

# Análisis del efecto “autopista” en el eje León-Astorga

---

Lorenzo López Trigal

Departamento de Geografía. Universidad de León

Es notorio el efecto que en el territorio, la economía y la sociedad tiene el transporte, al generar impactos de todo tipo pero también mejoras y progreso. En este sentido, la dotación de nuevas infraestructuras de relación, como es la nueva autopista de peaje entre León (a la altura de la localidad de La Virgen del Camino) y Astorga, se puede considerar condicionante para el desarrollo y la articulación de un territorio en sus distintas escalas. Máxime, cuando las “autopistas” presentan características espaciales particulares por el espaciamiento de nudos de acceso, que condicionan el aprovechamiento de las potencialidades de los territorios por donde atraviesa, lo que se conoce como potencial “efecto túnel”, mientras que las “autovías”, por su mayor número de ligazones y por ser vías de uso libre, permiten reducir esos efectos túnel. En todo caso, la entrada en servicio de una nueva infraestructura de transporte genera impactos sobre los comportamientos de los agentes socioeconómicos y a su vez modificaciones y adaptaciones en las estructuras espaciales (Gaspar, coord. 2002).

A final del año 2002 se inauguraba esta autopista de 37,5 kilómetros y ya por entonces crecía la preocupación de la repercusión del peaje establecido en ella, hasta el punto que diversas instituciones locales, partidos políticos y diversas entidades empresariales y sociales leonesas han explicitado su oposición de una u otra manera al sistema de explotación. En este contexto se hizo notoria, entre otras instituciones y grupos ciudadanos y políticos, la preocupación por parte del Consejo Económico y Social de El Bierzo.

## 1. EL MODELO TERRITORIAL DE REFERENCIA

El eje viario León-Astorga une no sólo estas dos ciudades en sus extremos, además de los núcleos rurales y semiurbanos enclavados en las comarcas intermedias, sino también participa de un sistema de transportes en un marco territorial superior, lo que denominamos el *Cuadrante Noroeste de la Península Ibérica*. Marco que incluye los territorios de las Comunidades de Galicia, Asturias, Cantabria, La Rioja, País Vasco, Navarra, Castilla y León y aún de la Región Norte de Portugal. Territorios incluidos a su vez en las regiones de la Fachada Atlántica y en contacto con las mismas Regiones Interiores, ya que Casti-

lla y León o La Rioja participan de esta consideración de traspais en tal macro-región.

Tres grandes ejes de circulación en dirección transversal Oeste/Este articulan tal Cuadrante Noroeste, que son los de Vigo-Benavente-Palencia-Burgos (conocido como Rías Bajas y Acceso Sur a Galicia), Vigo-Ponferrada-León-Burgos-Logroño (coincidente en parte con el Acceso central a Galicia y con el Camino de Santiago) y La Coruña-Gijón-Santander-Bilbao-San Sebastián (Acceso litoral a Galicia o de la Cornisa Cantábrica). Por su lado, los tráficos del Norte de Portugal se sirven a través de la misma Autovía Rías Bajas, la IP4 Porto-Bragança y su continuidad a Zamora y Tordesillas, y sobre todo la vía Aveiro-Salamanca-Burgos-Irún o diagonal castellana. Con ellos se cruzan otros trazados viarios como la A-6 o Acceso Norte a Galicia o los accesos radiales que en origen parten de Madrid hacia Asturias, Santander o País Vasco y Navarra, además de los trazados ferroviarios que tradicionalmente han sido el tronco central de la red de RENFE de Madrid-Valladolid-Irún y sus ramales subsidiarios hacia las diferentes regiones del Cuadrante Noroeste.

En este modelo relacional viario, el tramo León-Astorga, que forma parte de la red viaria de alta capacidad, se sitúa en el itinerario intermedio entre los tres citados y es esencial, no solo por situarse en el mismo centro del Cuadrante, sino por trabar las direcciones de los tráficos interurbanos transversales de los accesos a Galicia y Asturias con la Meseta y Madrid, posibilitando la articulación de las *ciudades* y *villas jacobeanas* en un eje no solo reconocible por su función turística sino sobre todo por la ligazón entre ciudades de la talla de Logroño, Burgos, León o Ponferrada en ese mismo itinerario.

