

La polémica sobre los peajes en el transporte

Hagamos caso a Pigou y a Vickrey

Pagar por el uso de carreteras para regular la demanda puede revertir en beneficio de toda la sociedad

FRANCESC
Robusté

llama la atención el revuelo causado en Catalunya por la propuesta de flexibilizar las tarifas, al alza y a la baja en función de horarios y circunstancias, para reducir la congestión en las carreteras. Coincidimos en que el auténtico problema de los peajes (nos gusta más hablar de tarificación de carreteras, para evitar la connotación medieval del término), aún candente en Catalunya pese a las mejoras del último decenio, son los agravios territoriales, o más bien los personales. Toda generalización territorial es simplificar el problema.

La citada propuesta de peajes selectivos no es más que la plasmación de un principio relacionado con la economía del bienestar formulado por el economista inglés **Arthur C. Pigou** en 1912 sobre la manera de corregir sistemas que, como el tráfico en la carretera, presentan externalidades. ¿Qué son externalidades? Son efectos causados a terceros (usuarios o no de la carretera) y a la sociedad: contaminación atmosférica y acústica, accidentes de tráfico, estrés, efectos barrera, etcétera, y también la congestión. Los usuarios de la carretera no perciben directamente esas externalidades creadas por sus decisiones individuales y su demanda llega a un equilibrio determinado por unos costes que son solo una parte de los costes infligidos a la sociedad: debido a esto, el número de vehículos que usa la carretera es superior al que debería para guardar un equilibrio social óptimo.

Pigou propuso añadir una tasa económica para hacer coincidir los costes percibidos con los reales, ya que si se paga el *impuesto pigouviano* se perciben todos los costes y las decisiones de los usuarios son eficien-

tes para la sociedad. La congestión es una externalidad de nuestras decisiones de viajar en coche -ya que al hacer un viaje imponemos demandas a terceros que se manifiestan como congestión. Naturalmente, estos efectos a terceros dependen del tráfico que hay en la carretera y varían desde cero en hora valle hasta valores muy altos en la hora punta. **William S. Vickrey**, que recibió el Nobel de Economía de 1996, demostró que la tarificación de la congestión (*congestion pricing* o *value pricing*) conlleva beneficios a la sociedad.

El mayor es que las tarifas de congestión transforman el tiempo perdido en dinero pagado: el tiempo perdido no se puede recuperar por la sociedad, es un desperdicio social; el dinero pagado lo puede recuperar la sociedad y reinvertir en movilidad con objetivos sociales o ecológicos o simplemente de mantenimiento de los servicios de movilidad existentes. La decisión de a qué destinar estos fondos del *value pricing* es eminentemente política.

¿Son las tarifas las únicas herramientas para regular la demanda? No, desde luego, son una más. En algunos países se aplican tarifas de congestión y en otros se aplican restricciones al uso del vehículo. En la Universidad de California se ha demostrado hace un decenio que la política óptima consiste en un *mix* entre tarificación y restricciones: en problemas complejos, un punto de equilibrio intermedio acostumbra a ser preferible a cualquier extremo.

LAS TARIFAS, ¿pueden crear situaciones de inequidad social? Desde luego, para la demanda cautiva (por falta de alternativas a la carretera tarifada o falta de transporte colectivo) o para los ciudadanos de menor poder adquisitivo (la Administración debe velar por los derechos de movilidad de estas personas vía oferta de transporte colectivo, vías alternativas con menos coste en precio y mayor en tiempo o con una po-



MARTÍN TOGNOLA

¿No vale la pena definir un modelo catalán antes que esperar que nos lo definan Europa o Madrid?

lítica de descuentos que compense a estos ciudadanos). Pero recordemos que la posesión y uso del vehículo privado va asociada a un cierto nivel de renta, por lo que estas tarificaciones de congestión usualmente no van contra los menos favorecidos socialmente. Y si las recaudaciones se dedican a mejorar la movilidad, estos menos favorecidos también se beneficiarán del *value pricing*.

