

LUNES, 30 de abril de 2001

TRIBUNA:

Peajes, atascos y accidentes

GERMA BEL | 30 ABR 2001

Archivado en: [Peaje](#) [Opinión](#) [Autopistas](#) [Comunidades autónomas](#) [Cataluña](#) [Administración autonómica](#) [Transporte urbano](#) [Transporte carretera](#) [España](#)
[Administración pública](#) [Transporte](#)

Apagados los ecos de la Semana Santa, queda en nuestra retina el espectáculo de los atascos en la red de carreteras y la elevada siniestralidad. Otra vez, atascos y accidentes se han erigido en un particular vía crucis laico. En Cataluña, la penitencia se ha agravado por la existencia de peajes; en concreto, por las interrupciones del tráfico causadas por los mecanismos de cobro de peajes. Veámoslo.

Vamos primero con los atascos. Sus causas principales son, obviamente, el gran aumento del tráfico que se produce en días tan señalados y las características del diseño de la red de carreteras. En días punta se produce un verdadero trasvase de vehículos y atascos desde las arterias urbanas a las zonas interurbanas. Lógicamente, la capacidad de las infraestructuras ni puede ni debe obedecer a la demanda en esos días punta, que son muy pocos al cabo del año. Es, por tanto, normal que se resienta la fluidez del tráfico, con una circulación más densa y lenta.

En estas circunstancias, cualquier hecho excepcional, como un accidente, puede desatar la retención. Este fue el caso, ampliamente reflejado en los medios de comunicación, del atasco que se produjo en la autopista A-7 entre Santa Margarida i els Monjos y Altafulla el pasado Jueves Santo, incluso antes del inicio de la operación salida. De hecho, un accidente acaecido a la altura de Altafulla en torno a las once de la mañana generó una retención que habría sido mucho más corta de no haber concurrido dos factores adicionales: un diseño no demasiado adecuado de la red viaria y la existencia de puntos de cobro de peaje en El Vendrell. Por eso, cuatro horas después del accidente de Altafulla, cuando ya no quedaban rastros apreciables del mismo, el atasco continuaba.

Una descripción realista de causas y efectos de estos hechos es la siguiente. El accidente de Altafulla generó una retención de tráfico, que se acumuló hacia atrás hasta el peaje de El Vendrell. Aquí se dan dos factores muy perjudiciales para la fluidez del tráfico. Por una parte, a un kilómetro de El Vendrell, al sur de esta localidad, se incorporan a la A-7 los vehículos procedentes de la autopista del Garraf (Pau Casals), con un diseño de red que funde cuatro carriles en dos en un plis plas. Por otra parte, el peaje de El Vendrell detiene a los vehículos para el pago, lo que genera una retención prepeaje. El Vendrell se convierte en un embudo doble: antes del peaje, para el pago. Inmediatamente después, otro embudo cuando los carriles pospeaje vuelven a ser dos, circunstancia que se agrava al llegar a la incorporación desde la autopista Pau Casals.

Todo este galimatías puede resultar más sencillo si ponemos la foto en dirección opuesta: a las 14.30 horas del Jueves Santo existía un atasco consolidado entre Santa Margarida y el peaje de El Vendrell. El atasco persistía pasado este peaje y hasta la incorporación de la autopista Pau Casals. A partir de aquí, el tráfico recuperaba una fluidez relativa. A la altura de Altafulla, donde se había producido el accidente a las once, el tráfico era más fluido, y se entraba otra vez en retención tres kilómetros antes del peaje de Tarragona.

En conclusión, un accidente genera una retención concreta, que prorroga sus efectos por

problemas de diseño viario y por interrupciones originadas por los peajes. En este sentido, el reflejo en los medios de comunicación de los atascos del Viernes Santo y el Lunes de Pascua fue más correcto: sin accidentes *explicativos* a mano, se sucedían las noticias sobre retenciones en La Roca del Vallès, al norte de Barcelona, y hacia el sur en Martorell, El Vendrell y Tarragona. O sea, donde están las cabinas de cobro de peajes.

La teoría económica es muy clara sobre el coste del transporte. Cualquier viaje cuesta al usuario lo que gasta en dinero (billete colectivo, o combustible, seguros, y mantenimiento y amortización en vehículo privado) más el tiempo empleado en hacer el viaje, pues generalmente no se viaja por viajar, sino para hacer algo en el destino. Esta Semana Santa, otra vez, el tiempo costó más que el dinero. En parte, por el volumen de tráfico y las alteraciones imprevistas. Pero esa fórmula tan ineficiente de cobrar las carreteras que son los peajes ayudaron lo suyo porque al parar para pagar perdemos mucho tiempo, y aún más cuando por parar se crean atascos.

Dentro del Gobierno de Cataluña se ha abierto una controversia entre los partidarios de prohibir el tráfico de camiones en días punta (Gobernación) y los contrarios a esta medida (Política Territorial). Creo que el efecto de tal medida sería poco relevante. Sin embargo, se conseguiría mucho más si los todos camiones circularan por las autopistas, y no hubiera que parar tan a menudo para pagar peajes ante esas barreras que, sobre todo, cercenan la fluidez del tráfico.

Así lo aconseja el análisis económico, y así lo creen los políticos pragmáticos. El último Gobierno conservador británico analizó la conveniencia de implantar peajes directos para financiar las autopistas. Concluyeron que el coste económico de cobrar los peajes y el coste temporal cargado a los usuarios de la vía desaconsejaban tal fórmula, y decidieron que cuando los avances tecnológicos proveyeran mecanismos de pago de peaje baratos y muy rápidos, volverían a estudiarlo. ¿Tan difícil es tener en cuenta aquí esta sensata conclusión?

Germà Bel es profesor de Política Económica de la UB y diputado del PSC.