

## Análisis de los efectos económicos y sociales de la conexión por autovía entre Cantabria y la Meseta



**José María Díaz y Pérez de la Lastra**

Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos.  
Profesor titular de Transportes. Universidad de Cantabria.

### Resumen

Este trabajo fue el fruto de un convenio de colaboración firmado en el año 2000 entre el Gobierno de Cantabria y la Universidad de Cantabria para analizar los efectos económicos y sociales de la conexión por autovía entre Cantabria y la Meseta, en unos momentos en los que se necesitaban todavía argumentos para acometer los 175 km de la A-67 que separaba Torrelavega (Cantabria) de Palencia. El trabajo demostró que la conexión con la Meseta podía ser un factor de desarrollo y un verdadero eje vertebrador para que nuestra Región aprovechara sus ventajas estratégicas.

### Palabras clave

Autovía, impactos socio-económicos, Cantabria, Rafael Izquierdo.

### Abstract

*This work is the result of a partnership agreement signed in 2000 between the Regional Government of Cantabria and the University of Cantabria to analyse the economic and social effects of the motorway connection between Cantabria and the Meseta, the high central plateau of Spain, at a time when it was still necessary to undertake the 175 km of the A-65 between Torrelavega (Cantabria) and Palencia. The study showed that the connection to the central plateau could be a factor for development and serve as a hub by which our Region could make full use of its strategic advantages.*

### Keywords

*Motorway, social and economic impacts, Cantabria, Rafael Izquierdo*

### Recuerdo personal de Rafael Izquierdo

*Los que llevamos unos cuantos años impartiendo docencia en la E.T.S. de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos de Santander en el ámbito de la Ingeniería del Transporte, sabemos de la relativa facilidad con que contábamos para atraer a nuestra "tierruca" a Rafael Izquierdo. Una relación que comenzó a gestarse allá por el año 1970, cuando Rafael llegó a Santander para hacerse cargo de la docencia de "Economía y coordinación de transportes" como Profesor Encargado de Cátedra. Fue el primer profesor de "Transportes" de aquella joven Escuela que había comenzado su andadura cuatro años antes; y el primer catedrático de dicha materia en virtud del nombramiento que recibió en junio de 1978 tras la pertinente oposición. No mucho tiempo después se trasladó definitivamente a Madrid tras obtener allí la plaza de catedrático en la Escuela de Caminos, pero su relación con Santander se mantuvo ya muy estrecha para siempre.*

*Y es que al tiempo que tomaba la decisión de marcharse, tomaba también la de no dejarnos. Aquí dejó discípulos y con los años siguió ejerciendo su autoridad e influencia sobre ellos y sobre los que íbamos asomándonos desde nuestra juventud a los saberes del Transporte. Siempre dispuesto a formar parte de nuestros tribunales de Tesis Doctorales, de las Comisiones de selección en los concursos de plazas de profesores universitarios... Para él eran siempre motivos para conocernos más y mejor, para poder ejercer esa "paternidad" universitaria que de alguna forma habíamos puesto en sus manos. Muy especiales fueron los muchos cursos de verano organizados en la villa de Laredo; allí acudía junto a un amplio grupo de profesores del resto de Escuelas que en muchos casos viajaban con sus familias. Era una semana, sobre todo, de convivencia, en la que se entrelazaban nuestras vidas mucho más allá de lo académico. Muchos recuerdos nos quedan de nuestras inolvidables partidas de bolos... Rafael quiso siempre estar cerca, haciéndose incluso presente junto*

*con Maruja, su esposa, en esos momentos importantes de nuestras vidas, en lo personal y familiar.*

