



LOS PORQUES DE LA AUTOPISTA

ANTONIO AIZPURU

De un tiempo a esta parte, el país se ha visto sembrado de autopistas o, por lo menos, de proyectos. Tras la realización de la Bilbao-Behobia—nuestro cordón umbilical con Europa—se encuentran ya en construcción las de Navarra (desde San Sebastián hasta Tudela) y la que nos comunicará con el Mediterráneo (Zaragoza-Bilbao). Muy próximamente se iniciará la de Málzaga-Burgos, que enlaza con la Meseta y la Administración Central.

Desde una perspectiva acritica se podrían considerar las autopistas como el último y más caro avance en el terreno de la comunicación por carretera. Elimina riesgos de accidentes, suprime cruces, amplía las facilidades para una conducción rápida, reduce los tiempos de traslado eliminando bastantes de los problemas que han hecho de un invento moderno—el automóvil—un elemento a veces inservible o de muy dudosa utilidad. Todos los países cuentan con más kilómetros de autopistas según su renta per cápita va aumentando, haciendo que, por un fenómeno de asimilación o imita-

ción, puedan parecer signo claro de progreso y civilización.

Sin embargo, en una sociedad tan carente de motivaciones sociales, nos debería extrañar tan ágil y previsora resolución de un problema público. Un Estado que ha subordinado siempre el interés colectivo al privado y las necesidades generales a las individuales, está abordando un problema de infraestructura cuando tantos otros equipamientos quedan por resolver. Resulta, sin duda, más que sorprendente. Ese mismo Estado que siempre ha puesto las casas antes que la urbanización, los coches antes que los aparcamientos, la TV antes que la educación, de repente se pone a hacer autopistas antes de haber arreglado las carreteras nacionales.

Habida cuenta, sobre todo, del enorme costo de estas obras. En la autopista Bilbao-Behobia ha sido necesario movilizar no menos de 21.000 millones, y en las de Málzaga-Burgos, 30.000 millones, e Irurzun-Tudela, 12.000 presupuestados, respectivamente.

El misterio se resuelve fácilmente cuando, entre estupefacto, asombrado y escandalizado, el ciudadano descubre que:

a) Las autopistas son obra de la iniciativa privada, pero los recursos financieros necesarios provienen en un 90 % de obligacionistas—de los cuales un 55 % son extranjeros—avalados todos por el Estado.

b) Asimismo, por si el ciudadano, a la vista de lo costoso que resulta circular por una de nuestras «calles mayores», decidiese no utilizar una infraestructura que un ministro, en un momento de emocionado raptó, comparó con las vías romanas, el Estado igualmente garantiza como subvención el equivalente a una intensidad media diaria de cerca de 20.000 vehículos.

c) Las entidades que explotan la concesión de la autopista son **siempre y en todos los casos** sociedades que cuentan con una participación mayoritaria de empresas constructoras que son—¡oh coincidencia!—precisamente las que construyen las autopistas, por lo que se produce el muy curioso—e inquietante—fenómeno de que se venden a sí mismas las obras que realizan.

d) A todo lo anterior debemos añadir que en cualquier plano de la actividad pública o privada, y el de las autopistas es uno muy significativo, el control por parte del Estado en aspectos tan vitales como trazado de autopista, impacto sobre el paisaje, calidad de la construcción, posibilidad futura de ampliación y otros extremos no desdeñables es muy limitado (parece que en los casos de Arechavaleta y Vergara, merced a la presión popular las cosas han cambiado). Hasta ahora venían siendo objeto de libérrimas decisiones por parte de quienes no ya las explotan, sino las construyen, quienes están muy interesados en hacerlo al menor coste posible para luego cobrarlas al más alto.

Es así como han podido hacerse autopistas; evidentemente porque había un negocio tras de las mismas y evidentemente porque no era el sano y empresarialmente arriesgado negocio de su explotación a 18, 22 ó 35 años (periodos de vigencia de este tipo de concesiones), sino el mucho más espectacular, especulativo y a corto plazo negocio de construirlas para que alguien, el Estado en primer término, los ciudadanos en segundo y la inflación finalmente, se encarguen de hacer viable lo que los constructores han puesto tan difícil.

