

## Los resultados de los 110 km/h.

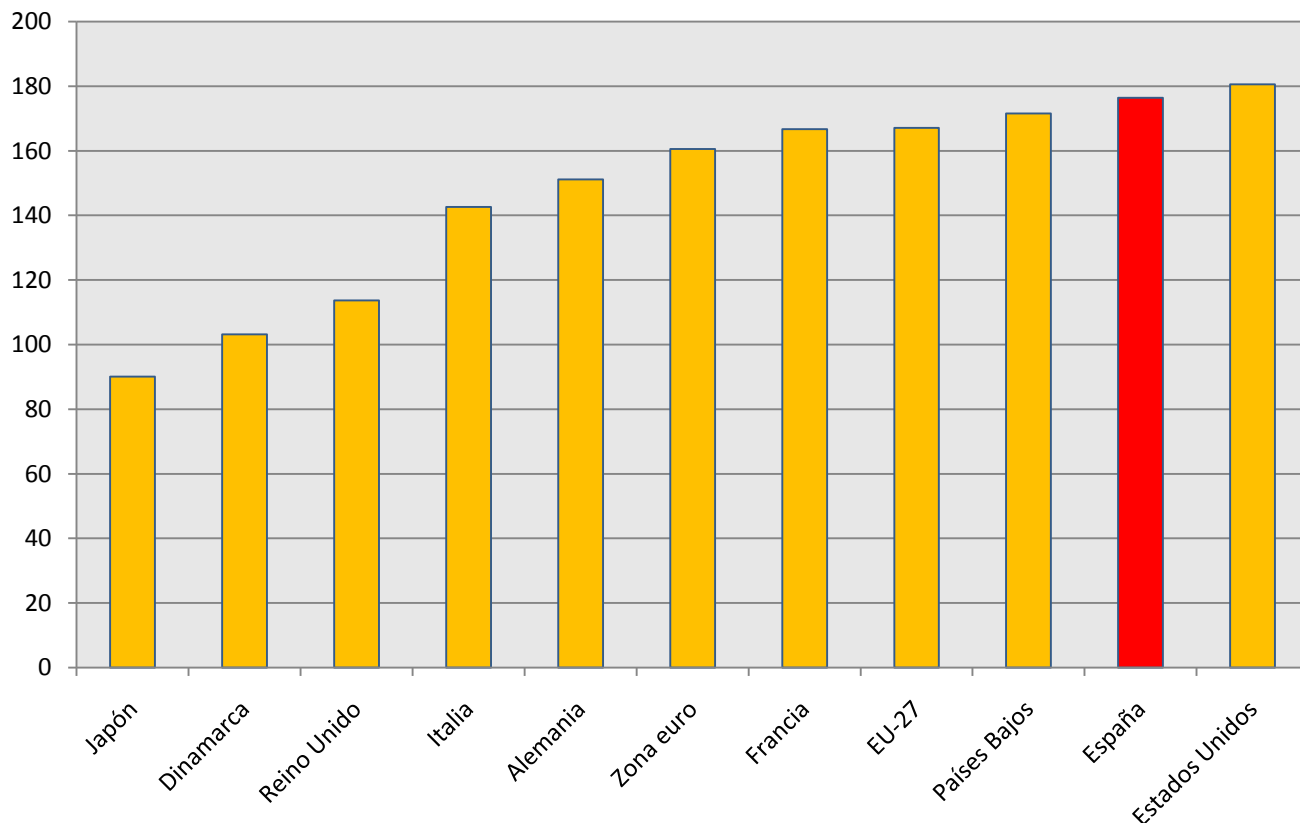
*Poca consistencia del primer balance del Plan Extraordinario de Ahorro Energético*

Hace unos días el ministro Miguel Sebastián [anunciaba en rueda de prensa los buenos resultados obtenidos con la introducción de la limitación de velocidad a 110 km/h](#) en las vías rápidas de nuestro país. Según sus cálculos, de continuar las cosas como han ido desde el 7 de marzo, fecha en que entró en vigor la medida, el año acabará con un ahorro en la factura petrolera de 1.150 millones de euros, es decir, casi la mitad de ahorro previsto con la totalidad de medidas de la campaña. Por tanto, aparentemente, un éxito sin precedentes de la nueva regulación.

Este ahorro se calcula partiendo de la fuerte caída del consumo de combustibles de automoción constatado el mes de marzo, y de unas previsiones de consumo obtenidas de un modelo que no se explicita. Se buscaban resultados inmediatos para restablecer una situación delicada, y los efectos de las políticas aplicadas han sido, según afirma el Ministerio, más contundentes y rápidos que la obtención de un premio de lotería. Enhorabuena, entonces, si no fuera por la manera como se hacen los cálculos y por la manera como se afronta un problema de carácter eminentemente estructural.