*El trabajo que seguidamente se expondrá es el último en los que Rafael Izquierdo participó en la Universidad de Cantabria. Fue el fruto de un convenio firmado con el Gobierno de Cantabria para analizar los efectos económicos y sociales de la conexión por autovía entre Cantabria y la Meseta. Rafael sabía muy bien lo que era viajar a Santander desde Madrid. Aunque quiso centrarse en los aspectos relativos a la importancia de esa infraestructura en la integración con las Redes Transeuropeas, su papel en la planificación y organización de los trabajos fue decisiva y todavía tenemos constancia de ello a través de las actas de las reuniones del equipo. Y es que Rafael Izquierdo dominaba como investigador cada una de las facetas estudiadas en este trabajo. Su experiencia y su implicación personal –a pesar de la distancia– fueron con toda seguridad los elementos diferenciadores en el desarrollo del proyecto.*

## 1. Presentación

Está claro que existe una clara evidencia empírica que relaciona las inversiones públicas con la actividad económica, especialmente en aquellas regiones en las que se ha producido retrasos en su dotación de capital público y la escasez de estos bienes se ha convertido en un factor de limitación; y Cantabria puede ser claro ejemplo de ello. Una dotación de capital público, en este caso la construcción de una autovía, se presenta como una oportunidad de desarrollar y mejorar su entorno socio-económico. La rentabilidad de las infraestructuras públicas incluye la mejora de la rentabilidad de las inversiones privadas, que se sirven de ellas, así como la apertura de posibilidades de inversión inviables en su ausencia.

Las infraestructuras de transporte tienen una clara influencia en el desarrollo económico y social de una región, si bien es cierto que el grado alcanzado no depende en exclusiva de su dotación en infraestructuras, sino que también está ligado a otros factores de desarrollo, ya sean estructurales, culturales, económicos, sociales, políticos... que se potencian ante una infraestructura de transporte. En definitiva, la inversión pública es condición necesaria, pero no suficiente para el desarrollo económico.

La justificación de una infraestructura de este tipo viene dada por muchos motivos, de los que se puede entre-

sacar la integración territorial, la facilidad de movilidad, la cohesión social y económica, la competitividad entre espacios físicos y empresarial y la reducción de costes de operación.

Para afrontar todos esos posibles enfoques se formó un equipo de investigación muy diverso que no quiero dejar de mencionar para hacer honor, 15 años después, a quienes hicieron posible el mismo. El Área de Ingeniería de la Construcción de la Universidad de Cantabria estuvo representada por Francisco Ballester (director del proyecto), Daniel de la Hoz y María José Pallol. Del Área de Ingeniería e Infraestructura de los Transportes participaron Ángel Ibeas Portilla, José María Díaz y Pérez de la Lastra, Fernando Rocillo y José Luis Moura. Del Área de Organización de Empresas, Pedro Díaz Simal. Del Área de Comercialización e Investigación de Mercados, participó José Fernández Polanco; y del Área de Contabilidad y Auditoría, Mercedes Carro. Finalmente, por parte de la Universidad Politécnica de Madrid, colaboraron los profesores de la Escuela de Caminos Rafael Izquierdo de Bartolomé y Andrés Monzón de Cáceres.

## 2. Resultados. Efectos de la conexión por autovía entre Cantabria y la Meseta

Entre los impactos que la inversión en la Autovía de la Meseta podría producir es necesario distinguir entre las consecuencias, por un lado, que se derivarían de la propia construcción de la infraestructura y, por otro, las propias de su utilización y explotación.

Asimismo, se distinguen entre efectos a corto plazo o temporales, y efectos a medio plazo o permanentes. Los primeros se relacionarán con la demanda agregada canalizados a través del arrastre de la inversión pública sobre los sectores directamente afectados, mientras que los segundos están más asociados a la oferta agregada, es decir, a la mejora en la rentabilidad y competitividad de los agentes privados que van a verse favorecidos por la existencia de la nueva infraestructura.

Dada la amplitud de estudios, análisis y efectos estudiados en este trabajo, muchos de ellos susceptibles por sí mismos de conformar una investigación, se ha convenido realizar una redacción descriptiva de cada uno de ellos acompañado de algunos de los resultados y conclusiones, por lo que no aparecerá al final, como tal, un apartado que recoja dichas conclusiones.

