



Peatges i núvols de sucre

El psicòleg Walter Mischel va fer, ja fa molts anys, un interessant experiment conegut com la prova del núvol de sucre. Consistia a oferir a nens i nenes d'uns quatre o cinc anys una lllaminadura, amb la promesa que si no se la menjaven i s'esperaven tranquils uns quinze minuts, llavors en rebrien una altra i podrien menjar-se-les totes dues. Cada nen estava tot sol en una cambra, en la qual rebia el dolç i s'havia d'esperar.

La prova pretenia estudiar fins a quin punt els infants eren capaços de controlar els seus desitjos. El més interessant de l'experiment és que els investigadors van fer un seguiment de les criatures i van comprovar, molts anys després, que el rendiment acadèmic i professional va ser molt superior en el cas de les persones que de petites ja van mostrar més capacitat de controlar els seus impulsos.

Les decisions que han pres fa poc les autoritats espanyoles en relació amb els peatges de les autopistes i autovies m'han fet pensar en la prova del núvol de sucre. Són un exemple clar, malauradament habitual en la gestió política, de manca d'autocontrol. En lloc d'adoptar ara una mesura difícil però que ofereix clars beneficis futurs –introduir alguna mena de pagament per ús de la xarxa viària d'alta capacitat–, s'ha optat per la gratificació immediata. No donar males notícies a la ciutadania, i així assegurar-se la popularitat política, no fos cas que hi hagués ben aviat una nova contesa electoral.

L'eliminació dels peatges va ser una mesura popular i en el cas català s'entén pel greuge comparatiu de molts anys. És, però, una mesura equivocada si no s'aplica algun mecanisme alternatiu de gestió i finançament de les autopistes i autovies del país. La Unió Europea,

**JORDI GUAL**

PROFESSOR DE L'IESE

encertadament, havia condicionat els fons Next Generation a la introducció d'un mètode de pagament per ús, però incomprensiblement ha fet marxa enrere, pel que sembla amb la promesa d'uns futurs corredors ferroviaris.

Mentre aquests corredors no arriben, i parlar d'inversions ferroviàries és parlar de molts anys, continuarem amb un sistema de gestió de les vies ràpides que és ineficient econòmicament, perjudicial per al medi ambient i poc equitatiu.

No és equitatiu perquè la solució actual suposa que el manteniment de les vies ràpides el paguem entre tots. Els que fem servir molt les autopistes, els que les fan servir poc, i els que no les utilitzen mai. Les autopistes no són com els bombers, un servei públic del qual tots gaudim. I, per tant, no s'han de finançar amb els pressupostos generals.

És negatiu per al medi ambient perquè, al no posar preu a la circulació per les autopistes, se'n promou l'ús sense tenir en compte el cost del trànsit en termes d'emissions de gasos d'efecte hivernacle i

contaminació ambiental. És molt probable que la promoció del transport ferroviari, tant de persones com de mercaderies, sigui encertada a llarg termini. Però fins que aquest futur no sigui una realitat, la introducció d'un cost d'ús és un mecanisme necessari per evitar una demanda infinita de les autopistes del país. Demanda molt sovint provinent de la resta d'Europa, a qui estem finançant una excel·lent xarxa de carreteres per al seu esbarjo i transport professional.

És veritat que una autopista buida és una enorme inversió a la qual no se li treu rendiment social. Per tant, com més circulació hi hagi, millor, mentre es contribueixi a les despeses de manteniment de la infraestructura i es paguin els costos mediambientals que es generen. Tanmateix, la introducció d'un cost per ús tindria una utilitat addicional molt important. Serviria per evitar la congestió, ja que una autopista col·lapsada té un gran cost en risc d'accidents, pol·lució i temps perdut.

Un argument habitual contra la tarificació de l'ús de les autopistes és que algunes persones les han d'utilitzar per raons de feina. És un argument legítim. Efectivament, l'objectiu no ha de ser reduir la mobilitat de les persones, sinó construir un sistema alternatiu de transport col·lectiu que incorpori els requeriments de la transició energètica i faci possible aquesta mobilitat al mateix temps que gradualment s'encareix la mobilitat amb vehicles privats.

Tots sabem que l'autocontrol és difícil en la infància, i no és fàcil quan un es fa gran. També és difícil en l'adopció de decisions col·lectives, en la política. Però l'experiència ens ensenya que les societats, com les persones, progressen si no opten per la gratificació immediata i, quan cal, inverteixen en el futur.

Les autopistes no són un servei públic del qual tots gaudim. I per tant no s'han de finançar amb els pressupostos generals