Otra escala de referencia a tener en cuenta es la de la *subregión leonesa*, englobando al ámbito provincial leonés más los espacios del Norte de Zamora, el valle alto del Carrión palentino y la Valdeorras orensana, y en donde el eje León-Astorga es la vía articuladora por excelencia que prosigue de hecho hacia el Oeste en las ciudades de Bembibre-Ponferrada-El Barco de Valdeorras y, por tanto, sirviendo a la mayor concentración de ciudades de la subregión, polarizada por las dos áreas urbanas de León y Ponferrada. De este modo, los tramos viarios (N-120 y nueva autopista de peaje paralela) y ferroviario (Palencia-La Coruña) entre León y Astorga ejercen de trabazón principal interurbano y al servicio del principal eje de ocupación de la subregión y provincia leonesa.

Esta vía, prolongada más allá de Astorga hacia El Bierzo y Valdeorras, es, pues, el verdadero cordón umbilical del territorio leonés, por los tráficos que soporta y por la conectividad que supone con los principales centros de actividad y población, sumándose recientemente, a los dos modos de transportes viario y ferroviario, el aeropuerto de La Virgen del Camino, y rematando, por ahora, una tradición caminera que arranca desde la calzada romana y que se ve reforzado últimamente con la construcción de la red de viarios principales (Madrid-Astorga-La Coruña, León-Benavente, León-Asturias, León-Burgos) y de tipo ferroviario (proyectos de alta velocidad) que conectan directamente con el tramo León-Astorga.

El modelo territorial leonés es, pues, el de un sistema policéntrico de ciudades de distinta talla, donde viejos y nuevos itinerarios atraviesan tanto espacios

vacíos y de bordes como ejes de ocupación de variable densidad y actividad y sirven para la conexión de los centros urbanos, que se posicionan como vértices de la red, con formas destacables como la del “triángulo de ciudades” León-Astorga-Benavente y el “eje lineal” León-Astorga-Ponferrada. Las tendencias de dinámicas de desarrollo apuntan al fortalecimiento y potenciación de estos mismos ejes de ocupación y ciudades, ahora cada vez más desparramadas en sus entornos periurbanos complicando de paso los tráficos de acceso a los espacios interiores de los centros urbanos.

En particular, en el tramo viario que nos ocupa, la tendencia es al fortalecimiento de este eje de comunicación con nuevas localizaciones de actividades económicas y centros de transporte al pie de sus puntos de peaje (La Virgen del Camino, Villadangos del Páramo y en menor medida Hospital de Órbigo) además de nuevas ocupaciones residenciales en la periferia Oeste de León, si bien se demoran aún los nuevos ejes de conexión con el nuevo viario principal y el aeropuerto por la tardanza en cerrar la ronda periférica de la capital leonesa. Es seguramente este el mayor reto del planeamiento urbano y territorial que tiene el área urbana de León para la presente década, el de ultimar la conexión occidental y ordenar los territorios enclavados en varios municipios de este sector periférico.

## 2. EL TRÁFICO Y MOVILIDAD EN EL EJE LEÓN-ASTORGA

La carretera N-120 de Logroño a Vigo por León y Astorga ha sido considerada por el Plan Director de Infraestructuras (PDI 1993-2007) como vía de gran capacidad en la categoría de “itinerario estructurante al servicio del desarrollo regional” y es la que mejor interrelaciona y sirve a los tráficos y movilidad de viajeros y mercancías en el territorio de la subregión y la provincia leonesa, muy por encima de otros viales de gran circulación que atraviesan el área y que sirven de red radial desde la periferia litoral con el centro geográfico y económico peninsular de Madrid. Esto se percibe especialmente al observar el incremento del tráfico interurbano en este mismo eje, en los destinos León-Ponferrada, León-Astorga, León-Bembibre... o incluso León-La Bañeza (desviado en buena parte por Hospital de Órbigo), originado por la cada vez mayor movilidad diaria o pendular de personas por desplazamiento residencia-trabajo, en el caso de multitud de profesionales y empleados en distancias de hasta 100 kilómetros (la distancia extrema señalada de León-Ponferrada).

Asimismo, si la capacidad de generación de tráfico reside sobre todo en las ciudades extremas del tramo estudiado, en particular en León, es de suma importancia la consideración aquí de los tráficos generados fuera del área, en especial en los centros bercianos, y más allá en los procedentes de otras ciudades del Cuadrante Noroeste o del resto de la península, sin olvidar los propios del turismo estacional y en especial del turismo jacobeo. Pero, con todo, es en el primer subtramo de la periferia de la ciudad de León donde se dan las mayores intensidades de *movilidad*, tal como se recoge en la Memoria Informativa del Proyecto de Plan General de Ordenación Urbana de León (2000): “la influencia territorial exterior de la ciudad genera cerca de 51.500 desplazamientos diarios, y de ellos 39.000 (75%) lo son en relación a la margen derecha del Bernesga”...por su lado, “el territorio del alfoz emite diariamente en torno a

59.000 desplazamientos y su destino mayoritario, en 47.300 de ellos (un 80%), es León”.