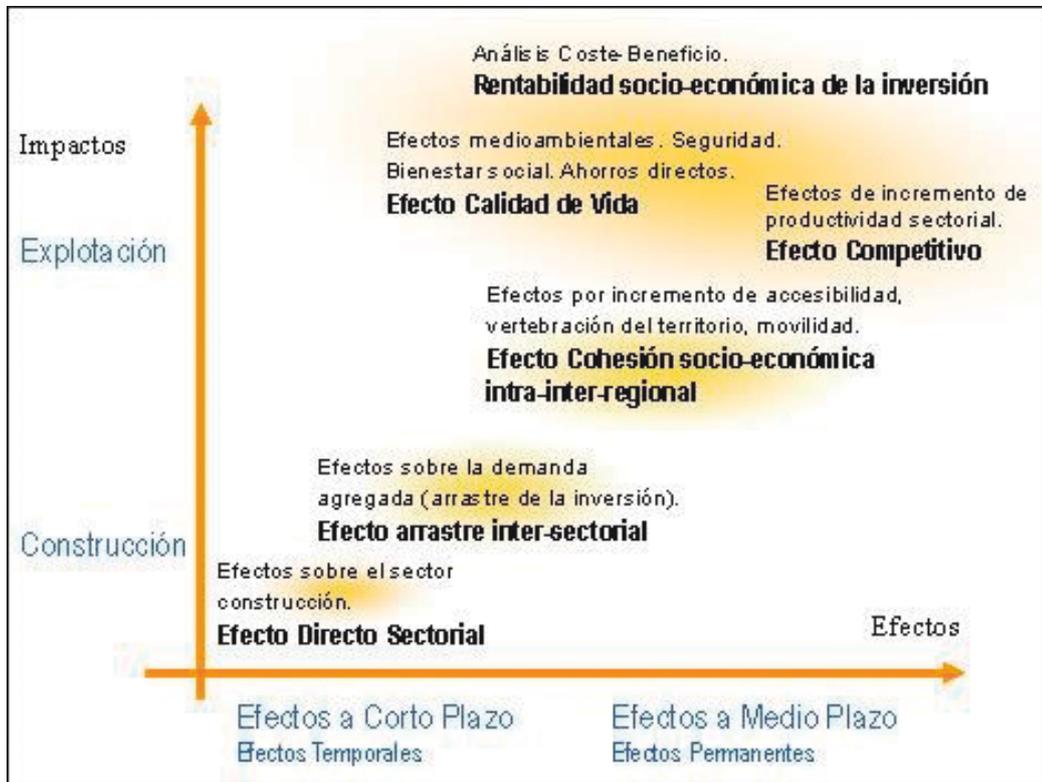


Fig. 1. Efectos económicos producidos por la inversión en la autovía de la Meseta

## 2.1. Efectos a corto plazo

### 2.1.1. Impacto sobre el sector de la construcción

A este respecto se analizaron los efectos que sobre el sector construcción de Cantabria podrían producirse al acometerse una inversión de este tipo en la región. Para ello se estudió la información existente en los Estudios Previos de la Infraestructura así como los datos que iban aflorando con el avance en la redacción de los proyectos definitivos. Además, se realizó la caracterización de la estructura del sector a fin de poder decidir si Cantabria estaba bien equipada a estos efectos; y la caracterización de la coyuntura económica sectorial que nos indicaría si los recursos existentes estaban o no disponibles.

Las principales conclusiones conducían a que en Cantabria existían una serie de problemas estructurales en el sector de la construcción, tanto en su dimensión (el sector se encontraba excesivamente atomizado) como en su adecuación sectorial (el sector estaba muy condicionado por el boom de la edificación).

Desde un punto de vista cuantitativo, la inversión global para la construcción de la Autovía de la Meseta tendría un impacto directo sobre el sector construcción de Cantabria en un porcentaje estimado entre el 25 y el 40 % sobre la inversión total.

### 2.1.2. Impacto sobre la demanda agregada

Para captar este efecto, se estableció un análisis del impacto del gasto asociado a la implantación de esta infraestructura sobre la actividad económica de la región, captando las alteraciones potenciales que se producirían sobre la demanda de la economía regional. Este análisis se realizó a través del desarrollo de modelos keynesianos que estudian el impacto del gasto total sobre la demanda agregada de la economía.

