

LA INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE Y EL DESARROLLO ECONOMICO REGIONAL: EL CASO DE LA COMUNIDAD CASTELLANO LEONESA

Belén AGUIRRE GARCIA
Profesora Titular de Escuela Universitaria
Departamento de Economía
Universidad de León

I. - INTRODUCCION

Por infraestructura entendemos aquí todo aquel conjunto de bienes artificiales que permiten la adecuación de una zona geográfica natural determinada, a las necesidades económicas y sociales de su población, sirviendo de base a la estructura productiva y facilitando el intercambio de bienes y servicios, junto con las actividades de consumo colectivas e individuales. Desde esta definición, distinguimos entre infraestructura económica y social, la primera está referida a aquellos elementos infraestructurales que por su carácter específico colaboran directamente en la actividad productiva, la segunda, la infraestructura social, se caracteriza por ejercer un efecto indirecto sobre la producción y, actuar sobre el bienestar de la sociedad.

Podemos agrupar dentro de la infraestructura económica, por afectar directamente al sistema productivo como hemos definido, la infraestructura de transporte, la de comunicaciones, la hidráulica y la energética, por otro lado dentro de la social, incluimos la infraestructura educativa, la sanitaria y la cultural. Todas estas categorías influyen con diferente intensidad en la productividad y en la generación de renta y de empleo de una región, en definitiva, pueden alterar de forma negativa o positiva el desarrollo económico regional.

De entre los distintos tipos de infraestructuras la red de transporte representa un instrumento de planificación importante por su efecto estructurante y de conexión de todo un ámbito territorial, tanto desde el aspecto productivo, como desde el general; asimismo, ejerce una función básica en el desarrollo de una economía, ya sea nacional o regional, convirtiéndose en una condición necesaria y preferente,

aunque no suficiente para el desarrollo, pues tiene que verse complementada con otros incentivos, sino corre el riesgo de servir a intereses distintos para los que fue diseñada la inversión o cuando menos puede resultar inútil y despilfarradora de recursos.

Otra vertiente de la infraestructura de transporte es su creación gracias a la inversión realizada por las distintas Administraciones competentes (Comunitaria, Estatal, Autonómica y Local) o a subsidios a dicha inversión, por lo que da lugar a una amplia participación del sector público. Debido a que, en general, estas inversiones requieren una mayor capacidad de financiación de la que el sector privado, en términos de rentabilidad, está dispuesto a ofrecer. El hecho de que en este tipo de bienes colectivos el sector público tenga una amplia participación, posibilita que la inversión no tenga que atender solo a criterios de demanda y, en la medida en que la infraestructura no persiga atender únicamente, los requerimientos de la demanda que mueven los bienes privados, puede ser utilizada como mecanismo de redistribución y de desarrollo regional.

En el corto plazo el efecto multiplicador de las inversiones en materia de infraestructura de transporte tiene como consecuencia más destacada la creación de empleo directo e indirecto, pero que en la mayoría de los casos es de dimensión temporal. Pero lo que a la economía le interesa fundamentalmente son los efectos a largo plazo que estas inversiones de capital puedan tener sobre la estrategia de desarrollo económico futuro, y en líneas generales, se puede afirmar que una mayor dotación y disponibilidad de equipamiento de transporte afecta positivamente a la tasa de crecimiento a largo plazo de la renta per cápita, y sirve como dinamizador de la actividad económica, siempre y sobretodo si está el proyecto encuadrado dentro del marco de una política de ordenación territorial bien definida.

Al diseñar un proyecto de infraestructura de transporte no podemos olvidar la necesidad de incorporar la dimensión ambiental para preservar el capital físico-natural y de este modo garantizar el sostenimiento en el tiempo de la actividad económica, cuestión esta que nos llevaría a la exigencia de un desarrollo económico sostenible. Que en nuestro caso, significaría un proceso de cambio por el que la elección de las inversiones públicas en infraestructura, estén en función de las necesidades de la generación presente sin comprometer la capacidad de las generaciones futuras. El análisis

económico de la sostenibilidad o de la durabilidad debe respetar el principio, según el cual un aumento en el bienestar de hoy no debe ir en detrimento del bienestar de mañana.

