

Conveniencias y razones para una buena red de Autopistas

Por Jon Vicent



AUCALSA

CUANDO hablamos de la infraestructura viaria o del transporte por carretera, generalmente se obvia un tema de relevancia especial y que adolece en demasiadas ocasiones de la atención que se merece: las Autopistas de Peaje, una alternativa viaria que remedia en muchas ocasiones —aunque a costa del bolsillo del usuario— el mal estado de la infraestructura que antes hemos mencionado.

La importancia de poseer unas buenas vías para el desarrollo de cualquier comarca, región o país es vital. Unas buenas comunicaciones son unos buenos medios de riqueza; la necesidad de exportar productos hacia un mercado competitivo se hace necesario en unos tiempos donde el comercio, el intercambio es una necesidad vital para el progreso, y por ello, ade-

más, la consecución de cuanto afirmamos no puede depender nunca de un interés político particular, sino del consenso político y social necesarios para la consecución de unos medios cada día menos irrenunciables.

Igualmente, tan importante como tenerlos (los medios) y conservarlos, es tener la suficiente capacidad de visión de futuro para proyectar y planificar las necesidades a medio plazo (como mínimo) de cualquier país. Además de todo ello, de la planificación y proyecto, sobreviene la exigencia de acompañar el resto de las infraestructuras como accesos, carriles de incorporación, etc... Pues la carencia de esa armonía detrae el éxito del objetivo perseguido y obstaculiza el desarrollo deseado. Está demostrado que el "parcheo" no es solución aceptable salvo en

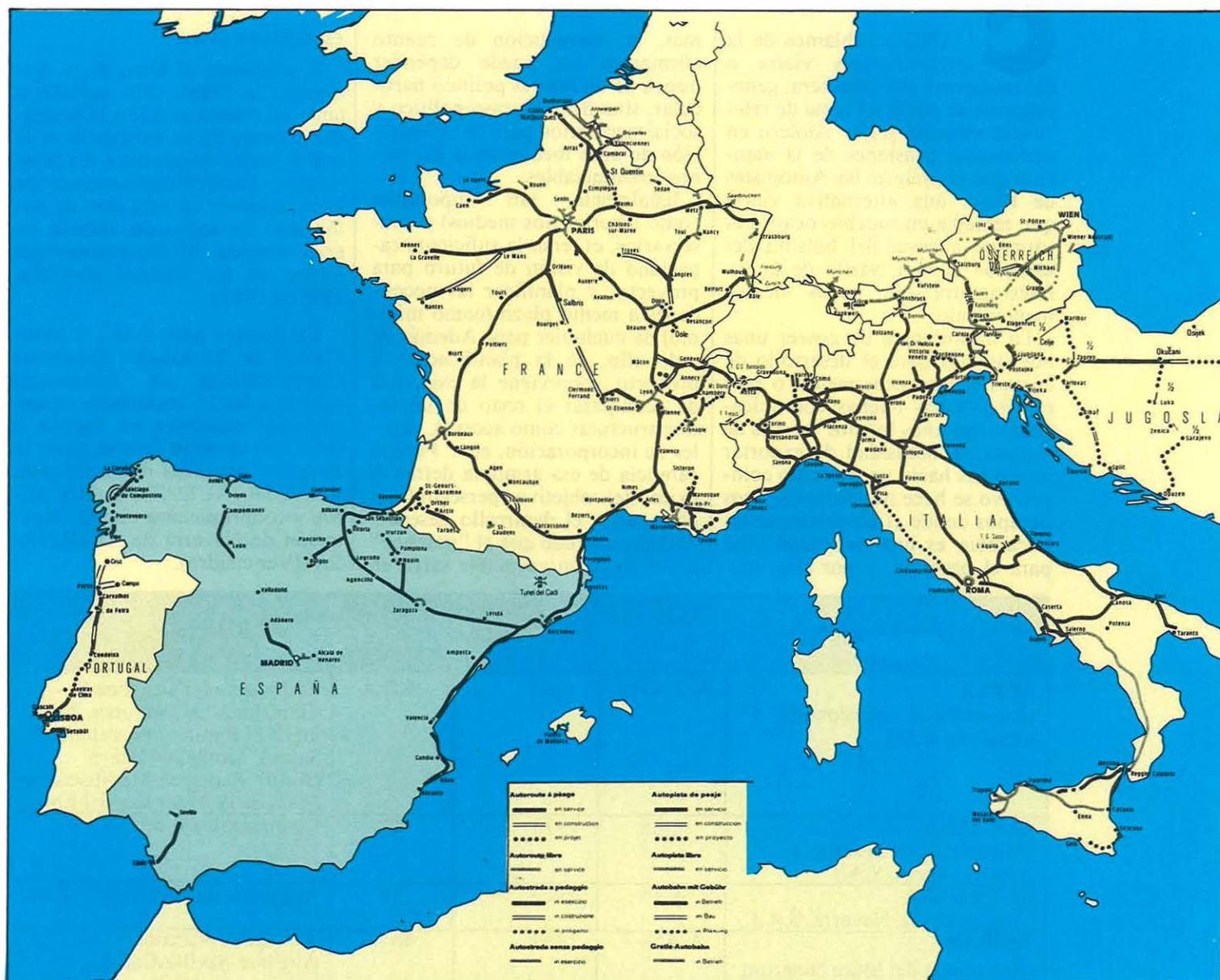
escasísimos casos.