De esta forma es como en la construcción de una autopista se producen fenómenos curiosos, el más obvio de los cuales es la práctica indefensa de la empresa explotadora de la autopista en relación con los constructores, ya que éstos son siempre socios mayoritarios de aquélla. Los constructores son por tanto propietarios de la autopista, pero su negocio no está en explotarla, sino en construirla.

Adviértase también que junto con los socios constructores aparecen unos compañeros de viaje o tontos útiles. Nunca más apropiada la retórica oficial. Hay unas cuantas Cajas de Ahorros de la región cuyo papel es el de contemplar, entre pasivos los más y aireados los menos, cómo discurre ante sus ojos un negocio en el que no toman parte y del que salen perjudicados precisamente los intereses que les movieron a participar en estas sociedades, es decir, el beneficio del país me-

dante la creación de una infraestructura que teóricamente debe producir a corto o a largo efectos saludables sobre el equilibrio comarcal y regional. Pero, claro, estas entidades financieras no pasan de ser socios minoritarios y carecen de empresas constructoras en su seno. A diferencia de aquellos Bancos que también participan en las autopistas, y que, como es lógico, sólo lo hacen para beneficiar a sus empresas constructoras.

En todo este contubernio, se quedan mucho pelos en la gatera. A la tendencia habitual de los proyectos o anteproyectos a ser rácanos en materia de trazado, movimiento de tierras a realizar, estructura a utilizar, etc., los constructores se encargan complementariamente de esquilmarlos reduciendo viales, eliminando arcones, estrechando separaciones intermedias y eligiendo en otros casos soluciones más baratas, como es la de reducir túneles a su mínima expresión (ampliando trazado o forzando curvas) o transformar lo que hubiera sido una estructura (vial elevado) en taludes enormes. Según el proyecto inicial de la Bilbao-Behobia, el 34 % de la autopista debía de realizarse sobre una estructura elevada, porcentaje que en la realidad se redujo al 17 %, algunas de cuyas visibles consecuencias están a la vista de todos como ejemplo de lo que no debería hacerse con un paisaje todavía respetable.

Sin embargo, el más obvio, pero también el menos perceptible, de los escándalos reside en el encarecimiento arbitrario en el coste final de la autopista que los constructores imponen a la sociedad explotadora haciendo caso omiso de las fórmulas oficiales—que existen—para la revisión de precios, ignorando las estadísticas del Ministerio de Obras Públicas e incluso, cuando les interesan, de su propia entidad asesora, SEOPAN. No nos debe extrañar que el coste de una autopista, por ejemplo la de Bilbao-Behobia, presupuestada a precio forfait en 10.000 millones de pesetas en 1968 se haya convertido en 21.000 millones aun cuando el plazo medio de realización no haya excedido de los cuatro años y medio. Estos son los beneficios atípicos, extraordinarios e inmediatos, que se obtienen al construir una autopista y la única razón del repentino y urgente interés en hacerlas.

Hace mucho tiempo que Adam Smith formuló la optimista teoría de que la búsqueda del interés individual podría llevar a través de la mano mágica del mercado, a la consecución del interés colectivo y casi otro tanto tiempo ha transcurrido desde que se pensase que tal proposición era una falacia inapelable. A veces algunas realizaciones privadas tienen la virtud de hacernos recordar la contradicción entre algunos intereses muy particulares y las muy patentes necesidades del pueblo.

Tal es el caso de estas autopistas, mezcla de triunfalismo desarrollista—que en el terreno de las obras públicas encuentra ocasión para desarrollar su lirismo—, especulación lisa y llana con visión a bien corto plazo (¿En cuánto tiempo van a quedarse pequeñas unas autopistas que no tienen ampliación posible?) y chapuza monda y lironda—reconozcámoslo, éste es un país donde se hacen muy mal las cosas—. Desde luego, todo ello a espaldas de un estudio real de lo que el país necesita y de lo que, utilizando democráticamente su capacidad para decidir, hubiera considerado como prioritario.