

UNA IDEA DISPARATADA

Xavier Sala i Martin, Fundació Catalunya Oberta, Columbia University y UPF

Todo problema difícil y complejo tiene una respuesta simple, fácil... y equivocada". Me acordé de esta frase de Henry L. Mencken el otro día cuando oí al secretario de Mobilitat de la Generalitat, Manel Nadal, pedir a las concesionarias que "levanten las barreras cuando las autopistas se encuentran saturadas por el exceso de tráfico pues la pérdida de calidad del servicio hace injustificable el peaje". La OCUC (Organització de Consumidors i Usuaris de Catalunya), el RACC y algunos partidos de izquierda han hecho propuestas en la misma dirección.

El control del tráfico en autopistas y carreteras es un problema difícil y complejo. Reducir los peajes de las autopistas cuando hay congestión es una respuesta simple, fácil... y equivocada.

Vayamos por partes. Primero, una de las leyes menos discutibles de la economía es la ley de la demanda que dice que la cantidad de un bien demandada por los clientes se reduce cuando aumenta su precio. Eso es cierto para todos los productos, ya sean galletas, vino, chorizos... o autopistas. En este sentido, la lógica económica nos dice que si se lleva a cabo la propuesta de Nadal de eliminar los peajes cuando hay congestión, la cantidad de ciudadanos que querrán utilizar la autopista subirá, ¡precisamente cuando se necesita que menos personas estén circulando! Es decir, la propuesta del Govern tenderá a empeorar la situación. De hecho, si la Generalitat quiere reducir la circulación en horas punta, la solución no es reducir sino aumentar los peajes, para inducir a que los ciudadanos con una menor preferencia por viajar a esas horas viajen en otro momento más barato.

Segundo, a diferencia de lo que algunos parecen creer, las autopistas gratis no existen: existen las que se pagan con peajes y las que se financian a través de los impuestos. La pregunta es: ¿cómo deberían financiarse? La teoría de la hacienda pública explica que los bienes públicos que tienden a congestionarse –como es el caso de las carreteras– deberían costearse con tasas de usuario y no a través de los impuestos. La razón es bien simple: al circular por la carretera, uno ocupa un espacio que los otros usuarios no pueden utilizar, es decir, uno tiende a provocar un efecto negativo o externalidad (y perdonen la jerga) sobre los demás. Como en el caso de la contaminación, la manera de corregir esa externalidad es la imposición de una tasa de utilización (es decir, la introducción de un peaje) porque ésta aumenta el coste directo de circular, cosa que lleva a los usuarios a usar menos el coche.

Ya sé que algunos dirán aquello de que los peajes son injustos porque, en proporción a la renta, los pobres pagan más que los ricos. El problema de esta tan repetida y popular cantarela es que el objetivo del Estado no debe ser exclusivamente la redistribución de la riqueza. El Estado también debe garantizar el buen y eficiente funcionamiento de las cosas. Si se quiere redistribuir la renta, que se haga a través de unos impuestos sobre la renta progresivos, es decir, a través de que los ricos paguen un IRPF más alto que los pobres. Ahora bien, una vez hecha la redistribución deseada, las decisiones de política económica deben buscar la eficiencia. En particular, la Generalitat no debería utilizar los peajes para redistribuir la renta una vez más sino para eliminar los colapsos circulatorios. Y para ello, lo que hay que hacer no es bajar sino subir los peajes en horas punta.

Tercero, y esto es lo más divertido: la justificación utilizada por el secretario Nadal cuando dice que si la concesionaria no proporciona el servicio en condiciones, no tiene sentido que nos cobre (argumento que, insisto, es compartido por una serie de partidos de izquierda) es una auténtica joya de la lógica económica. El lector habrá notado que el fenómeno de la congestión no se limita a las autopistas de peaje. Yo vivo en Cabrera de Mar y pago el peaje del Maresme para ir a trabajar a Barcelona. Antes de llegar a la Universitat Pompeu Fabra, debo salir de la autopista y circular por la ronda litoral durante unos cuantos kilómetros. No hace falta decir que a veces encuentro largas colas en la autopista... y a veces las encuentro en la ronda.

Digo que el argumento de Manel Nadal es una joya porque, tomado al pie de la letra, implica que si se debe eliminar el cobro cuando la autopista de peaje se colapsa, entonces cada vez que hay congestión en la ronda o en cualquier otra carretera financiada por los contribuyentes, su propietario (es decir el Gobierno de España, el de Catalunya o el municipal) debería reducir los impuestos porque la "pérdida en la calidad del servicio hace injustificable su cobro".

De hecho, se podría ir más allá y extender el argumento a otros sectores: se deberían reducir los impuestos cada vez que hay colas en el servicio de urgencias, cuando las cárceles están sobrepobladas, cuando hay listas de espera en hospitales o escuelas públicas, cuando hay colas en cualquier oficina de la Administración o cuando se tardan años en juzgar delitos porque el sistema judicial está congestionado.

¡Sí! Estoy de acuerdo con ustedes en que todas estas propuestas serían ridículas, entre otras cosas porque acabaríamos no pagando ningún impuesto dada la mala calidad de los servicios públicos que recibimos. Pero estarán ustedes de acuerdo conmigo en que esa ridiculez no hace más que demostrar que la reducción de los peajes cuando las autopistas se congestionan es una idea atractiva desde el punto de vista del populismo político... Pero una idea económicamente disparatada.