Désde el punto de vista de la evaluación, un hecho habitual hasta hace pocos años en la planificación de infraestructuras, era la maximización de la diferencia entre los beneficios previstos obtener por la infraestructura y sus costes de construcción, olvidándose en esta valoración el impacto ambiental que ello puede significar. En este sentido es necesario a la hora de valorar las inversiones tener en cuenta como coste el efecto ambiental de las mismas. Encontramos, por ejemplo, como principales aspectos de la infraestructura de transporte sobre el medio ambiente: la ocupación directa de suelo por las vías de comunicación, los movimientos de tierras, el efecto barrera y las acciones inducidas para llevar a cabo la obra; así como aquellos otros impactos debidos al propio funcionamiento del servicio de transporte, es decir, la contaminación atmosférica, el ruido, el riesgo de accidentes y el producido por el transporte de sustancias peligrosas

Todas estas cuestiones convierten en significativamente interesante el análisis de la infraestructura de transporte como instrumento para el desarrollo de Castilla y León.

II.-INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE Y DESARROLLO REGIONAL

La inversión en infraestructura básica de transporte y comunicaciones posibilita el desarrollo económico y facilita las transacciones de bienes, servicios y factores, influyendo considerablemente en la formación de su coste. Y no hay duda que un nivel mínimo de accesibilidad es imprescindible para facilitar el desarrollo de una zona.

La relación existente entre la infraestructura de transporte, por su carácter de necesaria, y el desarrollo, es defendida por la mayoría de los autores, aunque el apoyo a esta relación sea con diferentes grados y con diversos matices. Así tenemos a Gauthier, para quién la revolución industrial fue posible porque existió primariamente una revolución en la tecnología del transporte. Allende, sin embargo, nos dice que no puede contemplarse hoy en día un

proyecto de infraestructura, además muy costoso, se esta refiriendo al gran puerto de Bilbao, que no este integrado en un plan previo de ordenación del territorio, haciendo un acto de fe en él como botón de arranque activador de una zona, y define incluso, esta forma de actuar, como algo "suicida".

De la pequeña referencia de estos autores que acabamos de citar ya comienzan a surgir dudas al tratar la interacción transporte-desarrollo que empieza a convertirse en un binomio complejo de estudiar. Por un lado es difícil establecer cual es la capacidad de transporte necesaria para cada nivel de desarrollo, también es difícil distinguir entre nivel de infraestructura que podemos considerar básico para el desarrollo de un área y aquella magnitud óptima que pudiera actuar como maximizadora del potencial económico de la zona. Así nos encontramos, con infraestructura escasa que se convierte en un impedimento importante para la actividad económica y en ciertas ocasiones lo contrario, una sobredimensión en relación a la demanda que conlleva excesivo coste impidiendo una mejor asignación de recursos.

En este sentido, un *Informe del Tribunal de Cuentas de las Comunidades Europeas* que ha sido elaborado para valorar la influencia sobre el desarrollo regional de inversiones acometidas con fondos del FEDER, relativas a obras de carreteras, obras hidráulicas, puertos y vías navegables, energía y telecomunicaciones, concluye que la rentabilidad de estas inversiones es baja en términos comparativos con su coste, puesto que el porcentaje de utilización es inferior al 50% en la mayoría de los casos. El informe destaca varias causas de este hecho, entre las que se encuentra, la no existencia de otras inversiones que actúen de forma complementaria y previsiones sobre el desarrollo de la zona o sobre el uso de la infraestructura poco realista.

De este informe se desprende que los fondos utilizados para financiar las redes de equipamiento pueden resultar ser recursos despilfarrados y mal utilizados que bien pudieran destinarse, a otro fin instrumental que coadyuvara a que un nivel menos pretencioso de infraestructura de transporte y comunicaciones, tuviera efectos más notables sobre el desarrollo regional.

En esta idea de análisis, de como los resultados de una nueva infraestructura pueden ser diferentes a los previstos, e incluso contrarios, podemos citar, el ejemplo ya clásico de *la autopista del Sol de Italia*, con la que se pretendía reducir el diferencial de desarrollo regional entre el Norte

y el Sur de Italia, potenciando la actividad económica de la zona del Mezzogiorno, después de haber pasado el período de maduración de la citada inversión, los resultados, son diferentes a los perseguidos. La autopista en vez de actuar de canal de atracción ha funcionado como vía de escape para personas y empresas que teniendo ahora más fácil el desplazamiento, han decidido acudir a los lugares de más dinamismo, aprovechando las ventajas que les brindaban las economías de aglomeración.

