

Velocitat i Energia: De Nixon a Rubalcaba

Daniel Albalade

L'Econòmic (amb El Punt/Avui) 19/03/2011

Tot i la sorpresa que va generar l'anunci del vicepresident primer del govern, la reducció dels límits de velocitat per objectius d'estalvi d'energia no és cap novetat a nivell internacional, per bé que tampoc ha estat una política recurrent. El principal referent històric el trobem a l'any 1974, quan a causa de l'embargament de l'OPEP a tots aquells països que havien donat suport a Israel a la guerra del Yom Kippur, l'administració Nixon va decidir decretar la centralització dels límits de velocitat – fins al moment responsabilitat dels estats-. Aquesta centralització va portar associada una reducció del límit de velocitat que s'establia en 55 milles per hora (88 km/h). Aquesta reducció per motius d'emergència energètica va prendre caràcter temporal i per aquest motiu va néixer amb una data de caducitat fixada en el 30 de juny de 1975. Tanmateix, el límit de les 55 milles va continuar en vigor més de 20 anys. No va ser fins al 1995 que el Congrés amb majoria republicana va forçar l'administració Clinton a acceptar la descentralització dels límits de velocitat cap als Estats i l'immediat increment dels límits a la major part dels estats de l'oest i mitjà oest dels Estats Units.

Vistes les similituds amb el cas de l'Estat espanyol, és lògic que ens preguntem quin va ser el resultat d'aquesta mesura. Els experts van demostrar que l'estalvi de combustible associat a la centralització del límit de velocitat havia estat d'un 2,2%. Curiosament –o potser no tant– la xifra en què els nostres experts han aproximat l'impacte de la reducció dels límits de velocitat fins a 110. I això que les reduccions relatives en els límits a molts estats van ser de més del 25% als Estats Units, mentre que la reducció a l'Estat espanyol serà tan sols del 9,2%.

Tanmateix, el debat públic de les últimes setmanes s'ha centrat exclusivament en si aquest 2% d'estalvi és suficientment significatiu o no. El que és rellevant no és només el resultat d'aquest estalvi de combustible, sinó quin és el seu impacte social net un cop valorats també altres efectes positius i negatius que pot produir.

Pel costat dels efectes positius podríem considerar una reducció de la contaminació i la sinistralitat. Un impacte probablement marginal si tenim en compte que el principal determinant de la contaminació és la congestió, que per definició impedeix velocitats altes, i que la sinistralitat es troba molt més afectada per la variància de la velocitat i no pas per la velocitat mitjana, que és l'afectada per un límit de velocitat.

Per contra, cal tenir en compte que la reducció de la velocitat suposarà un augment dels temps de viatge, molt valorats pels usuaris i especialment per les indústries que depenen significativament de la mobilitat per carretera. Aquesta ineficiència, i per tant aquest impacte negatiu sobre la productivitat – el nostre principal problema com a economia– hauria d'incorporar-se a l'hora de valorar la conveniència de la mesura.

I és que les mesures acostumen a generar més d'un únic impacte. Si bé sembla insignificant aquest estalvi del 2% en combustible, poden imaginar com de ridícul pot arribar a ser aquest percentatge i la mesura en si mateixa, si a més considerem el perjudici que generarà sobre la nostra productivitat?