

# NUEVAS AUTOPISTAS Y AUTOVÍAS Y DESARROLLO RURAL

Adelheid HOLL

*CSIC, Instituto de Políticas y Bienes Públicos*

**E**N España se ha producido una enorme inversión en autovías y autopistas en las últimas décadas, que ha mejorado de forma significativa la accesibilidad de las diferentes regiones.

Los proyectos de inversión en infraestructura de transporte a menudo se justifican con el argumento de que tales esfuerzos producirán impactos económicos significativos. En particular, la inversión en nuevas infraestructuras de transporte se percibe a veces como un medio para estimular el desarrollo en zonas periféricas y menos desarrolladas, incluyendo las zonas rurales. Aunque hay evidencia empírica que sugiere que existe una relación positiva entre la inversión en infraestructura de transporte y el desarrollo económico en general, la evidencia es menos clara sobre el impacto de las mejoras en la infraestructura en las zonas periféricas y rurales. Las carreteras conectan en ambas direcciones, lo que mejora el acceso de las zonas rurales a los mercados urbanos, pero también viceversa. Desde un punto de vista teórico, la reducción de los costes de transporte puede tanto reducir como aumentar las desigualdades regionales.

En este artículo se estudia la influencia de nuevas autovías y autopistas en el desarrollo rural. En particular, se pueden distinguir dos períodos: por un lado, la década de 1990, cuando se estableció la red básica de autovías que conecta los principales centros económicos y, por otro lado, la primera década de los años 2000, cuando la red se amplió para conectar todas las capitales de provincia y la cohesión territorial se convirtió en un objetivo explícito de la política de inversión en infraestructura de transporte.

Al mismo tiempo, las zonas rurales han sufrido una intensa pérdida de población. A principios de la década de 1950, la población rural aún representaba casi el 50 por 100 de la población, reduciéndose este porcentaje a menos del 25 por 100 en 2020.

Este estudio compara los impactos de las inversiones en autovías y autopistas en los dos períodos. Los resultados muestran importantes diferencias. Durante la década de los 90, las nuevas autovías mostraron un efecto positivo sobre el crecimiento poblacional de los municipios rurales que vieron mejorados sus accesos. Por el contrario, las autovías y autopistas que se abrieron al tráfico durante la primera década de los años 2000 están relacionadas con un menor crecimiento en las zonas rurales más afectadas. Los resultados muestran que los impactos socioeconómicos de la inversión en infraestructuras de transporte dependen tanto de las características de las inversiones en sí como del entorno local, y ponen en entredicho la idea de que conectar las localidades periféricas con los principales centros económicos aumentaría automáticamente la cohesión territorial.

A medida que se completan las redes básicas de transporte, no es sorprendente que los efectos positivos en términos de desarrollo económico empiecen a desvanecerse, ya que la inversión en infraestructura está sujeta a rendimientos decrecientes, a menos que se resuelvan cuellos de botella específicos. Los resultados de este trabajo, sin embargo, indican que, en términos de cohesión territorial, inversiones en vías rápidas que conectan zonas con estructuras productivas débiles y vulnerables pueden incluso producir resultados inesperados y no deseados en las zonas rurales, como la aceleración de la despoblación.