

PEAJES: UN IMPUESTO INEFICIENTE Y ADEMÁS INJUSTO GERMÀ BEL

(Publicado en El País, Negocios, 24 de junio de 2001)

“...financiar con el presupuesto la inversión nueva (al menos, si no existe una vía alternativa libre y de gran capacidad) y financiar con pago de los usuarios el mantenimiento de todas –todas de verdad- las vías de calidad” (G.Bel, Negocios, 20 de mayo).

Si José Luis Feito (*Negocios*, 3 de junio), lector inteligente, ve en esto una propuesta para *“construir las carreteras de alta capacidad consistente en aumentar los impuestos sobre hidrocarburos y establecer un nuevo impuesto anual a todos los ciudadanos por uso de infraestructuras”*, es obligado deducir que la frase inicial está mal escrita. Su significado queda más claro así: *“...financiar con el presupuesto la inversión nueva (al menos, si no existe una vía alternativa libre y de gran capacidad) y financiar con pago de los usuarios el mantenimiento de todas –todas de verdad- las vías de calidad”*. O sea, igual que antes, pero seguro que ahora se entiende mejor.

Decía en mi artículo que, para mantener vías de calidad, *“fórmulas como las tasas extraordinarias sobre consumo de combustibles o las tasas anuales por uso de infraestructuras tienen muchas ventajas sobre los peajes”*. Feito cambia la ‘o’ disyuntiva por la ‘y’ copulativa, e impone objetivos de cosecha propia. Y, aun así, tienen ventajas. Por ejemplo, son más justas: distribuyen entre todos los usuarios de la carretera (con los combustibles) *o* todos los usuarios de vías de calidad (con la tasa por uso) el coste del mantenimiento.

¿Cuál es el modelo vigente? Ahora el presupuesto financia el mantenimiento de las vías libres. Todo contribuyente, las use o no y consuma o no combustibles, paga su mantenimiento. En cambio, las autopistas de peaje las pagan sus usuarios. Sostiene Feito con acierto que las autopistas *“generan ingresos impositivos equivalentes al 40% de los peajes en concepto del IVA y los diversos impuestos pagados por las sociedades concesionarias”*. Pero ¿puede ser motivo de alborozo esta extorsión fiscal del Estado a muchos españoles? ¿Existen otros negocios en que el 40% del precio vaya a impuestos? Si: alcohol, tabaco...y combustibles.

Además, los usuarios del peaje pagan el mantenimiento de las vías libres con sus impuestos. Y todos hemos subvencionado los peajes con más de un billón de pesetas

actuales, sobre todo mediante el seguro de cambio...y seguiremos pagando por ello. Es una consecuencia del modelo tardofranquista. Un ejemplo: los tramos de autopista Tarragona-Valencia y Valencia-Alicante se convocaron en 1970 sin seguro de cambio ni aval del Estado. La licitación quedó desierta. Se adjudicaron, por fin, en 1971 y 1972, con aval del Estado y seguro de cambio.

Otras cuestiones pueden abordarse mediante contraste empírico:

¿Se modula el peaje en función de la congestión? No existen peajes interurbanos que varíen según la congestión. Sólo alguna vía metropolitana, como el Túnel de Vallvidrera en Barcelona (público), es tarifada según horario.

¿Se reducen considerablemente las colas y pérdidas de tiempo del peaje? No. La prensa de la última Semana Santa suministra evidencia al respecto. También la realidad cotidiana de los españoles del peaje. Además, si se puede evitar, por qué resignarse a perder tiempo, nuestro bien más escaso en el siglo XXI.

¿Es significativa la densidad de tráfico de las autopistas en España? Depende. Su nivel de rentabilidad así lo sugiere, pues no tiene parangón en el resto de la economía. Pero lo relevante es su densidad respecto a sus vías alternativas, menos rápidas y seguras. Y la evidencia indica que los tramos interurbanos de peaje tienen capacidad sobrante por debajo del nivel de congestión, aunque muchas vías alternativas presentan pobres niveles de servicio, e índices elevados de congestión. ¡Ah!, y de siniestralidad.

¿Se puede mejorar esta situación y ahorrar tiempo y accidentes en el conjunto de la red? Sí: bajando tarifas para que la autopista absorba más tráfico y libere de carga a la vía alternativa. Precisamente aquí nos devuelve visita Adam Smith, que se oponía a que los peajes fuesen propiedad privada, y proponía su gestión por 'gente de confianza'. ¿Por qué? Porque la propiedad privada instituiría un monopolio que dañaría el bienestar social. Y las autopistas de peaje son monopolios. Los plazos de concesión son tan largos que excluyen cualquier disciplina de la competencia tras la adjudicación. Sólo desde el Olimpo puede verse competencia efectiva en carreteras congestionadas e inseguras.

La regulación de autopistas establece precios máximos (altos). En este marco, la Microeconomía enseña que la fijación monopolística de precios produce tarifas mayores que las de competencia, y un uso subóptimo del bien. Esto es consistente con la renuncia de las concesionarias a captar más tráfico reduciendo peajes, pues sus beneficios disminuirían. Es buena lógica comercial, pero genera más congestión y

accidentes en las vías alternativas. Estos y otros motivos hacen que en la teoría económica haya consenso sobre la ineficiencia de los peajes. Claro que tal consenso se observa mejor en las revistas especializadas que en la Mitología, morada del Unicornio.

En España los peajes son, en sí, un problema y un lío. Resumamos el cuadro:

- Todos los contribuyentes pagan el mantenimiento de la red de carreteras libres, las usen o no. Además, todos subvencionan las autopistas de peaje.
- Los usuarios, particulares y empresas, financian las autopistas de peaje, y son extorsionados fiscalmente por el Estado. Además, pagan con impuestos la red libre.

Nadie ha propuesto generalizar el sistema de peajes al conjunto de la red de calidad en España...y parece que nadie va a proponerlo. Por ahí no se restaurará la equidad entre ciudadanos y entre empresas, que es una verdadera ruptura de la unidad de mercado.

Por eso, además de teóricamente consistente, es transparente y evaluable la propuesta de financiar la construcción nueva con los presupuestos, y el mantenimiento de *toda* la red con aportaciones de *todos* los usuarios. Es mucho más equitativo y eficiente que continuar con la jungla de impuestos ocultos, pagos del presupuesto aplazados en el tiempo, pagos diferentes por servicios similares y extorsión fiscal al usuario que ha caracterizado el modelo español de peajes.

Claro que si alguien quiere *arriesgarse* a construir y explotar autopistas de peaje alternativas a vías libres de calidad, bienvenido al capitalismo o economía con riesgos. Es decir, al negocio sin subvenciones ni garantías financieras.