La definición de un sistema de tarificación de carreteras es un tema complejo y delicado. ¿Podemos esperar a que nos lo definan desde Europa o desde Madrid? Desde luego, pero ¿se recogerá nuestra especificidad, la complejidad del sistema, la política adecuada que queremos implantar? ¿O se tratará de una implantación vía decreto con prisas y presiones de la Comunidad Europea? ¿No vale la pena definir un mo-

delo catalán de tarificación de carreteras y de *value pricing*? Precisamente ahora, que no parece haber prisa, es un buen momento... Cuando haya prisa para implantarlo, previsiblemente habrá poco tiempo para pensar e incluso para consensuar.

POR SUPUESTO, este modelo no trataría solo de subir peajes en situaciones de congestión. Debería plantear una homogeneidad de criterios de tarificación, una integración con la oferta de transporte colectivo y con la tarifa de aparcamiento, contemplaría el *value pricing* y las restricciones de acceso como gestores de la movilidad con valor social (fomento de la alta ocupación, del bajo consumo y emisiones, del viajar en hora valle, tal y como apunta la futura política tarifaria de Tabasa para el túnel de Vallvidrera), una integración tarifaria en Catalunya de forma similar a las existentes para el transporte colectivo en áreas metropolitanas, un fondo de compensación para equilibrar las concesiones existentes, una nueva definición de concesiones de operación de carreteras que incorpore la calidad del servicio percibido por los usuarios y que incluya *bonus* y *malus* como ya incluyen muchas concesiones de operadores de transporte colectivo, un ente regulador independiente, etcétera.

El Grupo de Peajes creado hace ya un decenio por el Parlament de Catalunya fue en sus comienzos un gran generador de ricos conceptos de tipo social, económico, técnico... ¿Hemos sabido mantener ese liderazgo? Como mínimo hemos de trabajar más en la pedagogía ciudadana. Hagamos caso a **Arthur Pigou** y **William Vickrey** y avancemos hacia criterios de aceptación y de servicio a la ciudadanía, pero con homologación científica. ≡
Catedrático de Transporte de la UPC. Este artículo lo firma también Carlos Daganzo, catedrático de Ciencia del Transporte de la Universidad de California.

NEUS
TOMÁS
BCN
Confidencial

●●●
TREMOSA Y EL HIMNO
El candidato de CiU a las europeas, **Ramon Tremosa**, parece un hombre más bien tranquilo. Pero ya se sabe que el fútbol transforma incluso a los más sosegados, y algunos de los asistentes a la final de la Copa del Rey celebrada en Valencia aseguran que le vieron gesticulando en contra del himno español. Claro que, añaden, aún fue más expresivo el diputado de CiU **Francesc Homs**, que *homenajó* al himno con un corte mangas.

●●●
ICV Y LOS COCHES
En ICV dicen que se enteraron por la prensa de que el tripartito tenía previsto ampliar las ayudas destinadas a la compra de un coche para incluir a los vehículos de lujo. Pero la pataleta de los ecosocialistas se quedó solo en tímidas declaraciones y por eso ni el PSC ni ERC dan ninguna importancia a su enfado. De hecho, se mostró más molesta la ministra de Medio Ambiente, **Elena Espinosa**, que el *conseller* **Francesc Baltasar**, quien zanjó la polémica el mismo día en que el Govern aprobó el plan de ayudas.

El billete

TONI
Mollà

El siglo del jazz

El museo del Quai Branly es la última perla de la corona cultural parisina. Diseñado por el arquitecto **Jean Nouvel** a orillas del Sena, este establecimiento acoge las manifestaciones de la diversidad planetaria. Con el título *Le siècle du jazz*, el visitante goza estos días de una exposición sobre la promiscua música americana que ha servido de banda sonora a varias generaciones a ambas orillas del Atlántico. En diálogo con las artes plásticas, el cine y la literatura, la muestra exhibe un mundo híbrido engendrado en las entrañas de esta "música del demonio" que los nazis consideraban negra y judía al mismo tiempo. **Matisse**, **Picasso**, **Jack Kerouac** o **Clint Eastwood**, entre muchos otros, son prueba de la influencia de unas melodías alumbradas en las calles de Nueva Orleans para alcanzar los aristocráticos salones de la música más refinada. Símbolo de la creatividad individual, el jazz adquirió en el París de **Sartre** y **Juliette Gréco** su carta de naturaleza europea. Precisamente en aquel París donde **Miles Davis** entendió que "todos los blancos no son iguales". ≡
Periodista.

