

Los problemas de la AP-7 en Catalunya

La AP-7 es la autopista que bordea el litoral mediterráneo desde La Jonquera (frontera francesa) hasta la provincia de Cádiz. Conserva aún varios tramos con peajes, pero desde el primero de enero de 2020 se eliminaron los peajes entre Alicante y Tarragona, y desde el primero de octubre de 2021 se suprimieron las barreras entre Tarragona y La Jonquera. Por lo tanto, actualmente todos los vehículos circulan gratuitamente entre Alicante y Francia. El número medio de vehículos diario (IMD, Intensidad Media Diaria) en 2019, antes de la supresión de los peajes y antes de la pandemia, quedan reflejados en el cuadro adjunto con datos del informe sobre autopistas de peaje del ministerio de Transportes.

Como puede apreciarse, los tráficos, tanto de los vehículos ligeros (coches y furgonetas) como de los vehículos pesados (camiones), variaban bastante en los diferentes tramos. Es necesario señalar que la IMD es una media del número de vehículos que circulan por la vía entre los diferentes meses del año y los diferentes días de la semana. En esa vía, los meses de verano aumenta significativamente el tráfico tanto por los viajes de fin de semana como por los turistas extranjeros que circulan. También del cuadro anterior se deduce que los niveles más elevados tanto de vehículos ligeros como pesados se producían en Catalunya, especialmente en el área del entorno de Barcelona. En esa época, ya se producían retenciones especialmente en el tramo Martorell-Papiol(la circunvalación exterior de Barcelona) y en las áreas de peaje en las operaciones de entrada y salidas veraniegas.

La pandemia redujo significativamente la movilidad durante los últimos dos años, pero a partir de la Pascua de este año las retenciones, los accidentes y la congestión se han disparado en esa vía en la zona de Catalunya. El motivo es el incremento del número de vehículos y ha tenido, obviamente, más impacto en los tramos más frecuentados, que ya en algunos momentos estaban cerca de la saturación. El incremento de los tráficos se debe -en parte- al trasvase de vehículos de vías paralelas a la autopista y también al mayor uso del coche al eliminar los peajes (como cualquier otro bien cuando su precio baja, en este caso se reduce a cero, aumenta su demanda).

La gratuidad va en contra de la internalización de los costes ambientales que generan los vehículos

¿Era previsible que se produjeran estos problemas circulatorios? Para poner el tema en contexto digamos que la IMD de las autopistas de peaje en España era - en 2019- de 20.000 vehículos, y el tramo Granollers-Martorell con un muy elevado número de camiones ya presentaba periodos de saturación durante algunas horas y días a lo largo del año. Mayor número de vehículos no sólo reduce la fluidez, sino que en condiciones próximas a la saturación cualquier incidente (avería de vehículo) o accidente tiene unas repercusiones exponenciales en la circulación.

¿Qué se debería haber hecho? Aunque la presión social y política especialmente en Catalunya era eliminar los peajes, como apunté en otras ocasiones, se deberían haber mantenido unas tarifas en las vías que vencían las concesiones que permitieran cubrir sus gastos de mantenimiento, en espera de la aplicación en toda España de un modelo de tarificación en las autopistas y autovías (tarificación que la Unión Europea impondrá cuando finalicen los problemas económicos derivados de la pandemia y la guerra). La gratuidad en las autopistas no solo reduce los ingresos a las administraciones (IVA, impuesto de sociedades), sino que incrementa el gasto anual de mantenimiento (como experiencia personal, no hace muchas semanas estuve circulando por la autopista del Cantábrico en Asturias, vía gratuita cara de construcción y con un tráfico moderado, en la que su pavimento dejaba mucho que desear).

Las administraciones deberían tener unas políticas consistentes para no agudizar los problemas existentes

Por otra parte, la gratuidad va en contra de la internalización de los costes ambientales que generan los vehículos, o sea en contra de la sostenibilidad y, en el caso de la AP-7, la pérdida de ingresos de los abundantes coches y camiones extranjeros que circulan por la misma. En la situación actual, las soluciones para mejorar la circulación en la AP-7 en el tramo catalán no son sencillas y mucho menos aplicables a corto plazo (la reducción de 120 Km/h a 110 Km/h es de chiste) y pone de manifiesto que las administraciones deberían tener unas políticas consistentes para no tomar decisiones que agudicen los problemas existentes.