesma. Pouco importa que se trate de infra-estruturas de tipo produtivo se logo non son utilizada ou o son de xeito ineficiente. Os exemplos abundan: centros tecnolóxicos baleiros, polígonos industriais e parques empresariais baleiros, peiraos sobredimensionados, estradas infrautilizadas, aeroportos con escasos voos diarios, autopistas da información sen contidos e usuarios, camiños de ferro sen trens, estacións depuradoras sen utilizar, etc). O realmente determinante son os servizos que se prestan en base a esas infraestruturas e a capacidade das mesmas para inducir investimento privado en actividades utilizadoras das mesmas. Por iso non é tan sorprendente que os estudos econométricos evidencien que o capital público social ten unha incidencia máis clara sobre o crecemento económico que o capital público produtivo. Porque normalmente a construción de capital público social vai acompañado da posta en marcha de servizos sociais, que alén de melloras a calidade de vida, tradúcense na creación de empregos que xeran unha corrente de rendas que alimenta a demanda e actividade produtiva en xeral.

Nun país como o noso, no que se nos venden como panaceas e milagres de xestión a construción de autovías, estradas e, recentemente, camiños de ferro, pode resultar oportuna

unha reflexión comparativa, que pode aforrar moitas discusións retóricas. Paga a pena comparar neste aspecto o caso de Irlanda e o galego. Aquí vendéusenos como remedio definitivo para saír do atraso a mellora das conexións coa meseta (en realidade con Madrid): dúas autovías, agora o AVE; ídem coa transcantábrica. Parecería que o problema do noso desenvolvemento era que non tiñamos por onde dar saída á nosa produción e iso impedía a entrada de investimentos industriais. Pois ben, Irlanda medrou a tal ritmo desde finais dos oitenta que se converteu nun dos países máis ricos da UE en tanto que nos seguimos no pelotón de cola das rexións europeas e mesmo perdendo posicións. Irlanda captou grandes fluxos de investimentos de EEUU e Xapón en industrias de altas tecnoloxías e... ¿onde están as súas "conexións coa meseta"? Que se saiba, é unha illa no Atlántico e ten, polo tanto, peores condicións de transporte que Galiza. Mesmo en portos marítimos habería que dicir que Galiza está mellor dotada que Irlanda. Qué paradoxo máis rechamante!. Desde fins dos oitenta, ambos recibiron importantes Fondos estruturais da UE, certamente Irlanda proporcionalmente máis que Galiza, o que tamén debería ser motivo doutra reflexión, pero no que aquí nos importa o relevante é que os conceptos en que eles e nós gastamos eses Fondos foron radicalmente distintos. Obviamente, a eles non se lles ocorreu pensar que para desenvolverse precisaban unha ponte directa co continente, nin tan sequera se esforzaron moito en mellorar as súas vías de comunicación internas. Pero si empregaron os xenerosos Fondos europeos para outro tipo de infraestruturas e outro tipo de actividades que parece que resultaron moito máis eficaces e moito máis atractivas tanto para o capital estranxeiro como para o propio.

Un estudo recente de Rodríguez Pose, profesor da London School of Economics, mostra que aquelas rexións europeas Obxectivo 1 que seguiron estratexias de certo equilibrio entre os catro grandes eixes que contemplan os Fondos Estruturais tiveron un éxito razoábel, mesmo algunhas delas xa deixaron de ser Obxectivo 1 (por exemplo, Flevoland, as Highlands ou Irlanda do Norte...). En cambio, aquelas que primaron case exclusivamente un dos eixes –en particular o das infraestruturas de comunicación- mostran un considerable fracaso no seu obxectivo de converxencia. Este é o caso, por exemplo, de Valencia, Asturias ou Galiza.

En definitiva, son outros os factores que explican porqué os investimentos empresariais se dirixen cara localizacións determinadas e parece claro que as infra-estruturas non xeran en si mesmas o desenvolvemento, senón que simplemente o acompañan. As redes de infra-estruturas en si son ferramentas de desenvolvemento territorial moi débiles, podendo considerarse como condición necesaria, pero insuficiente, para o desenvolvemento dun territorio. Cómpre entendelas atendendo á vella distinción aristotélica entre potencia e acto. Unha determinada dotación e calidade das infra-estruturas é imprescindible para que certas actividades e certos servizos podan realizarse pero a mera creación de infra-estruturas non xera espontaneamente a posta en marcha desas actividades e servizos, se estes non existen previamente ou non existen na dimensión adecuada. Dito doutro xeito, a incidencia e eficiencia do investimento en infra-estruturas é maior cando responde a necesidades e demandas reais derivadas do propio desenvolvemento do tecido produtivo ou dos usuarios potenciais que cando aquel se realiza como un esforzo voluntarista do sector público, concebíndoo como o *deus ex machina*, ou como forma de dar fin a uns recursos que venturosamente nos chegan de fóra sen esixirnos un uso eficaz e eficiente dos mesmos.

Efectivamente, o desenvolvemento económico asenta noutros factores diferentes, como temos dito moitas veces. As liñas de investigación mais avanzadas no campo da economía rexional

céntranse na capacidade de transformación e innovación endóxena, como factores clave do crecemento económico. Os territorios que desenvolven condicións endóxeas adecuadas para a capacidade anovadora alimentan o proceso de transformación e diversificación do seu tecido productivo e terán vantaxes tamén no que á atracción de investimentos se refire. Nese sentido resultan claves as características do conxunto de elementos que compoñen o sistema de innovación e o tipo de relacións que se establecen entre eles (diversidade produtiva e densidade de relacións inter-empresariais, capacidade de I+D, calidade dos recursos humanos, compromiso do sistema financeiro e eficacia do sistema institucional e das políticas públicas no impulso de novas actividades e na modernización das existentes). Igualmente importantes resultan outros aspectos vencellados á evolución da demanda, á súa expansión cuantitativa, pero sobre todo á súa diversificación e sofisticación. As novas demandas dos consumidores son as que acompañan, reclaman e incentivan os esforzos innovadores do lado da oferta. E nesa evolución, o papel do sector público tamén é moi importante: tanto na posta en marcha de servizos públicos novos (que satisfan novas necesidades) e de calidade, como na elevación do nivel educativo e cultural da poboación.

Algunhas referencias bibliográficas:

- Aschauer, D. (1989), "Is public expenditure productive", *Journal of Monetary Economics*, Vol 23, pp.177-200.
- Caramés, L. & Lago, S. (2002), *Los efectos del gasto público sobre el crecimiento económico*, A Coruña, IEE-Fundación Barrié.
- Gil, C. (2001), *Capital público y convergencia en las regiones europeas*, Madrid, Civitas.
- Martínez, D. (2002), *Tres ensayos sobre inversión pública*, Madrid, Instituto de Estudios Fiscales.
- Mas, M & J. Maudos (2003), "Infraestructuras y crecimiento económico regional en España diez años después", XXXIX Reunión de Estudios regionales.