Según ese estudio de movilidad, dentro del entorno de la ciudad leonesa, es el alfoz Oeste el que aporta mayor número de desplazamientos, debido a la localización de algunos de los principales núcleos periurbanos (Trobajo del Camino, San Andrés de Rabanedo, La Virgen del Camino) e implantaciones industriales y terciarias, lo que se suma a la población y actividades ubicadas generadoras de tráfico en las comarcas de El Páramo, Ribera del Órbigo y otras, más las ciudades de Astorga y La Bañeza, y todo ello sumado a la movilidad generada en el Occidente del tramo, en especial en El Bierzo.

Esta consideración queda reflejada en el transporte público que se genera en la actualidad, circulando en todo o parte del eje León-Astorga, servido por distintas empresas concesionarias con unos cuarenta servicios de autocares origen/destino principalmente León, en días laborales de la semana, además de los varios que tienen origen/destino con diferentes ciudades del Norte de España. Mientras que en el ferrocarril hay diariamente nueve servicios de trenes que circulan entre León y Astorga-Ponferrada.

La potencialidad de articulación espacial de esta vía se encuentra, por tanto, en las escalas suprarregional, regional y local: como acceso de Galicia al corredor subcantábrico Astorga-Burgos y desde aquí al Valle del Ebro, País Vasco y Francia. Como ligazón directa entre núcleos urbanos regionales y provinciales, particularmente los de León, Astorga y Ponferrada a través de la conexión con la A 6, siendo de esta forma un corredor estructurante de todo el Norte de Castilla y León, ante la ausencia de una vía rápida propiamente “subcantábrica” o más pegada a la Cordillera como podría ser de hecho la vía Ponferrada-Toreno-La Magdalena-Guardo-Aguilar de Campoo-Burgos, por la que abogamos como vía alternativa y estructurante de segundo orden, pero prioritaria para los valles mineros y montañoses (López Trigal, 1997: 213-214). Y, por último, como uno de los ejes radiales que articulan el alfoz de León, prolongándose ya hasta la localidad de Villadangos; mientras que desde Astorga el eje es acceso a la entidad periurbana de San Justo de la Vega.

En cuanto a la Intensidad Media Diaria (IMD) de tráfico podemos observarla al menos desde las dos estaciones de aforos instaladas por parte del Ministerio de Fomento, una entre la localidad de La Virgen del Camino y la conexión con la A-66 a Asturias y otra en Hospital de Órbigo, siguiendo la serie de los últimos quince años, entre 1988 y 2002, en donde se aprecia una cierta oscilación en la primera estación, inexplicable, sino es por un mal funcionamiento de la misma, al alterarse anómalamente el ritmo de incremento anual en 1996 y siguientes.

En los datos de la Tabla 1 se aprecian incrementos de tráficos desmesurados en la estación de La Virgen que no se ajustan a la realidad, como es el repunte de 1996 y su declive posterior, que en parte se asumiría válido si coincidiese con años jacobeos y fuese de menor entidad proporcional, pero nunca el doble de incremento del año 1995 a 1996. Por su lado, a pesar de la falta de datos en dos años, en la estación de Hospital de Órbigo se puede seguir muy bien el ritmo de crecimiento sostenido del tráfico en este periodo, que va desde 5.782 vehículos en 1988 hasta 9.031 en 2002.

**Tabla 1: Evolución de tráfico**

Año	Vehículos/día La Virgen	% anual	Vehículos/día Hospital	% anual
1988	10.380		5.782	
1989	10.240	-1,35	5.604	-3,07
1990	10.563	3,15	6.120	9,20
1991	11.876	12,43	s.d.	
1992	12.563	5,78	s.d.	
1993	11.146	-11,27	6.550	
1994	11.311	1,48	6.690	2,13
1995	11.499	1,66	6.895	3,06
1996	23.617	105,38	7.306	5,96
1997	23.622	0,02	7.930	8,54
1998	21.236	-10,10	7.860	0,88
1999	18.088	-14,82	8.055	2,48
2000	16.428	- 9,17	8.467	5,11
2001	17.863	8,73	8.917	5,31
2002	18.250	2,16	9.031	1,27

FUENTE: Ministerio de Fomento. Subdirección General de Planificación. Datos Básicos de Tráfico. Elaboración propia.

