

¡ATASCO EN ALTAFULLA!  
GERMÀ BEL  
(Publicado en *El País*, Cataluña, 19.07.00)

Tarde del viernes 14 de Julio. El tráfico de salida de Barcelona es algo intenso. Hacia el Sur la circulación gana fluidez tras el peaje de Martorell. De pronto, ¡un atasco en Altafulla! Los vehículos que salen por aquí forman cola en el carril derecho de la autopista, con la consiguiente retención. Esto parece bastante absurdo: la salida de Altafulla carece de cabina de peaje, y por tanto de parada para pagar. Pero esta retención no es absurda; es el resultado lógico de un sistema absurdo de regulación del peaje. Veámoslo.

Una de las consecuencias del malestar contra los peajes ha sido la eliminación del pago para el tráfico interno en el área Tarragona-Reus –entre Altafulla y Salou– y en Girona. Ahora, al entrar a la autopista por Altafulla se recibe una tarjeta que se deposita en las cabinas de Tarragona para no pagar el peaje. Claro que este sistema también pueden usarlo los vehículos que viajan más allá de Salou. Esta es la explicación del atasco en Altafulla: muchos coches que ya circulan por la autopista salen aquí y vuelven a entrar a la vía tras conseguir la tarjeta de gratuidad. ¡Vaya lío! Excepto en día ‘punta’, la pérdida de tiempo es escasa: menos de un minuto si se comete alguna de las infracciones ahora habituales en este punto (con cierto menosprecio nada recomendable de la seguridad vial). El ahorro de dinero es alto, en relación con el poco tiempo perdido.

El atasco de Altafulla es un ejemplo del esperpento en que se está tornando la regulación de los peajes. Como el Presupuesto tiene que compensar a la concesionaria por los ingresos cesantes, se han hecho inversiones tan sólo para calcular la compensación. Antes, en la entrada de Altafulla no había cabina de peaje alguna. Ahora hay 4 cabinas de “no peaje” y la dotación de personal que en cada momento corresponda, las 24 horas del día y los 7 días de la semana. Otras entradas del trayecto Altafulla-Salou también han requerido gastos adicionales, en mayor o menor medida. Es un verdadero despilfarro social de recursos. El sistema de peajes es muy ineficiente, y estos cambios acentúan su ineficiencia de costes, añadiendo además riesgos de inseguridad viaria.

¿Dónde estamos tras dos años de debate sobre peajes? Hemos aprendido al menos cuatro cosas. En primer lugar, el debate no desaparece con pequeñas rebajas u otros parches. Se equivocaron quienes creían que el malestar cesaría tras las campañas electorales de los años 1999 y 2000. La realidad es tozuda: el 28 de junio el Parlament aprobó por unanimidad presentar ante las Cortes Generales una ley para crear un fondo para el rescate de peajes. El 3 de julio se presentó el libro sobre peajes editado por Òmnium Cultural y animado sobre todo por Jordi Carrillo, de Xarxa Viària. El día 4 el Conseller Triadú anunció que el Govern busca fórmulas para el rescate de los peajes. El Conseller Mas, matizó al día siguiente que los planes para rescatar peajes no están “maduros”, mostrando la desorientación del Govern. Por su parte, desde el gobierno central Cascos y Folgado vienen anunciando que hay que bajar los peajes donde más suba el tráfico. ¿Alguien duda de la vitalidad del debate?

Segundo, hay consenso entre economistas y expertos en que los peajes son una forma ineficiente de financiar las autopistas. Sólo ante un nivel de congestión alta y persistente puede ser eficiente el uso del precio para racionar el tráfico. Pero esto último, –la denominada tasa por congestión (que no peaje)– es un instrumento aplicable al tráfico de acceso y salida en entornos urbanos, y no al tráfico interurbano. En España no ha habido discusión seria sobre el uso de tasas por congestión; únicamente se han esgrimido para distorsionar la naturaleza financiera del debate sobre los peajes.

En tercer lugar, en términos de equidad destaca la desigualdad del sistema actual. En la España de

hoy unas vías rápidas las pagan los Presupuestos Generales y otras las pagan los usuarios con peajes. Por supuesto, esto es un trato injusto para muchos usuarios y un perjuicio para la competitividad de las empresas localizadas en los territorios del peaje.

Por último, ya sabemos el alcance de la política del gobierno central en materia de autopistas. Si se cumplen las previsiones para 2007-2010, habrá más autopistas de peaje y su distribución en España tenderá a equilibrarse. Pero, existe un “pequeño” matiz: en la Meseta, especialmente en las vías de acceso a Madrid y su comunicación con Levante y Andalucía, se dispondrá de vías de gran capacidad alternativas, una libre y otra de peaje. Una situación equivalente en Cataluña sólo se daría si se desdoblaran la N-340, paralela al Mediterráneo, y la N-II hasta la frontera. Pero las previsiones de inversión del Estado en Cataluña no son tan ambiciosas.

La ineficiencia del sistema de peajes es insalvable, y su falta de equidad interterritorial parece irreconducible. Por tanto, conviene ir hacia un sistema más eficiente y justo para financiar las infraestructuras viarias. Si existe un amplio acuerdo sobre la bondad y conveniencia del sistema de tarifa plana para el acceso y uso de las autopistas de la información, ¿por qué no pensar también en la tarifa plana (quizás anual, como en Suiza) para el acceso y uso de las autopistas tradicionales?