

## Idees

# Gestionar peatges



Andreu Mas-Colell

**E**ls peatges en una via de comunicació, diguem una autopista, encara que també es podria tractar d'una via urbana, tenen dues justificacions. La primera és la que ens és més familiar: serveixen per a finançar la inversió. Els peatges s'interpreten llavors com a preus de cost, i els ingressa l'entitat, pública o privada, que ha s'ha fet càrrec d'aquesta inversió. La característica distintiva del peatge és la consideració que és als usuaris –i no pas el contribuent genèric– a qui correspon aquest finançament. És una consideració ajustada a la raó, sobretot si hi ha molts usuaris que no són contribuents o molts contribuents que no són usuaris. En un context espanyol, segurament hauriem de veure força més peatge que no veiem (i en tot cas no n'hauríem de veure més en uns llocs que en uns altres).

La segona justificació, també ben coneguda, però més subtil, és la d'instrument per a regular la densitat d'ús i la congestió. Ara el peatge s'ha d'interpretar com un preu d'escassetat, del qual, per compte de l'autoritat reguladora, l'entitat a càrrec n'ajusta el nivell, de manera que el servei ofert tingui la qualitat adequada (un grau de congestió menor que un topall convingut). Atesa la realitat de demanda variable d'utilització de vies de comunicació, això vol dir que el preu dels peatges no podrà ser constant en el temps. Convé, però, que afinem més. Com ens deia Joan Oliver en una de les seves columnes de l'*Avui*, seria un error pensar (i practicar) que hem d'ajustar el peatge a la qualitat del servei que espontàniament es produeix; per exemple, suprimint-lo quan hi ha molta congestió. De fet, no hi ha congestió espontània: tot depèn dels peatges anticipats pels usuaris i, per tant, quan es vol aconseguir que la congestió no superi un límit determinat, però la demanda és molt forta (pot ser un dia d'inici de vacances), es tracta o bé de disminuir el peatge a l'entorn de les hores o dies punta, o bé d'augmentar-lo a l'hora punta, o bé totes dues coses alhora.

És clar que si el dia de demanda alta permetem d'incloure la reducció tot augmentant el peatge, i no fem cap més canvi, perjudiquem alguns usuaris (els que endarreriran o avançaran el seu viatge) o tots (si per als qui continuen viatjant el mateix dia el que paguen de més no compensa la millora de servei). Però és que en un sistema ben estructurat hi ha graus de

llibertat que poden minvar aquest efecte. Ja ho hem indicat: alhora que s'anuncien peatges més alts per al primer dia de vacances es pot anunciar que el peatge serà gratuït el dia abans, o l'endemà, amb la qual cosa ja no és tan segur que els qui canvien de dia el viatge hi perdin.

Hi pot haver una altra preocupació: que la gestió de l'escassetat no sigui una font de guanys o pèrdues per a l'entitat a càrrec de l'autopista. No fóra justificat que ho fos i no és evident que ho hagi de ser, en una direcció o en una altra. Tot depèn de com s'estructurin concretament els peatges i de



com s'ajustin els usuaris. Si amb un peatge de 3 euros de dia i de nit, la densitat d'ús és de 100 de dia i de 0 de nit, i si per aconseguir una densitat constant de 50 dia i nit cal augmentar el peatge de dia a 5 euros i reduir el de nit a 1 euro, llavors els ingressos són de 300 en totes dues situacions. En tot cas, l'autoritat reguladora pot, en principi, disposar de més instruments (per exemple, fiscals) que permetin de dur a terme una política de peatges que, atesa la realitat infraestructural, sigui òptima des del punt de vista dels usuaris i que, alhora, garanteixi a l'entitat a càrrec el rendiment normal del capital invertit.

En resum: els peatges s'haurien de poder gestionar amb més variabilitat de la que practiquem habitualment.

UPF i Barcelona GSE

**“Alhora que s'anuncien peatges més alts per al primer dia de vacances, es pot anunciar que serà gratuït el dia abans, o l'endemà”**