Asimismo, se pueden también apreciar a través de la misma fuente de información otros datos significativos no recogidos en el cuadro anterior y que completan significativamente nuestro análisis:

- 1) que los crecimientos en el tráfico han sido superiores, con relación a vehículos ligeros, en autobuses y camiones, por tanto, en el transporte público de viajeros y en el transporte de mercancías, comprobado sobre todo en el incremento entre los años 2001-2002 en el tráfico de camiones, un 22,18% en la estación de La Virgen del Camino y un 10,73% en la estación de Hospital de Órbigo;
- 2) que el tráfico es mayor en los meses de verano, particularmente en agosto, lo que marca la relevancia de ser ruta utilizada en especial por el turismo vacacional;
- 3) apreciar con mayor detalle el descenso paulatino de tráfico a medida que se incrementa la distancia de León, entre las dos estaciones de La Virgen y de Hospital, siendo el doble de IMD en la primera, notándose por ejemplo, en 1998 que circularon 21.236 vehículos/día en La Virgen, 12.080 vehículos/día en el punto de la LE-80 después del acceso a la A-66 y 11.236 vehículos/día a la altura de la travesía de San Miguel del Camino, hasta reducirse a 7.863 en Hospital;
- 4) fuera de la N-120, la intensidad media diaria en la A-6, registrada en la estación permanente de Combarros a unos kilómetros de Astorga en dirección Ponferrada, a partir de 1999 que queda abierta al tráfico, es de 11.069 vehículos/día en este primer año y de 12.903 vehículos/día en 2002, por tanto mayor comparativamente que en el aforo de Hospital en la N-120, con 9.031 vehículos.

A partir de otra fuente, los Mapas de Tráfico, editados en 2001 por el Ministerio de Fomento o por la Junta de Castilla y León, se plasma una visión territorial de las intensidades registradas en las redes estatal y regional de carreteras y ello permite hacer observaciones de otras vías que conectan con el tramo estudiado a partir de los registros de IMD de cada estación. De un lado, la red estatal, en la A-6, el tráfico entre Astorga y Ponferrada se ve intensificado en las cercanías de esta ciudad (17.434 vehículos), con una parecida intensidad a la observada en la N-120 en La Virgen del Camino (17.864 vehículos). Mientras que comparativamente el tráfico es algo mayor en la N-120 en Hospital de Órbigo (8.917 vehículos) a la del tramo León-Benavente en la N-630 a la altura de la estación de Villamañán (8.655 vehículos) y sobre todo con respecto a la A-6, en el tramo Astorga-Benavente, en la estación al Sur de La Bañeza (6.975 vehículos) y a la Autopista de Asturias, tramo La Virgen del Camino-La Magdalena (6.510 vehículos).

Por otro lado, en la red regional, en los tramos transversales a la N-120 con la que conectan precisamente en los nodos de ligazón o puntos de peaje de la autopista, son de muy diferente intensidad de tráfico: LE-413 Villadangos-Santa María del Páramo (1.219 vehículos); LE-60 entre Puente de Órbigo y Santa María del Páramo (2.596 vehículos), LE-420 La Magdalena-La Bañeza, en registro entre Hospital y Benavides (3.368 vehículos) y en registro entre Hospital y La Bañeza (5.065 vehículos), con mucho la de mayor tráfico de todas las de la red regional.

### **3. LA REPERCUSIÓN E IMPACTO DE LA AUTOPISTA LEÓN-ASTORGA**

El procedimiento abierto para la adjudicación de la concesión administrativa para la construcción, conservación y explotación de la autopista de peaje León-Astorga se inició por Orden del Ministerio de Fomento de 21 de septiembre de 1999 y fue acordada su concesión por Real Decreto 309/2000 (BOE, 10 marzo 2000) a la agrupación constituida por "Dragados", "Autopistas del Mare Nostrum" y "Caja Duero" que constituirán para ello la sociedad AULESA "Autopistas de León S.A.", con financiación además de origen británico a través de la sociedad MBIA, ejecutándose la infraestructura de inmediato y abriéndose al tráfico en fecha 23 de diciembre de 2002.

