En las últimas décadas, el desarrollo y expansión de una tupida red de autopistas ha hecho posible un nuevo modo de comunicación. Aquí, sin más lejos, Donostia y Bilbao están conectadas por autobús o en coche en poco más de una hora cuando, sin la autopista, utilizando carreteras convencionales, resultaría en un *paseo turístico* de más de tres horas de duración, como ocurría hasta la década de los 70 cuando inauguramos esta importante infraestructura.

Lo mismo pasa en viajes más largos y la Europa actual no sería posible sin la red de autopistas que la vertebra.

Es bien sabido que para un viaje largo la solución óptima es el uso de la autopista durante buena parte del trayecto. De hecho, dejando de lado por un instante lo caras que resultan en general y muy particularmente las nuestras, lo mejor suele ser recorrer unos kilómetros desde el punto de salida hasta llegar a la autopista, después conducir en ella durante prácticamente la totalidad del viaje y al final abandonar la misma para alcanzar el punto de destino nuevamente a través de carreteras convencionales. Esa, que es la estrategia óptima para los trayectos largos, no lo es cuando movemos el coche sólo un par de calles por imperativo de la OTA.

El genial matemático húngaro-americano John von Neumann (1903-1957), célebre por sus contribuciones en Mecánica Cuántica, Computación y Teoría de Juegos, y el americano Paul Samuelson (1915-2009), Premio Nobel de Economía en 1970, observaron a finales de la década de los cuarenta que este tipo de fenómenos se presentan en muchos otros ámbitos y en particular en el contexto de la teoría de juegos aplicada a la economía. Por ello, introdujeron el concepto de *propiedad de turnpike* o de autopista de peaje pues, en muchas ocasiones y ante muy diversas cuestiones, el modo adecuado de proceder es la aplicación de una medida concreta de manera sostenida y su mantenimiento hasta que haya surtido los efectos deseados, para después, más adelante, corregir la posible desviación con una nueva norma. Es lo que hacemos al viajar. Tomamos la autopista y conducimos en ella durante un buen trecho para solo, al estar cerca del punto de destino, cambiar, concluyendo el viaje por carreteras menores.

Pero el principio se aplica en muy diversos contextos. En el ámbito de la economía, sin ir más lejos, desde que empezó la crisis, nuestros gobiernos se empeñan en la aplicación del *principio del turnpike*
, implementando y encadenando medidas económicas estables que solo ahora, parece,

después de varios años, empiezan a permitirnos intuir, sin que aún sea visible, la luz al final del túnel.

La propiedad de *turnpike* también se aplica en el ámbito del comportamiento humano, tendente, por ejemplo, a la vida en pareja. En efecto, aunque nacemos y morimos en soledad, crecemos para vivir en pareja gran parte de la vida adulta, en parejas que necesariamente acabarán deshaciéndose con la desaparición de sus miembros. La pareja en nuestras vidas es pues como la autopista de peaje en los viajes largos.

Este principio es también el que guía el modo en que nuestros gobiernos toman decisiones. Es por ejemplo lo que hicieron en China en 1979 para controlar la natalidad en un país tan superpoblado: ¡Un hijo por pareja y punto! Más de treinta años después, la medida está aún en vigor.

Pero, a pesar de su innegable utilidad, verificable científicamente, ahora que la crisis aprieta, las autopistas son objeto de discusión y debate.

En primer lugar, se discute el precio que se repercute en el usuario en aquellas que ya deberían estar más que amortizadas, como es el caso de la Bilbao-Behobia, que para muchos vascos ha sido no solo un camino sino casi una segunda vivienda durante los últimos cuarenta años. ¿Debería ser gratuita ya? ¿Debería pagarse solo por su mantenimiento? ¿Quién debería hacerlo? ¿Solo sus usuarios? Esto último parece razonable pero, llevando ese punto de vista a un extremo, lo mismo podría aplicarse a las carreteras convencionales y a las calles de modo que quienes, por ejemplo, no acostumbren a salir de casa o no puedan hacerlo, podrían pedir quedar exentos del pago del mantenimiento de las mismas.

A poco que uno reflexione sobre el tema, las preguntas comienzan a amontonarse: ¿Por qué unas autopistas son de pago mientras autovías que dan servicios semejantes en otros destinos y direcciones son gratuitas?

El tema no está exento de complejidad y una cierta racionalización en su abordaje resulta indispensable. Se echa en falta, por ejemplo, una unificación de criterios entre las distintas administraciones vascas que conduzca a medidas homogéneas para las diversas infraestructuras que deberían catalogarse en categorías claramente identificables,

repercutiendo su uso a través de fórmulas progresivas sin que unas veces resultasen gratis y otras carísimas.

El modo, un tanto caótico y caprichoso, en el que se van aplicando criterios distintos o incluso contradictorios en cada caso por las diversas administraciones hace que el ciudadano se pregunte por la eficacia de nuestro entramado institucional actual y que surja la legítima duda sobre el modo en que nos organizamos y ejercemos nuestro derecho a opinar y decidir en los temas de lo cotidiano que son los que, en definitiva, más condicionan nuestras vidas.

