



Decisiones a 110 km/hora

Política Nacional, 01/03/2011

La ola de revueltas en el mundo islámico azota económicamente a los países occidentales. Caen regímenes que se habían afianzado en el poder muy alejados del sistema democrático pero que hasta ahora habían sido respetados por occidente por su importancia en la producción energética mundial. El petróleo y el gas son fundamentales para nuestra economía y la inestabilidad en la zona ya ha provocado una escalada de precios preocupante. Tanto, que el Gobierno de España ha tomado medidas extraordinarias ante lo que ha denominado una "crisis energética" que puede romper la deseada tímida recuperación económica prevista para este año.

La economía española se juega mucho en esta crisis energética ya que los expertos calculan que una subida de 10 dólares en el precio del barril de petróleo se traduce en un coste de unos 6.000 millones de euros. El paquete de medidas extraordinarias intenta que los españoles ahorren petróleo consumiendo menos carburantes. Se baja el precio de los transportes públicos, se revisará la mezcla de carburantes que pone a la venta y se reduce el límite máximo de velocidad en autovías y autopistas. Esta última, se ha convertido en una de las medidas más polémicas e impopulares de las tomadas por el Gobierno de José Luis Rodríguez Zapatero. El Ejecutivo español reduce de 120 a 110 km/hora la velocidad máxima en autopistas y autovías. Diez kilómetros por hora menos que aseguran supondrán un ahorro de hasta el 10 por ciento en combustible, y por tanto, de 1.400 millones de euros al año.

Es un límite provisional que entra en vigor este 7 de marzo y que obligará a cambiar 6.000 señales en una sola noche para que marquen correctamente este nuevo y polémico 110. Se tapaná el antiguo límite con una lámina imantada que es posible retirar en cualquier momento y que costará al Estado en torno a 300.000 euros.

Un ahorro cuestionado por casi todos

El polémico 110 ha tenido casi una respuesta inmediata. Desde que se dio a conocer la medida han surgido numerosos grupos en las redes sociales en contra de la reducción del límite de velocidad. La mayor parte de conductores no comparten la opinión del Gobierno, y ven en esta limitación una fórmula perfecta para aumentar de forma inmediata la recaudación de las multas por exceso de velocidad.

Hay expertos que también cuestionan la medida porque aseguran que los últimos modelos de vehículos no bajan tanto su consumo por una reducción de 10 km/hora en su velocidad. El 10 por ciento que calcula el Gobierno lo dejan en un 3 por ciento en el mejor de los casos. Pero hay más datos que nos llevan a asegurar que la medida tendrá un efecto mínimo en la economía. Afecta solo a autopistas y autovías que soportan el 60% por ciento del tráfico, nada se hace en el resto de carreteras. Además, los vehículos pesados y de transporte de mercancías tienen su límite en estas vías en 100 o 90 km/hora, luego no se producirá ahorro alguno en este importante sector económico que consume mucho petróleo. Tampoco se habla ni se decide de todo el combustible que se gasta (mucho más que en los trayectos largos) en los recorridos por las ciudades. Atascos y vehículos particulares que llenan las calles por una falta de políticas reales de fomento del transporte público. Mucho más combustible se ahorraría así.

Con todo esto, ¿a quién afecta realmente la reducción? Pues en general, a los conductores particulares, a los ciudadanos que circulan con su vehículo propio. Lo cual nos lleva a otra pregunta, ¿no entra en una decisión personal la medida del Gobierno? Es decir, ¿no tiene derecho el ciudadano a elegir cuánto se gasta en combustible?

Una muestra de una decisión precipitada

Todos estos datos y preguntas conducen a una reflexión. El Gobierno argumenta parte de esta polémica medida en la decisión que tomaron otros países en situaciones similares. Como ejemplo pone la crisis del petróleo de 1973, cuando en Estados Unidos Richard Nixon redujo el límite a 55 millas por hora (unos 90 km/hora) para bajar el consumo de petróleo.

Han pasado cuarenta años, quizá tiempo suficiente para que un país como España pudiera tomar otro tipo de medidas. Un largo periodo de tiempo en el que los distintos gobiernos deberían haber apostado por otro mix energético que disminuyera la dependencia del petróleo. Pero una vez más, no se toman las decisiones estructurales necesarias y hay que improvisar medidas cuando llegan las dificultades. Si se hubiera apostado realmente por la generación de energías renovables y por un diseño de una política energética que vaya dejando de lado el oro negro, no habría que actuar ahora con urgencia. Es la consecuencia de seguir siendo muy dependientes energéticamente.

El debate está sobre la mesa, con una última cuestión. ¿Toma esta medida impopular el Gobierno para precisamente abrir la polémica y distraer sobre el fondo de la cuestión, esa necesaria y no realizada reforma de nuestro sistema energético?