La concesión se otorga hasta el año 2055 y el sistema de peaje aplicable fija dos tipos de tarifas por kilómetro, una hasta fin de 2009 y otra a partir del inicio de 2010, con las habituales diferencias según sean vehículos ligeros y de un tipo u otro de vehículos pesados, así como diferencias sensibles en tarifas diurnas y nocturnas y en descuentos tendentes a la fidelización de los usuarios según el número de tránsitos en el mes, hasta un tope de más de 36 con un 50% de descuento. En todo esto hay que tener en cuenta que el número de kilómetros del nuevo trazado es de 37,7 y el número de peajes intermedios de dos, en Villadangos del Páramo y en Hospital de Órbigo. Las tarifas vigentes, como colofón de esta presentación del grado de peaje, en el caso de vehículos ligeros en tarifa diurna/nocturna normal, son, por ejemplo, de 0,89 / 0,41 euros León-Villadangos, 2,07 / 0,94 euros León-Hospital, 3,17 / 1,44 euros León-Astorga, lo que resulta en una tarifa diurna a 0,084 euros por kilómetro recorrido.

En este punto, abordaremos el nivel de incidencia de la nueva infraestructura a escaso tiempo de su apertura, y a este respecto vamos a referirnos sucesivamente a tres cuestiones al menos: la justificación del peaje, las tendencias del tráfico y movilidad en este eje, y los efectos de esta nueva infraestructura.

En primer lugar, la base de la *justificación del peaje* la podemos encontrar, entre otras fuentes, en la misma publicidad en folletos de la Asociación de concesionarios de autopistas de peaje de España, donde se resume la filosofía justificante por parte de las empresas concesionarias implícita en afirmaciones de este tenor: - “Las carreteras pagadas por sus usuarios (peaje) es la fórmula más justa para financiar infraestructuras viarias”. - “Sólo a través de un sistema tarifario los extranjeros podrán financiar la infraestructura que usan,... ofrecerse mejores servicios y un mantenimiento de la vía en perfecto estado,... adelantar la ejecución y la disponibilidad de vías de alta capacidad,... liberar fondos públicos que pueden ser utilizados para otras necesidades sociales prioritarias...”. A la vez, plantean estas empresas un desafío: “que el Estado debe definir un modelo coherente de financiación de infraestructuras viarias, igual para todo el territorio español, (pues) la convivencia de autopistas de peaje con autovías libres, no es un modelo coherente”.

Ante estas afirmaciones de defensa del sector privado, cabe señalar que ciertamente es considerable el cambio manifiesto en el sistema de financiación de carreteras, hasta el punto que “la concepción clásica tanto en España como en otros Estados, según la cual la construcción y mantenimiento de carreteras es una función pública, de modo que aquéllas son propiedad de los poderes públicos y se financian mediante medios públicos presupuestarios poniéndose a disposición de los ciudadanos, parece entrar en crisis en tiempos más recientes” (González-Varas, 2001: 229-230). De modo que esta situación que se da en España de duplicidad de redes de autopistas de peaje y autovías libres se aprecia también en otras naciones europeas, como es el caso de Francia o Portugal, aunque es cierto que en ambos Estados es menor en proporción la red de autovías libres.

Concretamente, en el caso de la autopista León-Astorga se trata de una concesión a la iniciativa privada para llevar a cabo la explotación a su riesgo y ventura, desde un sistema mixto o intermedio de concesión, en cuanto que el Estado otorga a la sociedad concesionaria un préstamo participativo, que deberá quedar íntegramente reembolsado a la Administración al final del periodo concesional, por un importe nominal de 26,4 millones de euros, lo que representa una cifra en torno al 23 % del presupuesto ejecutado de 115,2 millones de euros, si nuestra información es correcta.

De ahí que, como admite el mismo González-Varas, “parece generalizarse el modelo público-privado, evitando sistemas puramente públicos o puramente privados, procurando más bien la convergencia entre ambos como modelo concebible para las infraestructuras en general a través de la mayor colaboración y financiación privadas en la realización de esta función pública” (p. 229)...Pero “en todo caso, va a ser difícil que la concepción tradicional del dominio público quede del todo al margen de la repercusión del fenómeno de creciente intervención empresarial en el ámbito de las infraestructuras y del factor rentabilidad” (p. 238). Es el caso de Alemania, caracterizada hasta hace

poco como modelo de gratuidad en el uso de sus autopistas, y que a partir de una Ley de 1994 se permitirá la construcción y financiación de carreteras por agentes privados “ya que mediante presupuestos públicos no es posible cumplir en un plazo razonable los distintos procesos que actualmente son necesarios” y se introduce así la idea de “colaboración” (p. 231) por sociedades concesionarias, junto a la financiación pública directa o diferida.