Y volviendo al tema de la Autopista de Peaje, otro aspecto a tener en cuenta es que a la necesidad patente de su existencia se le une el hecho de que día a día la situación económica-financiera de la explotación de este tipo de autopistas, ha mejorado, debido en gran medida, al incremento del tráfico de los últimos años (un 13% en 1987).

En nuestro país, ASETA (Asociación de Sociedades Españolas Concesionarias de Autopistas) agrupa a las 11 sociedades concesionarias existentes en España y de la que también forman parte la Empresa Nacional de Autopistas, ENAUSA (AUDASA y AUCALSA) y copropietaria con la Diputación de Navarra de AUDENASA (Ver cuadro).

Denominación	SOCIEDADES CONCESIONARIAS			Concesión
		Año comienzo ACT	Kms explotación	
ACESA (Autopistas, Concesionaria Española, S.A.)	A-7/A-19	1967	507,4	La Jonquera-Tarragona (A-7) (Barcelona-La Jonquera, Montmeló-El Papiol y Barcelona-Salou), Montgat-Mataró (A-19), Zaragoza-Mediterráneo (A-2) de la Autopista del Ebro.
AUCALSA (Autopista Concesionaria Astur-Leonesa, S.A.)	A-66	1975	80	Campomanes-León
AUDENASA (Autopistas de Navarra, S.A.)	A-15	1973	99	Autopista de Navarra (1.ª Fase)
AUMAR (Autopistas del Mare Nostrum Concesionarias del Estado, S.A.)	A-4/A-7	1969	467,6	Tarragona-Valencia Alicante-Sevilla-Cádiz
AUDASA (Autopistas del Atlántico Concesionaria Española, S.A.)	A-9	1973	96	El Ferrol-Frontera Portuguesa
AUTEMA (Autopista Terrassa-Manresa)		1989 (Exp)	33,5	Terrassa-Manresa
EUROPISTAS (Concesionaria Española, S.A.)	A-8	1968	105	Bilbao-Behovia
AVASA (Autopista Vasco-Aragonesa Concesionaria Española, S.A.)	A-68	1973		Bilbao-Zaragoza
EUROVIAS (Concesionaria Española de Autopistas, S.A.)	A-1	1974	84	Burgos-Cantábrico (Málzaga)
IBERPISTAS (Ibérica de Autopistas, S.A.) Concesionaria del Estado	A-6	1968		Villalba-Villacastín-Adanero
TUNEL DEL CADÍ (Concesionaria del Estado, S.A.)	C 1411	1984	29,7	Túnel del Cadí y accesos, desde Bagá (Barcelona), Bellver (Lérida) y Alp (Gerona)
ENAUSA (Empresa Nacional de Autopistas, S.A.)		1984		Integra: AUCALSA, AUDENASA y AUDASA

AUTOPISTAS DE PEAJE



CRECIMIENTO DE LA RED DE AUTOPISTAS EUROPEA Y ESPAÑOLA 1972-1986

AÑOS	KMS EUROPA			KMS ESPAÑA		
	Δ kms		Δ %	Δ kms		Δ %
1972	—	20.307	—	—	465	—
1973	1.761	22.068	8,671	93	558	20,000
1974	2.920	24.988	13,231	213	771	38,172
1975	666	25.654	2,665	33	804	4,280
1976	1.568	27.222	6,112	296	1.100	36,815
1977	1.290	28.512	4,738	225	1.325	20,454
1978	1.631	30.143	5,720	265	1.590	20,000
1979	1.567	31.710	5,198	162	1.752	10,188
1980	1.162	32.872	3,664	190	1.942	10,844
1981	1.177	34.049	3,580	34	1.976	1,750
1982	826	34.875	2,425	2	1.978	0,101
1983	445	35.320	1,275	89	2.067	4,490
1984	991	36.311	2,805	33	2.100	1,596
1985	913	37.224	2,514	42	2.142	2,000
1986	909	38.133	2,441	—	2.142	—
TOTAL 17.826		Increm: 87,782%		TOTAL 1.677		Increm: 360,645%