Del mismo modo, se evaluó el impacto indirecto que, sobre otros sectores productivos de la región, podría generar la inyección de capital público. Este análisis se realizó mediante modelos Input-Output que tratan de evaluar la canalización del gasto hacia los distintos sectores económicos y captando el impacto sectorial de la obra.

	Sector	VAB (millones de ptas.)	Empleo
1º	Edificios y obras de ingeniería civil	44.140	13.058
2º	Servicios Prestados a las empresas	8.583	986
3º	Comercio	2.961	850
4º	Otros minerales y derivados no metálicos.	2.927	850
5º	Cemento, cal y yeso	2.119	159
6º	T. Carretera, oleoducto o gaseoducto	2.027	835
7º	Productos metálicos	1.703	607
8º	Energía eléctrica	1.364	77
9º	Productos petrolíferos refinados	1.273	19
	Resto de Sectores	12.265	3.172
	<b>TOTAL</b>	<b>79.363</b>	<b>20.612</b>

Tabla 1. Efecto sectorial. Impacto sobre la demanda agregada

Se podrían sintetizar las conclusiones de este apartado en dos grandes “*flashes*”: el efecto del gasto realizado por la Administración en la ejecución de la Autovía podría generar en términos globales un impacto multiplicador de 2; y las tablas Input-Output predecían un impacto positivo sobre el empleo de unas 20.000 personas (se interpretaba más como una ocupación de recursos laborales y no necesariamente como nuevos empleos).

## 2.2. Efectos a medio plazo

### 2.2.1. Efecto cohesión socioeconómica

El primero de los impactos estudiados se centró en la accesibilidad y su relación con la renta. Parece claro que la nueva infraestructura, una vez construida, provocaría un incremento en la cohesión socio-económica territorial, por el incremento de accesibilidad. Los indicadores utilizados para la este estudio fueron el Factor de ruta, el índice de trazado-velocidad, la Accesibilidad demográfica y el Índice de centralidad.

## Tiempos de viaje de Santander con resto de capitales

	Ahorro de tiempo (minutos aprox)	% de ahorro
León	33	17,8
Palencia	42	28,2
Burgos	17	13
Valladolid	42	23,8
Zamora	42	17,5
Salamanca	42	17,6
Avila	42	15,9
Segovia	17	6,8
Madrid	17	6,6

Tabla 2. Variación de tiempos de viaje tras puesta en servicio Autovía de la Meseta

Las principales conclusiones de este apartado estuvieron ligadas a la reducción de tiempos de viaje entre Santander y el resto de poblaciones del área, siendo sustancial en el eje Santander-Valladolid (ahorro de tiempo del 23,8 %); y a la mejora de la accesibilidad (la accesibilidad demográfica de Cantabria se incrementaba en algo más del 13 %) y con ello un potencial incremento de la renta estimado en un 4,15 %.

El segundo de los impactos estudiados fue el relativo a la redistribución de los flujos de transporte. Para ello se realizó un estudio de movilidad futura una vez ejecutada la infraestructura con la identificación de caminos mínimos interzonales. Se desarrolló un modelo que correlacionaba las variables explicativas de la movilidad de los usuarios potenciales de la nueva infraestructura y se estableció una prognosis de los tráficos desde el año 2006 hasta el 2025 (año horizonte del estudio).