Por lo tanto, a la vista de estos hechos se puede resaltar que la infraestructura de transporte es necesaria para el desarrollo regional, por su carácter de red básica pero integrada dentro de una planificación global que contenga otros elementos de inversión, en equipamiento sanitario, educación, social y cultural. De tal forma que de manera globalizante todos los instrumentos diseñados colaboren en el desarrollo simultáneamente.

La CE ha ido apoyando con diferente intensidad a lo largo de las distintas etapas del *Fondo Europeo de Desarrollo Regional (FEDER)* las infraestructuras económicas y las sociales, no ha ejercido una política clara y unidireccional en materia de infraestructuras y a lo largo del tiempo ha ido variando su actuación, motivada, unas veces por los resultados de sus propias inversiones otras porque influía en el destino de la dotación de los fondos, la situación internacional de las inversiones productivas y la nueva incorporación a la Comunidad de países con problemas de redes básicas como Grecia, España y Portugal. Contando estos países, con muchas regiones, con niveles de infraestructuras básicas, muy por debajo de la media comunitaria, unido a la condición periférica que presentan o situación geográfica poco privilegiada, en relación con los centros neurálgicos de la actividad económica de la C.E.; cuya tendencia es tomar forma de una "doble banana", que abarca por un lado, el área tradicional de actividad formada por París, Londres; Amsterdam, la cuenca del Rhur, los Midlands ingleses, Benelux y las regiones alemanas del Rhin, hasta el norte de Italia y por otro un segundo arco de reciente y rápido crecimiento, que va desde el norte de Italia, sur de Francia al noreste de España.

La integración económica tiene que dar prioridad a políticas comunitarias encaminadas a dotar de equipamiento básico a todas las regiones, para que los desequilibrios iniciales no terminen incrementándose, y aquellas regiones con buena posición de accesibilidad que compiten en el

mercado en condiciones ventajosas de costes consigan que las regiones periféricas incrementen el diferencial de renta.

En el último y cuarto Informe Periódico sobre la situación y la evolución socioeconómica de las regiones de la Comunidad, elaborado por la Comisión de las Comunidades Europeas, se analizan algunas de las principales causas que contribuyen a las disparidades regionales de renta y desempleo que son reflejo de las diferencias interregionales en cuanto a falta de competitividad y baja productividad de regiones problemáticas que suelen generar menos renta y menos posibilidades de creación de puestos de trabajo.

El Informe expresa los resultados de un estudio encargado por la Comisión, donde se encuesta a unas 9.000 empresas situadas en las regiones poco desarrolladas (Objetivo n° 1) o en declive industrial (Objetivo n°2), con el fin de identificar mediante el cuestionario, los factores que exigían una actuación más urgente. Para las empresas de las regiones menos desarrolladas el factor principal y citado con más frecuencia fue la disparidad en el "coste de los crédito", debido a grandes diferencias regionales en los tipos de interés a corto plazo, agravado por la falta de fluidez y la lentitud en la concesión de los préstamos y la escasez de mecanismos financieros. También los empresarios ubicados en estas regiones destacan, la necesidad de inversiones en I+D y la posibilidad de acceder a servicios locales de información y asesoramiento empresarial y administrativo.

De igual forma, entre otros factores mencionados tenemos las infraestructuras, tanto económicas como sociales, en las que existe dispersión de propuestas dependiendo de las carencias de cada región, las deficiencias en la red de transporte destaca en Irlanda, las islas de Italia y algunas regiones españolas, como son: Andalucía, Murcia, Galicia, Asturias y Castilla y León. En Portugal existen problemas importantes en el suministro y el coste de la energía y no cuentan con suficientes centros educativos. Y en algunas áreas metropolitanas de Grecia hay dificultades en el sistema de comunicaciones.

A este respecto, la Comisión establece como directrices de funcionamiento en relación a los fondos FEDER que el 60% de ellos serán destinados a las regiones objetivo n°1, con la finalidad de paliar las graves deficiencias que presentan las infraestructuras económicas básicas que estima necesarias para el desarrollo económico y concreta, diciendo que en dos

tercios de los casos se trata de infraestructuras de mejora de acceso a estas regiones, es decir redes de transporte y sistemas de telecomunicaciones. Incluso resalta el citado informe que en el caso de Grecia y en las regiones menos desarrolladas de España y Francia, con motivo de su carácter periférico e insular, o por una insuficiente dotación, el Fondo Regional dedica más del 60% a financiar las infraestructuras básicas referidas.