SECAR

Autovías
à péage
Autostade
à pedaggio
Autopistas
de peaje
Autovisnen
mit Gebühr
31.12.1986



Europa

El crecimiento de tráfico europeo, incesante en los últimos años, no se ha correspondido en la medida necesaria con el crecimiento de las redes viarias, no sólo por los problemas económicos surgidos en la década de los 70 y parte de los 80, sino también porque la sociedad consumista, y ¿por qué no decirlo?, el mantenimiento de unos precios competitivos de los automóviles, han hecho de este crecimiento una preocupación constante por parte de los respectivos países que se encuentran ante la disyuntiva de parar ese incremento de producción automovilística, lo que acarrearía un parón económico en el sector de grandes proporciones o el adap-

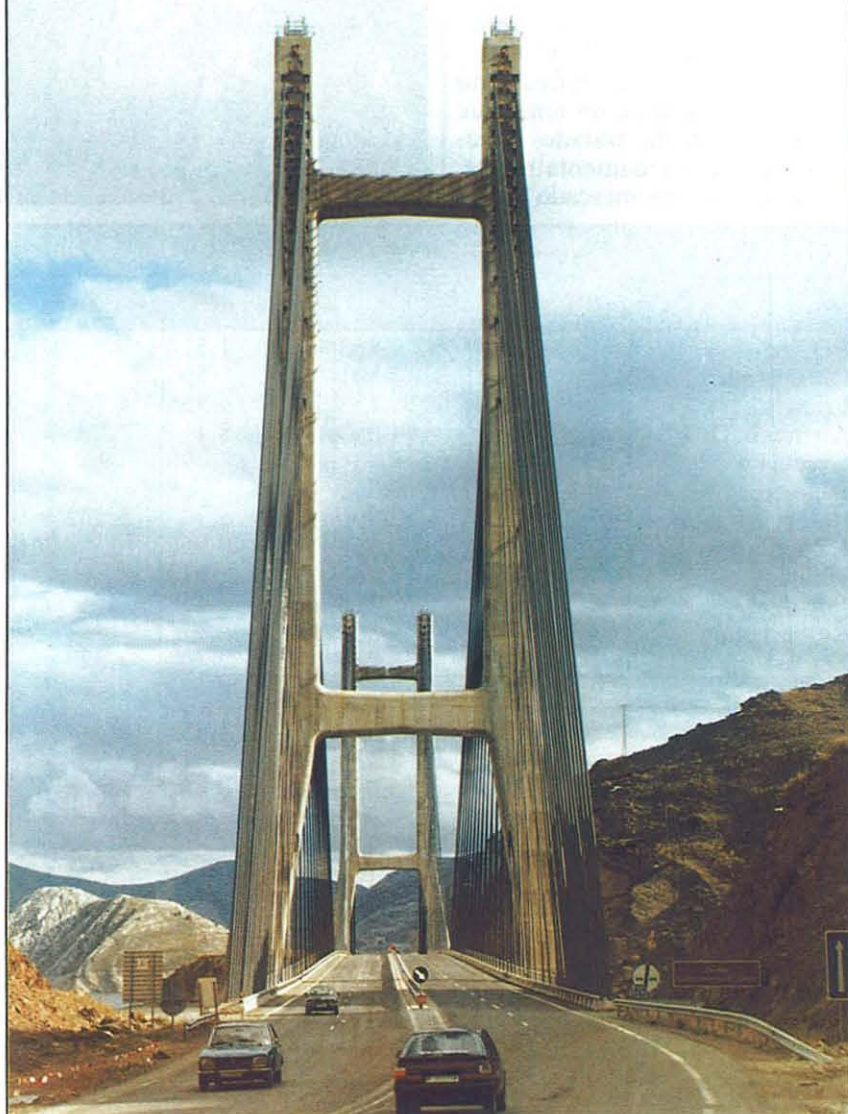
“El crecimiento de tráfico europeo, incesante en los últimos años, no se ha correspondido en la medida necesaria con el crecimiento de las redes viarias.”

tarse a ese volumen, en la misma magnitud, lo que también roza en la utopía. Sin embargo, y antes de proseguir, no podemos olvidar que según afirmaciones dictadas en un medio de gran difusión, con los impuestos y tasas que se imponen a los coches en España se po-

drían realizar autopistas nuevas cada seis años. Aún cuando fuera una exageración no dudamos tampoco que se impone una reclasificación de inversiones si queremos tener al día nuestra infraestructura viaria.