Esta última financiación es la modalidad del “peaje en sombra”. Este tipo de peaje “permite escalonar en el tiempo los pagos de la Administración necesarios para la construcción y conservación, pagando aquélla la compensación por peaje que, en principio, debería pagar el usuario de una autovía cuya construcción ha sido financiada por fondos privados. Sistema que presupone un conteo de vehículos para que, a partir de éste, se puedan calcular los vehículos/kilómetro que, multiplicados por la tarifa unitaria que ha ofertado el concesionario, da como resultado el canon por peaje-sombra que debe pagar la Administración”. Pero, por su propia naturaleza, porque al final se paga con impuestos de todos, “sólo será aplicable a infraestructuras rentables, no siendo susceptible de una aplicación indiscriminada a cualquier tipo de actuación cuyo tráfico no sea suficiente para equilibrar la inversión necesaria”... Y “jurídicamente no existe en la legislación estatal un apoyo claro a favor de la previsión de esta modalidad de peaje” aunque sí se incorpora a la legislación de las Comunidades de Madrid y de Murcia y es aplicado también en el Reino Unido o en Portugal (pp. 219-220). Mientras tanto, el Ministerio de Fomento español se encuentra ante el dilema, por un lado, de la reforma en el sistema concesional de este tipo de infraestructuras, pero, por otro, difícilmente se puede suprimir el peaje sino se quieren frenar los planes de nuevas autopistas.

En segundo lugar, la *tendencia del tráfico y la movilidad* en la autopista de peaje León-Astorga, la podemos prospeccionar a partir de las siguientes observaciones:

- 1<sup>a</sup>) El escenario de tráfico previsto en el momento de la concesión administrativa (Real Decreto 309/2000, artículo 9, en BOE, 10 marzo 2000) era de 4.200 vehículos / día en 2002, con crecimientos anuales de 4 % de 2003 a 2007, de 3 % de 2008 a 2017, de 2 % de 2018 a 2027, y de 1,5 % de 2028 y siguientes.
- 2<sup>a</sup>) Si la primera estadística mensual de tráfico reflejaba en enero de 2003 una IMD de 2.260 vehículos/día, de ellos sólo 187 vehículos pesados, caracterizada, por tanto, como una reducida intensidad y además con una escasa utilización desde los puntos intermedios de peaje, la estadística de la anualidad de 2003, en cambio, se ajusta ya a la previsión inicial, con 4.271 vehículos/día, debido al incremento del tráfico en los meses de verano, superando en agosto los 7.000, y, de modo coyuntural, al desvío de cierto número de usuarios del itinerario Benavente-León hasta que se inaugure la autovía en diciembre de 2003.
- 3<sup>a</sup>) Frente a estos primeros datos, otro tipo de estimaciones hace prever que esta autopista va a ser utilizada sobre todo por tráficos suprarregionales y regionales de origen/destino, más allá de León o de Astorga, por ejemplo, Ponferrada-León o Burgos-Astorga... es decir tráficos de largo



recorrido y que conectan a través de esta autopista con otras vías de gran capacidad. Sólo cuando se ultimen las infraestructuras de conexión a las futuras Ronda Sur y Ronda Oeste de León y se cierre el cinturón exterior a la ciudad se generarán nuevos tráficos interlocales entre las poblaciones que sirve la autopista.

- 4ª) Asimismo, la puesta a punto de la autovía León-Burgos en 2003, salvo su conexión en esta ciudad, ha de conducir a una mayor movilidad en general, en tráfico de vehículos ligeros y sobre todo de pesados en la autopista León-Astorga, en cuanto que posibilita circular de un extremo a otro del Norte de España por medio de vías de gran capacidad, aunque con los puntos conflictivos, aún no resueltos por el momento, de las conexiones en León y Burgos. Se tenderá a un uso mayor de esta vía Astorga-León-Burgos como acceso central de Galicia hacia el valle del Ebro y País Vasco y a la inversa, único en realidad entre los accesos de Galicia servidos desde la red de autopistas y autovías, a la espera de que se ultimen los otros accesos por el litoral y por el Sur desde Benavente-Palencia.

Por último, la tercera de las cuestiones nos lleva a la *repercusión de la nueva autopista*, esto es, la predicción de los efectos directos o indirectos de la puesta en servicio de la nueva infraestructura de transporte, en especial cuando estén concluidos los accesos a la autopista en el área urbana de León.