La economía española tiene un grave problema de eficiencia energética y eso le resta competitividad a un ritmo superior que a las economías de su entorno. Según datos de la Comisión Europea, mientras en 2008 en España se necesitaban 176 toneladas equivalentes de petróleo (TEP) para producir un millón de euros de producto interior bruto (PIB) a precios corrientes, la media en la zona euro de este indicador era un 10% inferior. Este diferencial se ampliaba hasta cotas más altas en el caso de algunos países como el Reino Unido, Dinamarca o Japón. Esto significa que, en un contexto de energía cara, mover la economía nos cuesta mucho más que a los países de nuestro entorno y, por tanto, resulta más complejo enderezar la situación económica general.

**ESPAÑA. A LA COLA DE LOS GRANDES EN EFICIENCIA ENERGÉTICA**  
Toneladas equivalentes de petróleo por millón de euros corrientes de PIB. Año 2008



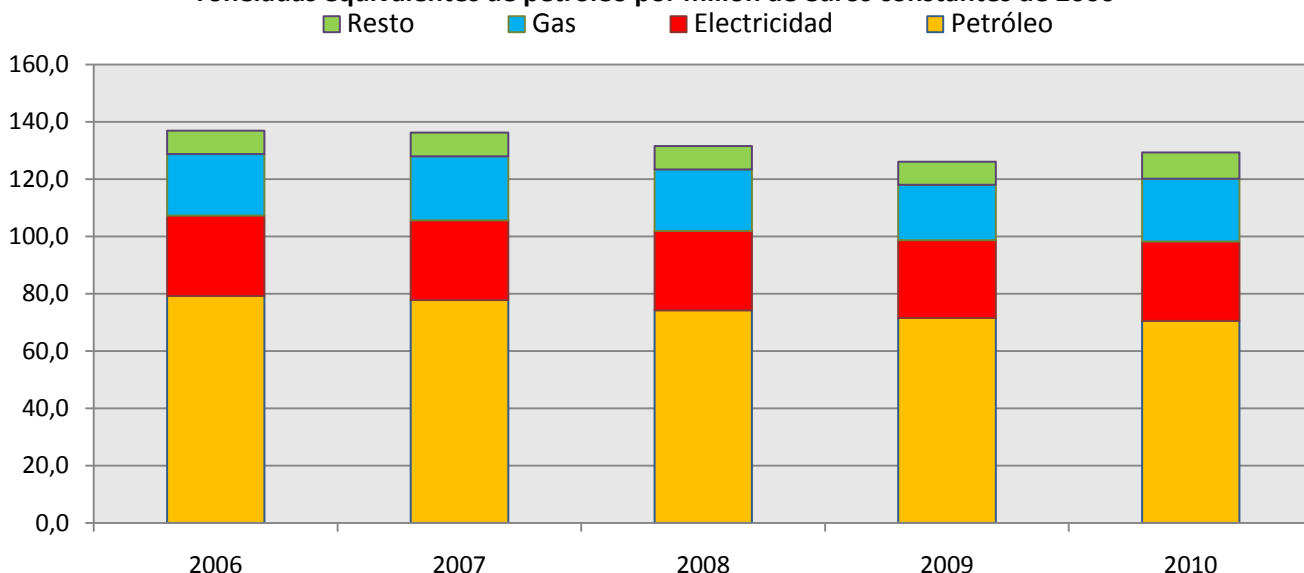
Fuente: Comisión Europea

Así pues, hay que afrontar el reto energético con decisión. Los resultados hasta la fecha no son malos. La crisis ha ayudado a mejorar nuestra eficiencia energética y a sustituir el consumo de un tipo de energía por otro. En 2010 el

petróleo era mucho menos importante como fuente de energía final que hace pocos años, y el avance en el campo de las energías renovables ha sido relevante, aunque aún es poco significativo. Y esto es el resultado de la política energética aplicada en los últimos años. A modo indicativo, por cada TEP que consumimos de energías renovables para generar una unidad de PIB consumimos diez de petróleo, cuatro de electricidad y tres de gas. Esta relación era de quince, cinco y cuatro hace tan sólo cinco años, lo que es una mejora muy notable, sin entrar ahora en consideraciones sobre el coste que tiene el hecho de primar las energías más limpias.