Los datos vienen a confirmar cuanto de incremento circulatorio afirmamos, pues según fuentes de ASETA, se espera que en la barrera del año 2000, el tráfico se habrá incrementado en un techo superior al 50% del actual, y para resolver ese problema, para el desarrollo de la economía internacional y el Mercado Común Europeo, se hace indispensable el acometer los problemas de infraestructura lo antes posible en aras de garantizar cuantos fines se persiguen con ese medio de comunicación como es la carretera.

AUCALSA



“**L**a Autopista, conceptuada como el mejor factor de integración viario europeo apoya el desarrollo de intercambios y comunicaciones, es pieza fundamental en la fase de relanzamiento postcrisis que Europa entera está teniendo.”

La Autopista, conceptuada como el mejor factor de integración viario europeo y que apoya el desarrollo de intercambios y comunicaciones, es pieza fundamental en la fase de relanzamiento postcrisis que Europa entera está teniendo.

En los cuadros adjuntos podemos comprobar no sólo el crecimiento real de Autopistas sino también el de peajes, un tema que la Comunidad ha tratado largamente, debido fundamentalmente, al objetivo de un mercado único



AUTOPISTAS EN EUROPA AL 31 DE DICIEMBRE DE 1986

Países	Superficie	Población en miles	Kms. autopista	kms. peaje
Bélgica	30,5	9.853	1.514	
Dinamarca	43,1	5.101	593	
Francia	547,0	55.133	6.555	4.702
Alemania (R.F.)	248,6	61.065	8.414	
Grecia	131,9	9.937	90	90
Irlanda	70,3	3.560	8	
Italia	301,2	57.290	5.997	5.122
Luxemburgo	2,6	366	58	
Holanda	40,8	14.486	1.973	
Portugal	92,1	10.198	158	138
Reino Unido	244,0	56.539	2.971	
España	504,8	38.730	2.142	1.822
TOTAL CEE	1.752,1	322.258	30.473	
Austria	83,8	7.545	1.335	151
Bulgaria	110,9	8.980	228	
Checoslovaquia	127,9	15.497	481	
Finlandia	337,0	4.919	215	
Alemania (R.D.)	108,2	16.716	1.850	
Yugoslavia	255,8	23.100	659	506
Noruega	324,2	4.144	116	13
Polonia	312,7	37.288	208	
Rumania	237,5	22.866	96	
Suecia	450,0	8.330	999	
Suiza	41,3	6.421	1.075	
Turquía	780,6	49.406	81	70
Hungría	93,0	10.660	227	
URSS	22.274,9	277.563	90	

de transporte en el que se analizaba y debatía la necesidad de una armonización de la fiscalidad aplicable a los medios de transporte y mercancías principalmente, aceptando el peaje incluso nuevas vías siempre y cuando su aplicación no sean discriminatorias y por lo tanto no distinga entre usuarios de uno u otro país, origen, destinos, etc...

Países de nuestro entorno

Como puntos de referencia deberemos tener en cuenta a Portugal, Italia y Francia. Mientras en Portugal se continuó con la autopista atlántica Setúbal, Lisboa, Coimbra, Braga, Valença do Miño, ya a finales del 86, cuando el cómputo total de kms era de 158, de los que 138 eran de peaje, y se iniciaban otros 47, podemos afirmar que hoy son 205 kms los que conforman la red de autopistas de nuestra vecina Portugal.

Caso distinto y por diversos motivos, es el de Francia, que se encuentra abocada a un importante plan de inversiones en este sec-



ACESA

tor, centradas en el sistema de peaje, motivado en gran medida no sólo por el ingreso de España y Portugal en la CEE, sino hacia la consecución de un mercado único europeo, y el ya en construcción Túnel de la Mancha —que hará real el gran sueño añorado desde tiempos inmemoriales de unir a Inglaterra con el continente europeo. Por y con todo esto, Francia tendrá en la barrera temporal del año 2000, una longitud de 8.300 kms. de autopista.

KILOMETROS DE LA RED DE PEAJE EN 1988

FRANCIA	4.988
ITALIA	5.301
ESPAÑA	1.840
GRECIA	992
YUGOESLAVIA	966
AUSTRIA	379
PORTUGAL	196

Fuente SECAP *

Mientras en Italia, y también trabajando hacia esta misma frontera temporal (sin olvidar los planes decenales y los trienales ANAS), y de acuerdo a la reforma del Plan General de Transporte, pasará de una red en 1986 de 5.997 kms. (5.122 de peaje), a casi 6.000 kms. de este tipo debido a nuevos tramos y ampliaciones completando estas realizaciones con unos vastos programas donde se exigirá una mayor calidad, seguridad, rapidez e incremento de servicios.