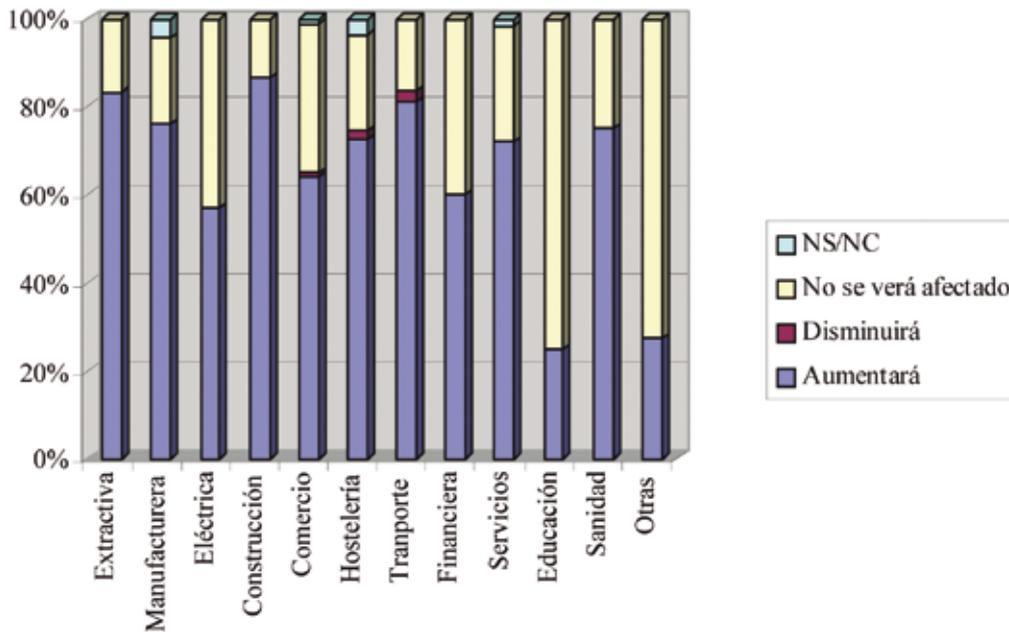


Fig. 3. Efecto sobre el negocio de los diferentes sectores de actividad por construcción de la Autovía Meseta

porte. Las expectativas de crecimiento variaban según el sector productivo (el más optimista era el de la industria extractiva, que consideraba que crecería del 7 al 11%).

En cuanto a los impactos sobre la demanda turística de Cantabria, destacar que la intención de incrementar el número de visitas se centraba en los visitantes que ya eran asiduos (el 47% de ellos aumentarían la frecuencia de visitas); mientras tanto, solo el 15% de los que nunca habían visitado Cantabria se plantearían visitar la Región a raíz de la construcción de la Autovía (tan sólo un 4% aseguraría la visita). La autovía, por tanto, no parecía ser un elemento fundamental en la decisión de visitar Cantabria por motivos turísticos, y más bien quedaba como una ventaja añadida a otros atractivos de la Región.

### 5.2.3. Efecto calidad de vida

Los impactos estudiados en este capítulo fueron los referentes a los ahorros directos de los usuarios de la autovía y el impacto medioambiental.

En cuanto al primero, se intentó evaluar el beneficio social inmediato que la presencia de la autovía se deriva para los usuarios inmediatos de ésta. Se realizó una evaluación de los ahorros directos que los usuarios de la autovía tendrían por la implantación de la misma. Aunque existen una mul-

titud de efectos, los que determinan en mayor medida la valoración económica del servicio adicional prestado por la carretera son los siguientes: la disminución del tiempo de viaje (podrían llegar a alcanzar los 2,2 millones de horas anuales); la disminución de los costes de funcionamiento de los vehículos (ahorros de del orden de un millón de litros de combustible anuales); y el descenso del Índice de Peligrosidad.

En cuanto al segundo de los impactos, el Medioambiental, se desarrolló en el estudio un análisis de los efectos medioambientales que la construcción y explotación de la autovía provocará en el área de su traza a su paso por Cantabria. Y es que los equipamientos de infraestructuras permiten el desarrollo no sólo económico sino también de bienestar social a través de un incremento de la calidad de vida de los usuarios. Como conclusión de ese análisis se establecía que los impactos producidos por la construcción y funcionamiento de la nueva autovía, son potencialmente evitables o susceptibles de alcanzar una reducción de los mismos hasta niveles no significativos. Por lo tanto se prevé que el nivel de calidad ambiental, y en definitiva nivel de vida en el entorno alcanzado será elevado, acorde con las demandas requeridas hoy en día por la población. **ROP**