

HAY MEJORES MANERAS DE AHORRAR

JESÚS FERNÁNDEZ-VILLAVERDE



El Gobierno ha anunciado una reducción de la velocidad máxima en autopistas y autopistas a los 110 kilómetros por hora. El objetivo es el ahorro de combustible. En palabras de Rubalcaba: "Lo hacemos para ahorrar petróleo, un 15 por ciento en gasolina y un 11 por ciento en gasóleo. Estamos hablando de una medida que pretende reducir el consumo de carburantes". Es más, la medida no afectará al carné por puntos, porque "no tiene nada que ver con la seguridad vial".

A los economistas nos encanta hablar de este tipo de medidas pues sirven para ilustrar las diversas maneras en las que una sociedad afronta el problema de la escasez, en este caso de energía. Si el mercado del petróleo funcionase sin imperfecciones y sin intervención de los gobiernos, la caída en la oferta mundial de energía causada por las revoluciones en el mundo islámico y el incremento de la demanda causado por el crecimiento económico de Asia no tendría más secreto. La subida de precios llevaría a la entrada en línea de nuevas fuentes de producción (o el uso más intensivo de las existentes) y una reducción del consumo. El porcentaje de ajuste que corresponde a cada lado del mercado depende de lo fácil que se operen estos cambios y, además, pueden variar con el tiempo. Por ejemplo, el consumo de energía responde poco en el corto plazo a los precios, pero mucho en el largo. Piense en este ejemplo: su coche ahora consume x litros por 100 km, así que aparte de conducir menos y más despacio, poco puede hacer al respecto; pero cuando en un par de años lo cambie, si el combustible sigue caro, es probable que el consumo de su nuevo vehículo sea un factor clave en su elección de modelo.

Pero claro, el mercado de la energía (y sus usos) no funciona así, sino que está bastante intervenido. Algunas de las intervenciones son lógicas. Por ejemplo, los límites de velocidad en la autopista intentan corregir el hecho de que yo, cuando corro mucho, causo dos externalidades (contaminación y riesgo a terceros conductores) más elevadas, y que estas externalidades no las contabilizo en mi cálculo de beneficios y costes de elegir una velocidad de viaje. Otras intervenciones, como la titularidad pública de muchas compañías energéticas, tienen más que ver con el deseo de políticos y grupos de presión de apropiarse de rentas.

Todas estas intervenciones tienen un efecto sobre los precios. Por ejemplo, la decisión de Arabia Saudí de aumentar o no su producción en las próximas semanas tendrá consecuencias de primera magnitud sobre los precios y los cálculos de Aramco al respecto poco pueden tener que ver con los de un maximizador del beneficio de la economía tradicional. Por tanto, debemos ser cuidadosos con el análisis e intentar considerar los efectos del encarecimiento de la energía de una manera más global. Aun así y tras estas advertencias, mi presunción es que la medida del Gobierno no es la más adecuada. Si, como sociedad, hemos decidido que España tiene que consumir menos combustible (lo cual no es obvio para mí, pero para centrar el debate voy a asumirlo), el limitar la velocidad en las autopistas no es la manera mejor de hacerlo.

Déjenme que les explique. La idea básica es que queremos eliminar aquellos usos de energía que aportan menos a la sociedad. Y aunque conducir más deprisa pueda ser un candidato a ello, no es seguro que así lo sea, ni es claro que el Gobierno tenga la información para tomar esta medida. ¿Debemos reducir el consumo de energía obligando a un ingeniero que viaja de una ciudad a otra para que las factorías de su em-

presa funcionen bien a ir más despacio? Los costes de tal medida son que al ir, aproximadamente, un 10 por ciento más despacio, al final del mes habrá visitado, pongamos, una factoría menos y no haber resuelto los problemas de ésta (o haberle obligado a trabajar más horas para compensar desplazamientos más largos). Los beneficios son la reducción en el consumo, en la contaminación y la mejora de la seguridad vial. ¿Por qué no, en vez de ello, limitar los viajes de placer durante los fines de semana aunque estos se hagan a 110 kilómetros por hora? Esto también reduce el consumo, la contaminación y los accidentes. ¿Quién nos dice que la sociedad valora más estos viajes de fin de semana que las horas de trabajo del ingeniero? Puede que sí, puede que no, pero el regulador no lo sabe (y yo, como economista, tampoco).

Es más, puede hasta tener efectos

paradójicos. Por ejemplo, imagine una familia que tiene dos coches, uno pequeño y uno grande que consume mucho más. Bien puede ser que esta familia, al obligarles a conducir más lentamente y por tanto pasar más tiempo en el vehículo, prefiera coger el coche grande que es más cómodo y con ello gastar más gasolina. O, en el ejemplo del ingeniero, que ahora este tome un avión en vez de conducir y termine consumiendo todavía más combustible. Y aunque estos efectos paradójicos puedan ser pequeños, ilustran lo que estoy intentado explicar de malas decisiones de la sociedad.

Una solución más sencilla es utilizar el mecanismo de precios. El Gobierno podría introducir un recargo temporal al impuesto sobre la gasolina. Unos precios más altos inducen a tomar las medidas de ahorro que la sociedad valore más. Volvamos al caso del ingeniero. Si es un ingeniero muy productivo, probablemente le compense pagar el coste adicional de la gasolina. Si no lo es, simplemente conducirá más despacio. Con una gasolina más cara, algunas familias no saldrán de fin de semana y se irán a pasear al parque.