Las Autopistas de Peaje en España

Para hacer una somera valoración de las Autopistas de Peaje en España, deberemos utilizar estadísticas para tener un conocimiento de su eficacia y uso y para ello disponemos de las del año 87 y algunas del 88.

“Francia, se encuentra abocada a un importante plan de inversiones en este sector, centradas en el sistema de peaje, motivado en gran medida por el ingreso de España y Portugal en la CEE y la consecución de un mercado único europeo.”

ACESA, concesionaria que gestiona y explota más de 507 kms y cuyas autopistas revertirán al Estado en el año 2004, muestran un incremento de tráfico en 1987 de un 13%, teniendo una intensidad media diaria de 18.024 vehículos (84% ligeros y 16% pesados). AUTOMAR, por otro lado, con una lon-





IBERPISTAS

gitud total de 467,6 kms de explotación, soporta un mayor volumen de tráfico que ACESA (según el mismo año) repartidos de la siguiente manera: Tarragona-Valencia (8.514), Valencia-Alicante (7.420) y Sevilla-Cádiz (3.959) de intensidad media diaria.

Mientras la VASCO-ARAGONESA, soporta un tráfico de 5.000 vehículos diarios (llegando a 13.000 en muchas ocasiones en B. Altube) muestra un aumento del 15-18% (pesados y ligeros) con respecto al ejercicio de 1986.

IBERPISTAS, con el Túnel de Guadarrama, el primero de estas características y cuya necesidad era patente ya desde los años sesenta de su construcción, en tan sólo 11 años (1972-83) ya habían utilizado sus servicios más de 63 millones de vehículos y desde su inauguración hasta la fecha última mencionada más de 77 millones de vehículos (18% vehículos pesados).

Y ya manejando datos de 1988 nos detenemos en otras tres concesionarias AUDASA, AUCALSA y AUDENASA, integradas en ENAUSA (Empresa Nacional de Autopistas). AUDASA con sus 96 kms en explotación ha presentado un incremento del 15% (8.239 veh/día), AUCALSA 13% (2.880

veh/día) y AUDENASA un 17% (3.392 veh/día) sumando un total de 15.452.066 vehículos durante 1988.

Todos estos datos conforman la opinión de que las Autopistas de Peaje han realizado y realizan un servicio necesario y han cubierto las necesidades de los usuarios. Más aún cuando estas autopistas reversionan al Estado como los 84 kms de la Burgos-Máizaga, (1994), los 105 de la Bilbao-Behovia

(2.003) o los 507 kms de ACESA (2.004), conformarán una infraestructura que unida al gran esfuerzo que supone y supondrá el Plan de Autovías, España podrá disfrutar de al menos la red mínima viaria para competir en Europa.

Pasado y futuro de las Autopistas de Peaje

La mejor razón que puede sustentar el futuro de las Autopistas de Peaje, es precisamente la mejora del pasado, el progreso continuo en la mejora de la gestión, la adaptación de las nuevas tecnologías, mayores ingresos y mayor afluencia de tráfico; todo ello facilitará la efectividad, rapidez y economía en una forma de comunicación rápida que facilite el intercambio con el Mercado Unico Europeo.

Los datos estadísticos, apoyarían cuanto afirmamos; y, comprobamos que han sido más de 133 millones de vehículos los que utilizaron la concesión de ACESA durante 1988, casi 25 millones más que en 1987. Estas cifras justifican el aumento de ingresos y por lo tanto, la mejora de resultados de explotación, llegando a más de 27.000 millones de ingresos por peaje.

Continuando con los datos, y en los que se refiere a ENAUSA, en 1988 alcanzó por quinto año consecutivo una disminución de pérdidas, siendo este último año del 15,4% o lo que es lo mismo, 1.521,7 millones menos, debidos fundamentalmente, al aumento del excedente de explotación, basado en un incremento de ingresos por peaje [(+ 19,5% en 1988 (3.553,2-4.246)], a la contención de gastos corrientes y a la disminución de gastos financieros.

Por lo tanto, si a esta mejora se le suma las nuevas leyes que pronto saldrán promulgadas con nuevas normativas para la creación y explotación de autopistas de peaje, sin duda esta modalidad, seguirá siendo una alternativa a tener en cuenta, y que como hemos afirmado anteriormente, junto a las realizaciones que nuestro ambicioso Plan de Carreteras está realizando, conformará una infraestructura viaria aceptable para la frontera de los tiempos que nos esperan.