No solo es preocupación de la política comunitaria el dúo infraestructura-desarrollo, sino que un gran número de autores analizan esta relación, cuantificando incluso con niveles y con índices numéricos estas implicaciones y las conclusiones que obtienen son realmente ilustrativas. En el apartado siguiente, trataremos de ver algunos de estos análisis, sus cálculos y sus relatos finales con el ámbito espacial de Castilla y León, puesto que otro intento más ambicioso sobrepasaría los límites de este trabajo.

III.- SITUACION CASTELLANO-LEONESA

En uno de sus famosos trabajos sobre este tema en cuestión, Biehl analiza cuatro recursos públicos como determinantes del potencial de desarrollo regional, es decir de la renta, de la productividad y del empleo potenciales de una región, estos factores son; la situación geográfica, las ventajas de aglomeración, la estructura sectorial y la infraestructura ligada directamente a la producción. Los considera recursos de carácter eminentemente público, al ostentar unas condiciones que les otorga la cualidad de "lo público", como son: la indivisibilidad, la insustituibilidad, la inmovilidad y la polivalencia.

Son recursos que unidos a los privados (capital y trabajo), son imprescindibles para alcanzar el desarrollo regional potencial, pero son los públicos los que pueden resultar limitadores de ese desarrollo por su altísimo coste de creación y una debilitación de los privados, en una región, supondrían la obtención de renta y de empleo real, a niveles inferiores a los de su potencialidad, pero los privados son factores más fáciles de atraer o importar a una zona.

Los cuatro recursos públicos citados, están interrelacionados y son de gran importancia, puesto que tienen implicaciones decisivas sobre la actividad económica regional:

- La desventajosa situación geográfica de un área, solo podría modificarse haciendo grandes inversiones en transporte y comunicaciones.

- La aglomeración sin embargo, es buena, pues repercute en una reducción de los costes totales, aunque existe el riesgo de que estos incrementen porque se alcance un grado de aglomeración tal que ocasione externalidades negativas.

- La estructura sectorial atiende a la idea ya típica, de que las regiones de baja renta tienen una representación del sector agrícola importante y que la renta aumenta cuando se incrementa el componente industrial y de servicios y va disminuyendo la participación de la agricultura; las regiones de alta renta son aquellas que presentan un sector agrícola en declive, una industria en disminución o constante y el sector servicios se encuentra en ascenso.

- La infraestructura incrementa la productividad de la inversión privada porque reduce los costes, de tal forma que una región bien equipada tiene ventajas en comparación con otra con peor equipamiento, lo que se puede traducir en un PIB per cápita y un nivel de empleo más altos. Por lo cual, Bhiel nos hace una primera proposición, que la productividad, la renta y el empleo regionales mantienen, con el sistema de trasportes de la región una relación creciente.

De estos cuatro factores públicos existen dos que contienen pocas alternativas de ser modificados, desde la política económica, la situación geográfica y la aglomeración. Sin embargo, los otros pueden ser alterados mediante acciones incentivadoras y con actuaciones directas y por tanto más efectivas. La estructura sectorial pueden los poderes públicos intentar alterarla, por ejemplo, subvencionando al capital y a la contratación de mano de obra, con el fin de atraer recursos privados a una zona determinada. La infraestructura regional siempre puede ser modificada con planificación y financiación adecuadas, resultando ser entonces un instrumento político importante por su efecto sobre el PIB regional.

Castilla y León presenta una situación geográfica periférica respecto a los centros neurálgicos de la Comunidad

Europea, perspectiva que puede ser paliada en parte, si desde de los poderes público se invirtiera en una red de transporte y comunicaciones bien planificada, moderna y acorde con las necesidades económicas actuales, de tal forma que la desventaja en origen de esta región, pudiera eliminarse por esta vía de actuación evitando así el impedimento que puede servir de desánimo para cualquier plan de inversión privada en la zona o para que las industrias ya existentes compitan en igualdad de costes y calidad y puedan llegar de esta forma a continuar y mejorar su actividad.