Hemos de partir de la necesidad de ejecución de esta nueva vía alternativa a la carretera N-120, a la vista del incremento de tráficos ya superiores a 10.000 vehículos/día desde Hospital de Órbigo o sobre todo desde Villadangos en dirección a León y por los problemas generados en las travesías de las poblaciones. Los efectos directos serían así la disminución del tráfico actual y en el futuro que padecen estos núcleos de población. Otros efectos de signo positivo son la reducción de los tiempos de viaje, los incrementos en seguridad vial y en accesibilidad que se generan para aquellos usuarios de la autopista, que en todo caso supone un “filtro” para la movilidad al no ser libre.

Cambios en el medio físico, como son el impacto de la infraestructura en el paisaje, en cuanto la ruptura y discontinuidad que se genera a su paso (caso particular es el efecto-borde generado por el enlace del punto de peaje entre las localidades de Hospital y Veguellina de Órbigo) y, en parte de su tramo, en la ocupación de tierras muy fértiles de regadío, imposibilitando el uso de su potencial agrícola.

Cambios en la localización de los usos del suelo, como siempre ocurre en estos supuestos, al verse desplazadas hacia los puntos de accesibilidad o nodos de peaje de la autopista instalaciones diversas, sobre todo de tipo industrial y de servicios, lo que supone una relocalización de actividades hacia puntos privilegiados por la nueva renta geográfica y la accesibilidad selectiva a estos nodos: refuerzo del sector Oeste del alfoz de León-La Virgen del Camino; entorno de Villadangos del Páramo e impulso a proyectos de macropolígono industrial y del centro integrado de transportes en la vecindad en término de Chozas; localizaciones de Hospital/Veguellina de Órbigo; más Astorga.

Cambios de tipo socioeconómico, en cuanto a los incrementos de la movilidad que permitirán impulsar los desplazamientos a una mayor distancia en sus diversos orígenes: por motivos de trabajo, derivados del área de influencia comercial, de acceso a primera o segunda residencia, en especial en relación al área urbana de León, que ve extenderse así sus flujos pendulares diarios de población más allá del radio de los 10-12 kilómetros en que se encuentra su aureola externa en la actualidad, incluyendo claramente a Villadangos. Pero también cabe ir a un escenario de una mayor interrelación y, por tanto cambios socioeconómicos, desde León con localidades más alejadas de su área urbana, en la Ribera del Órbigo, La Bañeza, Astorga o incluso con las bercianas y especialmente la ciudad de Ponferrada, que se encuentra a solo una hora de distancia de la capital provincial por la mejora realizada en las infraestructuras.

#### 4. CONCLUSIONES Y PREVISIONES DE TRÁFICO EN LA AUTOPISTA

El eje de comunicación León-Astorga es, a la vez, el eje intermedio transversal más relevante en el Cuadrante Noroeste de la Península Ibérica, uniendo el principal acceso a Galicia y El Bierzo (en Astorga) con el acceso a Asturias (en León) y continuando hacia Burgos, Valle del Ebro, País Vasco y Francia, y el eje principal de comunicación y ocupación en la Subregión y Provincia leonesa (León-Astorga-Ponferrada) con la mayor intensidad de tráfico registrada entre todas las carreteras que atraviesa su territorio. De ahí que la sociedad leonesa demandaba desde hace tiempo la construcción de una autovía que continuase los tramos en parte o completamente ejecutados del corredor Burgos-Galicia. En respuesta el anterior gobierno de la nación se marca un plazo de ejecución de la misma dentro de la red general del Estado, pero reconvierte tal proyecto y tramita este tramo León-Astorga mediante la concesión a una sociedad que explotará la nueva autopista de peaje.

Al final de este proceso, las nuevas infraestructuras de vías de alta capacidad concluidas en 2002 y 2003, después de dos décadas de retraso desde la conclusión de la autopista León-Asturias, aportan dos elementos de referencia ineludibles, en cuanto a la potenciación del nodo de León, verdadero “cruce” en las cuatro direcciones, y en cuanto al reforzamiento del eje León-Astorga-Ponferrada, que se verá además completado en paralelo en el eje ferroviario con la nueva infraestructura de ancho europeo de alta velocidad desde León a Ponferrada y Monforte y por el arranque del aeropuerto, aunque con ciertas dificultades. Todo ello, en suma, contribuye a la complementariedad necesaria de la red de infraestructuras de circulación en este mismo eje.