Déjenme que enfatice esto: la subida de la gasolina no implicará que usted lector utilice menos el coche o gaste menos en gasolina. Implica que el usuario marginal, el que está más cerca de la indiferencia, utilice menos combustible. Quizás sea su hijo que vaya a la universidad mañana en autobús, pues prefiere tomarse una cerveza más este fin de semana a pagar la gasolina. Quizás sea su vecino, que se salte el viaje del fin de semana. Quizás sea su primo, que finalmente decida que es el momento de comprarse un Mini y jubilar el todoterreno. En todo caso cada persona tomará la decisión más adecuada dadas sus preferencias, habilidades e información y, en general, la sociedad española ahorrará gasolina de una mejor manera.

Hay dos argumentos típicos contra este tipo de recargos. Uno que favorece a aquellos con mayor nivel de renta. Otro que una mejor medida sería potenciar el transporte público. Ninguna de las dos objeciones es adecuada. La primera porque el Estado recibe unos ingresos adicionales que son utilizados para pagar

pensiones, sanidad, educación, etc. (o reducir otros impuestos). Básicamente, intercambiamos el uso de combustible a aquellos que lo valoran de manera más alta a cambio de que financien cosas que queremos como sociedad. Asignar de manera incorrecta el uso de combustible, como lo hace la limitación de la velocidad, reduce los bienes y servicios que tiene la sociedad. Es mucho mejor producir la mayor cantidad posible de bienes y servicios (en mi definición de bienes y servicios incluyo ocio, parques, etc.) y repartirlos de una manera correcta. Es decir, al final un sistema bien diseñado de recargos favorece más a las personas de renta baja (que reciben los bienes públicos adicionales que podemos financiar o las reducciones de impuestos centradas en esos grupos) que a las personas de renta alta, por mucho que éstas sean las que conduzcan más.

La segunda objeción tiene un problema conceptual. Como decía antes, no está claro cómo queremos reducir el consumo de combustible en la sociedad. ¿Al ingeniero o a la familia que se va de fin de semana? Lo mismo pasa con el transporte público, ¿queremos que la familia vaya de fin de semana en tren o que se quede en casa? ¿Que la gente viva cerca del trabajo o lejos pero tenga un buen metro? En tanto que el transporte público significa que el tren o el metro va a estar subvencionado, la familia no internaliza por completo el coste de su viaje de fin de semana y el trabajador el coste de sus desplazamientos y por tanto, como sociedad, de nuevo no empleamos los recursos de la mejor manera posible.

Esto no quiere decir que no haya que tener unos buenos transportes públicos o que éstos tengan que mejorar (por ejemplo, para reducir la congestión). Simplemente que no es obvio que ésta sea la manera en la que la sociedad quiera responder a la escasez de combustible. A más y a mayores, un recargo sobre la gasolina puede ser destinado a subvencionar, pongamos, los trenes de cercanías y con ello encarecer el coche y abaratar el transporte público. Al final, una buena política de transportes públicos no es el sustituto del recargo sino un complemento en una política nacional coherente de ahorro energético. Tenemos, finalmente, una objeción a la que le doy más peso: el que la reducción de la velocidad máxima mejore la seguridad vial y que esto compense los costes de mala asignación de tiempo de conducción (la reducción de la contaminación también se logra con un recargo, que además también baja otra externalidad a la que me refería antes, la congestión). Esto bien puede ser así, pero aquí me fío de las palabras de Rubalcaba que indican que no es lo importante.

En resumen, y con todas las advertencias anteriores, mi opinión es que existen mejores maneras de ahorrar combustible.



LA COLUMNA INVITADA
JOAQUÍN LEGUINA

EL HOMBRE BLANCO

Los movimientos en Túnez, Egipto, Libia, Bahrein, Marruecos y otros países (mal llamados) árabes se han convertido en rebeliones populares contra las múltiples satrapías que —con la anuencia paternal de las cancillerías occidentales— existen en esa zona del mundo, sin embargo, tan potentes movilizaciones con sus consiguientes represiones no han producido en los gobiernos occidentales otra cosa que retórica. En Occidente, se está aplicando lo que ya dijera **Franklin D. Roosevelt** a propósito de **Somoza**, el dictador nicaraguense: "Este tipo es un hijo de puta, pero es nuestro hijo de puta".

En lo que concierne a la Unión Europea, ha quedado en evidencia, una vez más, aquella pesimista opinión según la cual "la Unión Europea posee un cuerpo deforme con unas extremidades y un tronco económicos gigantescos y una cabeza política y militar diminuta".

Pero, en este caso, el *pasotismo* europeo (y americano) no ha sido sólo institucional.

El más atronador silencio ha venido de otra parte: de unas sociedades civiles incapaces de otorgar la menor solidaridad hacia quienes, jugándose sus vidas, están reclamando unos derechos de los cuales los ciudadanos europeos y los americanos disfrutan ampliamente.

No es preciso volver la vista atrás hasta la guerra de Vietnam para constatar la capacidad de movilización de nuestras sociedades.

Por ejemplo, no hace tanto tiempo muchos millones de personas se movilizaron en España contra la intervención militar en Irak. Una intervención del Gobierno de Estados Unidos y de otros países coaligados avalada sólo por falsas sospechas que resultó desastrosa, pero que no fue tan injusta como la masacre que está perpetrando **Gadafi** contra su propio pueblo.

¿No será que en Europa las movilizaciones sólo se producen cuando *el malo de la película* es el Gobierno de los EEUU? Parecería que los europeos padecemos un síndrome —tan necio como masoquista— que nos lleva a sostener que de todos los males que maltratan a la Humanidad sólo es culpable el hombre blanco.



GETTY