La estructura sectorial en Castilla y León se caracteriza por una tradición agrícola, durante el decenio de los años ochenta, la agricultura castellano leonesa supera unos cuatro puntos el porcentaje español de participación de este sector en la economía. La industria en este mismo período no arroja diferencias en su comparación con los datos de España y el sector servicios mantiene una distancia de cinco o seis puntos inferior al porcentaje nacional. Lo que nos confirmaría que la región se encuentra en la actualidad dentro de las atrasadas respecto al total nacional y que según las teorías del desarrollo, esta estructura económica regional propicia la existencia de bajos niveles de renta.

Si la pretensión consiste en superar los niveles de renta actuales, sería conveniente, intentar modificar la estructura productiva regional, ayudándonos para ello de los instrumentos adecuados que nos brinda la política regional para avanzar en el desarrollo económico de la región, otorgando a la dotación de infraestructuras la importancia que tiene como instrumento de esa política, en combinación con otro elemento decisivo como son los incentivos a la inversión directamente productiva, para lograr así una influencia en las decisiones de localización de las distintas actividades económicas, alterando de este modo la actual estructura productiva de la región, convirtiéndola en más favorable para la generación de nuestra renta.

El estudio de Antonio Cutanda y Joaquina Paricio nos es muy útil en el tema que estamos tratando porque nos ayuda a conocer la realidad de Castilla-León en relación con su nivel de dotación de infraestructuras, estos autores en el trabajo de referencia realizan una cuantificación de las dotaciones de infraestructuras para todas las Comunidades Autónomas y analizan el impacto de las infraestructuras en la configuración de la renta, determinando la influencia que este capital público tiene como explicativo en las

diferencias de renta entre las distintas regiones.

Estudian separadamente la infraestructura económica y la social, calculando un indicador de dotación para los dos grupos de equipamiento y también confeccionan un indicador individualizado para cada componente de estos dos grupos de infraestructura. En el primero incluyen: transporte, comunicaciones, oferta energética, abastecimiento de agua, es decir todas aquellas redes colectivas que repercuten directamente sobre la actividad productiva; en el segundo engloban los equipamiento porque satisfacen necesidades sociales recaen sobre el bienestar e influyen indirectamente en la producción, entre los que se encuentran los centros educativos, sanitarios, asistenciales, culturales y medio ambiente.

Para nuestra región, los datos de estos indicadores señalan que contamos con una dotación de infraestructuras con los siguientes niveles: económica, 42,10; social 69,92, siendo la media nacional de 56,41 y 63,47, respectivamente. Dentro de las diferentes categorías que componen los grupos destaca, en Castilla y León, que todas las integrantes del indicador económico, alcanzan dotaciones inferiores a la media y la mejor posición en el indicador social, se debe a la situación que ocupan los centros culturales, la educación y la sanidad.

Castilla y León de entre todas las Comunidades Autónomas en relación con sus distintos equipamiento y siguiendo los datos numéricos de los indicadores, arriba mencionados, obtiene el puesto trece en el indicador económico y el lugar sexto en el social, situación que muestra una gran disparidad, puesto que en dotación económica se encuentra a la cola de las regiones españolas y en las dimensión social ocupa un escalafón brillante.

Una vez cuantificadas con detalle las diferentes dotaciones de equipamiento económico y social, en todas las comunidades autónomas, Cutanda y Paricio estudian la relación entre la renta y la infraestructura, a través del cálculo de unos coeficientes de correlación, obteniendo unos valores de explicación de la infraestructura económica y social en las diferencias de renta, el resultado es de 0,58 para el económico y 0,37 para el social.

Dentro de las categorías que mejor explican las rentas regionales porque afectan directamente a los procesos de producción y porque además estimulan la localización de las

empresas están los sistemas de comunicación (correlación de 0,87 con la renta), las redes de transporte (0,47) y la oferta energética (0,43). En cuanto a los componentes que influyen indirectamente en la producción, destacan en importancia la sanidad (0,69), seguida de la educación (0,37).

La unión de los datos de los coeficientes de correlación, detallados anteriormente, entre la renta y las infraestructuras, con los niveles de equipamiento público en Castilla y León, nos lleva a señalar que la deficiente dotación de infraestructura colectiva relacionada directamente con la producción, esto es, escasez de redes de transporte, de comunicaciones y de oferta energética que no pueden sustituirse por la mejor situación que presenta el sistema educativo y sanitario serían argumentos explícitos en buena parte a la hora de entender la configuración de la renta de nuestra región.