Opus mei

Era Guardiola, no el Quijote

JOSEP
Pernau

Ha habido unanimidad en el elogio de los medios de comunicación de todo el mundo por la victoria del Barça en la Champions League. A un lado del arco iris ideológico ha estado *L'Osservatore Romano*, en el que los cardenales han querido sentar cátedra sobre el juego limpio futbolístico del que el conjunto catalán ha sido modelo, y en el otro extremo ha estado el diario de Sahnghai *Zuqiu*,

que ha publicado una información, según la cual españoles residentes y chinos indígenas se han concentrado en la calle para cantar «el himno del equipo campeón», muy al estilo barcelonés, pero respetando las farolas.

Aprovechando la filosofía de que para muestra vale un botón, solo podré recoger una muestra de los elogios de la prensa universal. Valgan de entrada los medios británicos, que con el decano mundial al frente, *The Times*, reconocen con sinceridad el error del Manchester y de su entrenador, sir **Alex Ferguson**, todo lo contrario de lo que ha significado **Guardiola**. Los británicos han reaccionado como *gentlemen*: si **Messi** consiguió en la final un gol con la

cabeza, el *Daily Mail* recomendó llamarle «cabeza de Dios».

Merece destacarse el diario ruso *Izvestia*, al que un inspirado comentarista hace a **Guardiola** merecedor del título de caballero, pues sus hazañas serían envidiadas por el hidalgo de la Mancha, sin intentar luchar contra molinos de viento. Y el espacio no da para más. *La Gazzetta dello Sport* advierte a los que llaman enanos a **Messi** e **Iniesta**: «No les volváis a llamar enanos. Son gigantes». El argentino *Clarín* nombra dos reyes de Europa: son la ciudad de Barcelona y **Messi**. Por cierto, de la popularidad del argentino deja constancia internet: el contador de las veces que se cita una palabra superaba ayer, a las 10 am, los 26 millones. ≡

GRUPO ZETA
Fundador: ANTONIO ASENSIO PIZARRO.
Presidente: Francisco Matosas.
Vicepresidente Ejecutivo: Antonio Asensio Mosbah.
Presidente de la Comisión Ejecutiva: Juan Llopart Pérez.
Director General: Conrado Carnal.
Director Editorial y de Comunicación: Miguel Ángel Liso.
Directores de área:
Prensa: Enrique Simarro.
Comercial y Publicidad: Pablo San José.
Plantas de impresión: Román de Vicente.
Servicios corporativos: Román Merino.
Revistas: Marta Ariño.
Libros: Faustino Linares.
EDICIONES PRIMERA PLANA:
Director General: Enrique Simarro.
Directores:
D. Casanovas (recursos humanos), J. Garçon (comercial), D. Segura (marketing), M. Fañanás (r. externas), J. L. Busquets (tesorería), J. Sicart (administración), L. M. Blasco (sistemas de edición), K. Olivier (tecnologías), M. Moya (producción).
Impresión: Gráficas de Prensa Diaria. **Dirección:** L. Miranda. **Distribución:** Logística de Medios Catalunya S.L. Bailèn, 84, 2ª planta. 08009. Barcelona. T: 93 484 66 00. Fax: 93 484 66 35.
Publicidad: Zeta Gestión de Medios. **Dir. gerente:** P. San José. **Director comercial:** S. Germán. **Consell de Cent:** 425-427, 6ª planta; 08009 Barcelona. T: 93 265 53 53. O'Donnell, 12. 28009 Madrid. T: 91 586 97 00.