¿Realmente solo queremos ejercer el derecho a decidir sobre los grandes temas relativos a nuestro nivel de autonomía y/o dependencia para con el Estado? ¿O lo queremos también para cuestiones tan cotidianas y relevantes como es este de las infraestructuras de transporte que están en gran medida en el ámbito de decisión que, como vascos, nos corresponde dentro de las cotas de autonomía de las que ya gozamos?

Estas cuestiones, de índole práctica, invitan a pensar en la necesidad de perfeccionar y hacer evolucionar los mecanismos democráticos de toma de decisión. ¿No podríamos ser un referente en esto sin que limitemos el ejercicio del voto a las grandes citas electorales?

Nuestras autopistas están también a debate estos días pues, en las listas de grandes infraestructuras que se han construido casi inútilmente en el Estado español, se nos señala por no haber sabido salir indemnes y apuntarnos la Supersur. ¿Es así? Yo, que habito y frecuento Euskadi-Este, carezco de elementos de juicio. Pero no es solo eso. Por si fuera poco, se nos dice que nuestro kilómetro de asfalto cuesta el doble que en Alemania. ¿Es eso cierto? De serlo, esto sí que sería novedad, pues al viajar por Europa por trabajo o vacaciones, ya habíamos descubierto que las cosas aquí se habían puesto muy caras. ¡Las patatas a euro el kilo! Pero lo del *dos por uno* del asfalto no lo sabíamos.

Temas tan básicos como el diseño, la gestión y financiación de nuestras infraestructuras están pues a la espera de respuestas ordenadas por parte de nuestras administraciones.

Pero esto, más que excepción, es regla. En efecto, un análisis riguroso de la situación en la que nos encontramos podría fácilmente conducir a la conclusión de que, como país, llevamos demasiado tiempo conduciendo por carreteras locales y comarcales que no llevan muy lejos y

que es imprescindible tomar ya la autopista.

Pero, ¿en qué dirección la tomamos?

Entramos en el otoño con un Pacto Fiscal que se ha diseñado y negociado con la discreción y profesionalidad política que necesita y merece y que constituye un equilibrio de Nash perfecto, pues no satisface a ninguno de los dos partidos firmantes que, a su vez, habrían perdido más de no firmarlo: el uno, la estabilidad del Gobierno; y el otro, la oportunidad de reforzar su centralidad en el mapa político vasco.

Pero el pacto conlleva una subida de impuestos que no convence pues cada día se acumulan ejemplos y evidencias que hacen pensar que una administración más rigurosa y eficaz debería ser capaz de hacer más con menos. Y la racionalización de la administración es en efecto cada vez más necesaria ante la fatiga de la ciudadanía, que no ve final en ese constante pasar por caja en forma de subidas de impuestos, copagos, reducciones de salarios, aumento de los despidos, etc.

Afortunadamente, dicho pacto también parece emprender el camino de una simplificación administrativa pero, tal vez, de haber hecho mayor énfasis en este segundo punto, nos hubiésemos ahorrado el aumento en la recaudación.

Otra de las novedades del Pacto es su génesis y las expectativas que genera. Nace como cosa de dos y, si quedara en eso, más que una primicia, constituiría una reedición de fórmulas ya ensayadas, una carretera por la que ya hemos transitado en el pasado y, siendo un paso positivo hacia la estabilidad y el acuerdo, carecería de la capacidad de ilusionar por tratarse de un viejo conocido. Pero el Pacto en cuestión nace con vocación de sumar a más agentes. Y ahí reside tanto su reto como su potencial eficacia y novedad: el de ser capaz de sumar a un tercero y, mejor incluso, a un cuarto, superando las barreras de anteriores pactos *frentistas*.

Ese ansiado consenso puede que sea posible para un pacto que parece más articulado en torno a temas puntuales que realmente de fondo, para responder a la presión de la crisis, a las premuras que genera y a la necesidad de garantizar mayorías parlamentarias. Así y todo la operación no está exenta del riesgo de que paguemos por una nueva autopista y nos encontremos de nuevo en una vieja carretera convencional. Confiemos en que no sea así.

Es más que probable que los ciudadanos aceptemos -¡qué remedio!- la subida de impuestos que el pacto conlleva con el objeto de mantener en lo posible no solo las cotas de bienestar que tanto ha costado alcanzar sino también nuestra propia autonomía e identidad. Pero no es menos cierto que los vascos deseamos conocer hacia dónde conduce esta autopista que estamos apunto de tomar del mismo modo que el caminante necesita de un rumbo, de un destino, por inalcanzable que sea, que le motive en la andanza. Tal vez ese destino, que el pacto no aborda, sea lo más difícil de consensuar pero no por eso menos necesario. Como dijo el matemático, escritor y filósofo cristiano Blaise Pascal (1623-1662): "El hombre tiene ilusiones como el pájaro alas y son las que lo sostienen".