En cuanto al nivel de renta, Castilla y León es de las regiones atrasadas, situándose entre las cinco Comunidades con menor renta del país, en este sentido, podemos decir que la posición que ocupa respecto a la renta es similar a la que ostenta en el nivel de equipamiento económico. Esta similitud es bastante significativa para poder mantener la tesis de como la infraestructura de transporte, comunicaciones y la oferta energética condicionan la actividad económica, influyendo de manera importante en la renta, la producción y el empleo de una región. Aunque si bien, es necesario, puntualizar en esta idea que la dirección inversa no es cierta, es decir que un alto equipamiento económico de la región no garantiza sin más un alto nivel de renta, puesto que es preciso entender la infraestructura como impulsora y posibilitadora del desarrollo económico, pero en el contexto de considerarla integrada en una planificación territorial de carácter global.

Asimismo, podemos afirmar, siguiendo este mismo argumento que la dotación social tiene menos influencia en la formación de la renta regional, aunque si bien sería condicionante de la ubicación del factor trabajo por la necesidad de unos niveles mínimos de servicios básicos. En los últimos años, algunos inversores extranjeros adoptan nuevos requerimientos para la ubicación de sus empresas, buscan que en la zona donde van a realizar sus inversiones exista calidad ambiental y disponga de servicios de ocio y cultura, en definitiva un buen nivel de bienestar social que pueda redundar en la eficiencia de sus trabajadores que queda

mermada, sin duda con las externalidades que ocasiona la aglomeración, cuando se superan ciertos umbrales de capacidad urbana, industrial y medio ambiental.

Otro aspecto ilustrativo sobre este mismo tema es el que se muestra en el estudio de *Egea Roman y Lopez Pueyo*, basado en un análisis cluster con el que pretenden determinar cuales son las variables que hacen atractiva en España una región para la localización de la inversión extranjera directa.

Los resultados de su trabajo nos indican que el mayor nivel de renta es la variable que más incide en la localización. De tal forma que la existencia de un mercado en la región grande, es decir que la empresa extranjera pueda vender en la zona lo que fabrica parece algo muy incentivador. Por otro lado, la alta participación del sector de la industria y los servicios convierten a la región en atractiva, en detrimento de aquellas cuyo sector agrícola presenta un alto peso sobre el total de la actividad económica regional. Este hecho tiene dos motivaciones, una que el nivel de renta es más alto cuando la industria y los servicios son más participativos en la economía y otra que supone también la existencia de una mayor experiencia empresarial y de mano de obra cualificada, derivándose de ello economías de aglomeración. Según esto, la inversión extranjera acudiría donde ya existe un alto nivel de inversión.

Sin embargo, también se desprende de este estudio que variables como las subvenciones, las exenciones y los beneficios fiscales que se diseñan para atraer la inversión privada a determinadas zonas; y el índice de infraestructuras no son atractivos para la inversión, si bien una falta de accesibilidad puede actuar como freno para la inversión extranjera.

Entonces, sería conveniente conseguir que un área con retraso como *Castilla y León* que no disfruta de economías de aglomeración, cuya situación geográfica tampoco es privilegiada pueda ofrecer al inversor beneficios y atracción similar a la que ofrecen otras zonas con ventajas comparativas innatas. Por lo tanto, si el transporte y las comunicaciones de acceso a la región son defectuosas y existe riesgo de que esta variable actúe como barrera a la inversión procuremos al menos eliminar estos impedimentos básicos.

En el caso de Castilla y León la inversión directa extranjera "per cápita" sitúa a la región en el puesto número doce, en la lista de las diecisiete comunidades autónomas, durante el período 85-89, posición similar a la que ocupa por su nivel de renta, lo que nos viene a confirmar la postura mantenidas por Egea y Lopez en su artículo de como la localización de la inversión extranjera mantiene una correlación directa con el nivel de renta regional y como la carencia de infraestructura de transporté en la región, resulta ser del mismo modo un obstáculo para la inversión productiva.

