

AUTOPISTAS: ¿POR QUÉ NO MÁS EFICIENTES Y MÁS JUSTAS?

GERMÀ BEL

(Publicado en *La Vanguardia*, Economía y Negocios, 15.07.00)

Hace unos 30 años aparecieron las autopistas de peaje en España. La red se implantó en el corredor mediterráneo y en el valle del Ebro, más algún otro tramo aislado. Hubiera sido mejor financiarlas con el Presupuesto, como en el centro y norte de Europa y Norteamérica. Pero los ingresos fiscales eran muy bajos y se optó por los peajes. También hubiera sido mejor una red de iniciativa pública, como en Francia e Italia, pero en España se optó por la concesión privada, decisión extraña y nunca explicada de forma convincente. Como sistema general, el español fue único en el mundo desarrollado. Aun así, las autopistas de peaje eran mejor que nada, e impulsaron el crecimiento económico de las áreas por las que discurrían (aunque algo menos que de haber sido libres, puesto que su uso hubiese sido mayor).

La cuestión hoy ya no es cuánto ayudaron las autopistas al territorio. Ahora España está entretejida de vías rápidas, y aún lo estará más. Pero unas vías las financian los usuarios con peajes mientras otras las pagan todos los contribuyentes con los Presupuestos. *Esta desigualdad entre ciudadanos con iguales derechos y responsabilidades es hoy la cuestión central en materia de peajes.*

A veces se dice que los peajes son necesarios para regular el tráfico, porque eliminarlos generaría mucha congestión. En el mejor de los casos, esto es una confusión técnica. Si se elimina el peaje, en el Baix Ebre o el Gironès la autopista no se congestionará; por el contrario, la carretera general ahora congestionada será más rápida y segura, al enviar vehículos a la autopista. En el tráfico urbano las cosas pueden ser diferentes; sin peaje en el túnel de Vallvidrera, la Vía Augusta se colapsaría más...de día. Pero de noche, aun sin riesgo de congestión, también hay peaje.

Es cierto que ciudades como Singapur o Hong Kong usan tasas variables según horario para aliviar sus problemas de movilidad urbana. Pero en España la tasa por congestión no se plantea en serio; sólo se usa para distorsionar la discusión sobre los peajes financieros. La realidad es clara: el peaje de la B-30, único ‘rescatado’ hasta ahora, era de entorno metropolitano, con más congestión que los interurbanos. También son claras las recientes declaraciones de autoridades como Cascos y Folgado, quien decía el 10 de julio en *La Vanguardia* que el gobierno impulsará una política dirigida a que “cuanto más tráfico tenga una autopista, más bajos sean los peajes”. Esto puede ser

sensato, pero contradice la idea de regular el tráfico con peajes. Obviamente, los peajes españoles son sólo instrumentos usados para financiar autopistas.

A estas alturas, la historia de los peajes está trufada de rupturas del compromiso de la Administración con los ciudadanos. La concesión Salou-Valencia vencía inicialmente en 1998, pero en 1981 se prorrogó por seis años y en 1986 por dos más, hasta el 2006, sin beneficio alguno para sus usuarios más frecuentes. La última prórroga, aprobada en 1997, ha sido excepcional: ahora la concesión acaba en el 2019. Algo similar sucede con las concesiones entre Salou y Francia: debían acabar en el 2004, pero en 1990 se prorrogaron por casi 12 años más, sin beneficio alguno para sus usuarios más frecuentes. Tras la última prórroga, de 1998, el plazo final es el 2021.

Hay que respetar el compromiso con los ciudadanos, y se puede hacer respetando también -en la medida de lo posible- el compromiso con las empresas privadas. Como se muestra en el libro sobre peajes editado por Òmnium Cultural, se puede hacer de diferentes maneras y gradualmente. Asimismo, se puede pagar por diferentes vías, todas ellas más eficientes y equitativas que los peajes. Sin perder de vista que, al final, los ciudadanos tienen derecho a que se respeten los compromisos, y a ser tratados igual que sus iguales.

Germà Bel
Profesor de Política Económica de la UB