

# El peatge urbà i el ‘free lunch’

**W**illiam Vickrey, premi Nobel d'economia l'any 1996, va proposar posar peatges per controlar la congestió de trànsit als anys 1960. Era professor a la Universitat de Colúmbia a Nova York i pensava com alleugerir l'accés a Manhattan, amb els colls d'ampolla que representaven ponts i túnels. Recordo que a mitjans de la dècada del 1980, en un seminari acadèmic conjunt entre la Universitat de Colúmbia i la de Pensilvània –on jo era professor–, el ponent tardava a arribar i Vickrey es va aixecar, i, per entretenir l'audiència, ens va explicar una història.

Es tractava de com obtenir un *free lunch*, és a dir, obtenir alguna cosa sense cost o esforç, un impossible, segons la dita. El cas era el següent: volia explicar com posar un peatge modulad segons el trànsit previst en un pont (o túnel) podia fer disminuir la congestió de tal manera que acabés beneficiant els conductors en conjunt, encara que haguessin de pagar per travessar el pont. Així, per exemple, algú que perdía una hora cada dia en cada sentit per passar pel coll d'ampolla el podria creuar en 15 minuts, i el temps estalviat –avaluat en el cost d'oportunitat de la persona, per exemple el seu salari– més que compensava el cost del peatge. Aquesta ha estat l'experiència recent de conductors a Manhattan en implementar-se un peatge per entrar a l'àrea central del districte de negocis des de principis de gener.

En el cas que un conductor no es vegi beneficiat pel peatge –potser perquè té una renda molt baixa i inflexibilitat en els horaris–, aleshores se'l pot compensar amb un subsidi directe a la seva renda. A més, la recaptació dels peatges es pot fer servir per millorar tant la infraestructura com el transport públic. A Nova York, el peatge contribuirà a finançar 15.000 milions de dòlars d'aquesta inversió: només en el primer trimestre ha aïxecat 159 milions de dòlars amb un peatge que va de 4,50 a 14,40 \$.



**XAVIER VIVES**

PROFESSOR DE L'IESE

Unes altres grans ciutats també han implementat peatges urbans, entre les quals Londres, Milà i Estocolm. A Nova York, el peatge –al qual s'oposa frontalment l'administració Trump– ha produït els efectes següents: ha reduït el trànsit a la zona de congestió en més d'un 10% en estimació preliminar; ha augmentat la

velocitat mitjana dels vehicles, sobretot en les hores punta, incloent-hi els autobusos, que circulen més regularment; l'ús de totes les modalitats de transport públic ha augmentat, així com el del taxi i la bicicleta; hi ha menys soroll de moviment de vehicles (les queixes han disminuït un 70%), i els visitants a la zona de congestió s'han incrementat. Encara és aviat per veure l'impacte en els nivells de pol·lució. Una observació interessant és que el trànsit no va més lent fora de la zona de congestió. Podem contrastar aquest fet amb l'impacte dels “eixos verds” a la ciutat de Barcelona: el trànsit que treuen d'un carrer (Consell de Cent, per exemple) el traslladen a un altre (València), cosa que augmenta congestió, soroll i pol·lució localment.

Els efectes a Nova York són semblants als que es van produir a Londres quan

es va introduir el peatge, fa més de vint anys: el trànsit es va reduir un 14% en el primer any, i en unes altres ciutats es va reduir un 20%. La conclusió és que el peatge és un bon mecanisme per reduir els problemes associats als béns públics en condicions de congestió –pol·lució, soroll, pèrdua de temps–, perquè pot modular-se segons la franja horària, el tipus de vehicle i el nivell d'ocupació.

Els embussos als accessos de Barcelona i a la seva part central són importants i la manca de transport públic per entrar i sortir de la ciutat és palesa. Els aparcaments dissuasius a la perifèria de la ciutat perquè s'hi pogués arribar amb vehicle privat i des d'allà un transport públic ràpid i eficient traslladés els usuaris al centre, o bé no s'han realitzat o bé no han tingut èxit per un mal planejament. La manca d'inversió en la xarxa de Rodalies ha estat evident i només ara es comença a corregir. Em fa l'efecte que la imposició d'un peatge per entrar a Barcelona seria un exemple del *free lunch* que el professor Vickrey ens explicava. Millorariem els problemes de congestió, medi ambient i soroll, en primer lloc, i hi hauria més diners per al transport públic. I potser, àdhuc, revifariem el declivi recent en l'ús de la bicicleta.



PERE TORDERA

**La imposició d'un peatge per entrar a Barcelona seria un exemple de ‘free lunch’.**  
**Millorariem els problemes de congestió, medi ambient i soroll**