IV.-CONCLUSIONES

De los distintos tipos de equipamiento a los que hemos hecho referencia, económico y social, el sistema de transporte y comunicaciones de una región resulta ser un instrumento de planificación importante por su efecto estructurante y de impulsión de todo un ámbito territorial, desde el aspecto productivo, y desde el general, ejerciendo una función básica en el desarrollo de una economía regional.

No podemos olvidar, al diseñar un proyecto de redes de transporte y comunicaciones, la variable medio ambiental, garantizando de este modo la existencia de un desarrollo económico sostenible. Es decir, no debemos dar valor, sólo a los efectos económicos de la infraestructura, sino que es imprescindible detenernos a evaluar el impacto de esta infraestructura sobre el medio natural. Cuestión a la que estamos poco acostumbrados y sin embargo, se convierte en algo de imperiosa necesidad en los momentos actuales.

Por otro lado, hemos visto, como es preocupación de la política comunitaria, el dúo infraestructura-desarrollo y de muchos autores que dedican gran número de trabajos a esta relación, incluso midiendo la misma, a través de índices e indicadores. Hemos recogido aquí alguno de estos trabajos cuyos resultados nos han parecido realmente interesantes para introducirnos y poder acercarnos al conocimiento de la situación de este binomio, en el ámbito territorial, de Castilla y León.

Castilla y León es una región que podemos considerar atrasada respecto a su nivel de renta puesto que se sitúa

entre las cinco Comunidades con menor renta del país, esta posición que ocupa respecto a la renta guarda gran similitud con la que obtiene en alguno de los índices analizados, con el nivel de equipamiento económico. Cuestión que parece bastante significativa a la hora de poder mantener el argumento de como la infraestructura de transporte, comunicaciones y la oferta energética condicionan la actividad económica, influyendo de manera importante en la renta, la producción y el empleo de una región.

Si Castilla y León es un área con retraso en sus niveles de renta y en su dotación de infraestructura económica que mantiene además una distribución sectorial también atrasada que tampoco disfruta de economías de aglomeración y que posee una situación geográfica poco privilegiada, entonces será necesario, para salir de este ostracismo y poder ofrecer al inversor beneficios y atracción similar a la que brindan otras zonas con ventajas comparativas innatas, eliminar todas los obstáculos básicos que sirvan para dar salida a esta situación, incrementando el bienestar de la región.

Un primer impedimento que nos encontramos en la región es la accesibilidad, por lo tanto resulta obligado eliminar las carencias en la red de transporte y comunicaciones de acceso a la zona, pero entendiendo que esta infraestructura es impulsora y posibilitadora del desarrollo económico, siempre dentro de una planificación territorial de carácter global, puesto que un equipamiento económico con un alto índice, no garantiza sin más un buen nivel de renta en la región.

Si la idea consiste en elevar el bienestar y la renta regional actual, debemos activar la estructura productiva de la región, utilizando para esta finalidad los elementos precisos para avanzar en el desarrollo económico de la región, otorgando a la dotación de infraestructura de transporte la importancia que tiene como instrumento de política regional, en unión con otros elemento decisivos, logrando así, una influencia en las decisiones de localización de las distintas actividades económicas que favorezca la generación y el incremento de nuestra renta.

V.-BIBLIOGRAFIA

- BIEHL, D. (1988), "Las infraestructuras y el desarrollo regional" en Papeles de Economía Española, nº 35, pp. 293-310.

- COMISION DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS (1991), Las Regiones en la década de los noventa. Cuarto Informe periódico sobre la situación y la evolución de las regiones de la Comunidad. Oficina de Publicaciones Oficiales de las Comunidades Europeas, Luxemburgo.

- CUTANDA, A. y PARICIO, J. (1992), "Crecimiento económico y desigualdades regionales: el impacto de la infraestructura" en Papeles de Economía Española, nº 51, pp. 83-101.

- EGEA ROMAN, M.P. y LOPEZ PUEYO, C. (1991), "Un estudio sobre la distribución geográfica de la inversión extranjera directa en España" en Información Comercial Española, nº 696-697, pp. 105-118.

- LAZARO ARAUJO, L. (1990), "Las infraestructuras y el desarrollo regional" en Política Regional de los años 90, Secretaria de Estado de Hacienda, Madrid, pp.461-486.

- MINISTERIO DE ECONOMIA Y HACIENDA (1992), Política Regional en 1991. Informe Anual.