Ahora bien, la cualificación de la nueva vía como autopista de peaje se reduce en indudables efectos que se refieren a la circulación y al desarrollo económico. Pero el mantenimiento del peaje ha tenido un rechazo de las instituciones locales, de grupos políticos y de los mismos usuarios potenciales desde el primer momento. La autopista, diríamos, ha comenzado con mal pie. Dos años después de su inauguración se percibe aún como “extraña al paisaje y al paisaje”, es decir, al territorio y a la población del área que atraviesa, que no se ha habituado aún a su uso, si bien esto se puede medir de forma diferente dependiendo de la distancia de los recorridos. Así, profesionales que desde León se trasladan diariamente a trabajar en localidades vecinas o próximas a esta vía nos consta que apenas la utilizan. Por tanto, los más “beneficiados” de

la nueva infraestructura desde luego que no son los ciudadanos de León y su alfoz, ni los parameses, ni los riberanos, ni los astorganos... y en escasa medida los bercianos, pues se ha generalizado la idea entre los leoneses que la tarifa de peaje es excesiva frente a otros tramos de similares características en la red de autopistas españolas.

En conclusión, las alternativas barajadas ante el problema del peaje son diversas, pero parece aventurado suponer que una decisión política pudiera cambiar de raíz una autopista (de peaje) por una autovía (libre), o arbitrar un peaje sombra, con los efectos de todo tipo que se generarían a continuación en todo el país. Más bien se trataría de convencer a los leoneses, principales usuarios de tal infraestructura, de las virtudes de utilización de la autopista, lo que exigiría cambios como la reducción de tarifas y la pronta terminación de las conexiones directas desde La Virgen del Camino a León y a las autovías de Benavente y de Burgos. De esta forma, no se dilatarían los efectos positivos que se dan por supuestos en esta moderna vía de circulación, potenciando el tránsito entre León y Astorga, entre las comarcas leonesas y entre las regiones del Cuadrante Noroeste ibérico.

Por otro lado, las previsiones de tráfico en la nueva autopista han de estar influidas por el propio desarrollo económico, por el previsible incremento del subsector del turismo de interior, el turismo jacobeo en especial, así como por las interrelaciones cada vez mayores entre las ciudades europeas e ibéricas. Al menos hasta la fecha prevista en 2012 de puesta a punto de la red ferroviaria de alta velocidad en el Cuadrante Noroeste y en particular en el tramo León-Ponferrada, nuevo sistema de tráfico interurbano de viajeros que ha de limitar el número de usuarios de la autopista, cabe un crecimiento continuo de los tráfico. Asimismo, la puesta a punto a medio plazo de nuevas autovías transversales al Norte (Avilés-Lugo-La Coruña) y al Sur (Benavente-Palencia) de esta autopista, jugarán un papel de competitividad con la misma para ciertos tráfico especialmente de pesados, mientras que, al contrario, la ejecución prevista de la autovía Chantada-Monforte-Valdeorras-Ponferrada habrá de potenciar los tráfico por este eje León-Astorga hacia o desde Galicia Central.

Previsión, en fin, de mayores densidades de tráfico potenciadas por la utilización de esta vía en la peregrinación a Santiago de Compostela, en especial en los años jacobeos, pero también por circunstancias locales como la puesta a punto en 2005 de la estación de transportes pesados en Chozas de Abajo y del vecino macropolígono industrial de Villadangos (que lleva en una primera fase urbanizadas 100 Has. y donde se sitúa el centro distribuidor de la firma Mercadona), el desarrollo y ampliación del aeropuerto de León-La Virgen del Camino, las futuras conexiones de la ciudad de León con la Ronda periférica.

## BIBLIOGRAFÍA Y DOCUMENTACIÓN

- AMERICANA DE PROYECTOS (J. Sacristán, dir.) (2000) *Memoria Informativa del Proyecto de Plan General de Ordenación Urbana de León*. Ayuntamiento de León. Inédito.
- GASPAR, J. (Coord.) (2002) *O efeito auto-estrada na Beira Interior*. Coimbra: CCRC.

- GONZÁLEZ-VARAS IBÁÑEZ, S. (2001) «Privatización de las infraestructuras», *Revista de Derecho Privado y Constitución*, nº 15, pp. 217-238.
- LÓPEZ TRIGAL, L. (1997) «La articulación territorial de las cuencas mineras leonesas», en Varios Autores, *Homenaje a Luis Alfonso González Polledo*, León: Universidad de León, pp. 205-215.
- MINISTERIO DE FOMENTO. Dirección General de Carreteras. *Anteproyecto de Autopista León-Astorga*. Madrid.
- TIS-CEDRU (1998-1999) *Estudio sobre las infraestructuras de Transporte en la Región Fluvial del Duero/Douro*. Porto, CCRN, varios volúmenes inéditos.