## CAE LA DEPENDENCIA DEL PETRÓLEO

Toneladas equivalentes de petróleo por millón de euros constantes de 2000

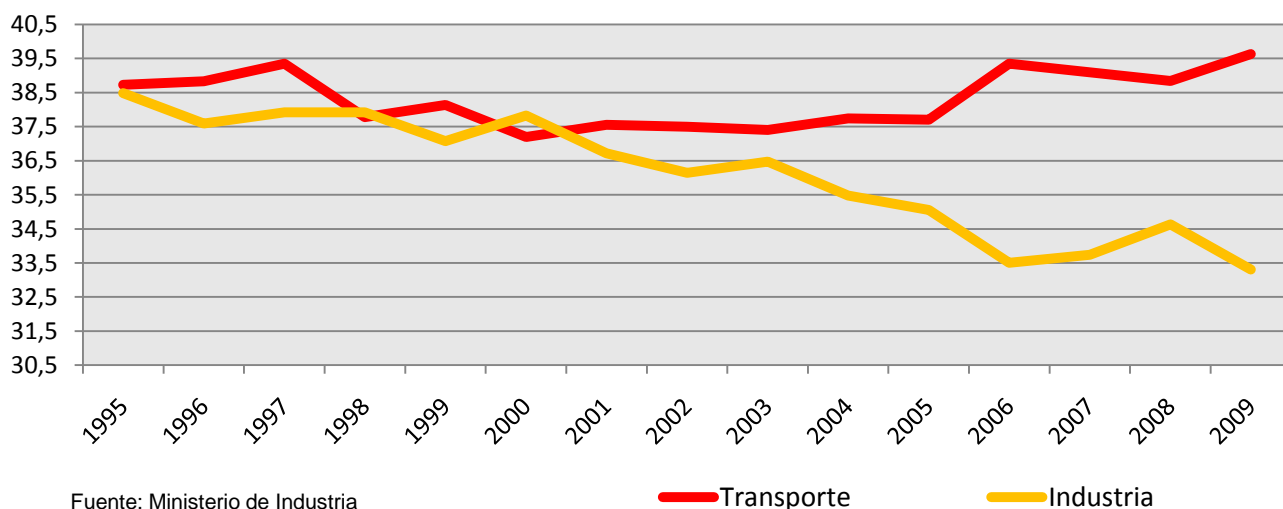


NOTA: (\*) Incluye carbón y renovables  
Fuente: Ministerio de Industria

El nivel de eficiencia energética responde a causas de naturaleza muy diversa, ya sean económicas (cambio en la estructura industrial), geográficas (clima y territorio), sociales o culturales. Pero sin duda el modelo del sistema de movilidad y transporte es decisivo en la cuestión. En nuestro país el transporte absorbe casi el 40% de la demanda de energía final, mientras que en la Unión Europea (27) la proporción queda en el 32%.

## LA CRISIS INDUSTRIAL CAMBIA EL MODELO DEL CONSUMO DE ENERGÍA FIAL

Porcentaje sobre el consumo total de cada sector



Fuente: Ministerio de Industria

Así pues, todo lo que suponga diseñar políticas rigurosas y consistentes para avanzar en la mejora de la eficiencia del sector del transporte y la movilidad será bienvenido y celebrado. En este sentido, en el campo energético se ha avanzado en los últimos años. A pesar de ello, otra cosa es lanzar las campanas al vuelo por unos resultados de consumo de carburante que seguramente poco tienen que ver con las medidas decretadas por el gobierno en su plan de ahorro energético y, aún menos, con las relativas a la limitación de la velocidad.

[La Fundación RACC ya explicó claramente cuál era su opinión sobre estas medidas.](#) En síntesis, la limitación de la velocidad tendría unos efectos muy modestos sobre el ahorro energético que, incluso, podrían quedar compensados por los costes asociados a la medida, tanto directos como, especialmente, los indirectos. De entrada, la limitación sólo afectaba a los trayectos de los vehículos ligeros en vías rápidas que fueran a más de 110 km/h, es decir, una proporción muy reducida de la distancia total por el conjunto de vehículos que circulan por el territorio español.

Según el Ministerio de Fomento, en 2009 la distancia total recorrida en la red de carreteras españolas por los vehículos que las transitaban fue de 253.252 millones de kilómetros. De estos, descontando la distancia recorrida por los vehículos pesados, un 50,3% lo hicieron vehículos ligeros por autovías y autopistas de peaje. También según la misma fuente, un 49% de los vehículos circulaba a una velocidad inferior a 100 km/h, un 35% entre 100 y 120 y el resto, un 16%, ultrapasaba el antiguo límite legal. Por otro lado, el 46,3% de la distancia recorrida lo era en los accesos a las ciudades, unas zonas que eventualmente están sometidas a mayor congestión y, en consecuencia, están asociadas a velocidades menores. Además, estos cálculos no tenían en cuenta el consumo correspondiente a las distancias recorridas en zonas urbanas, aproximadamente el 15% del total.

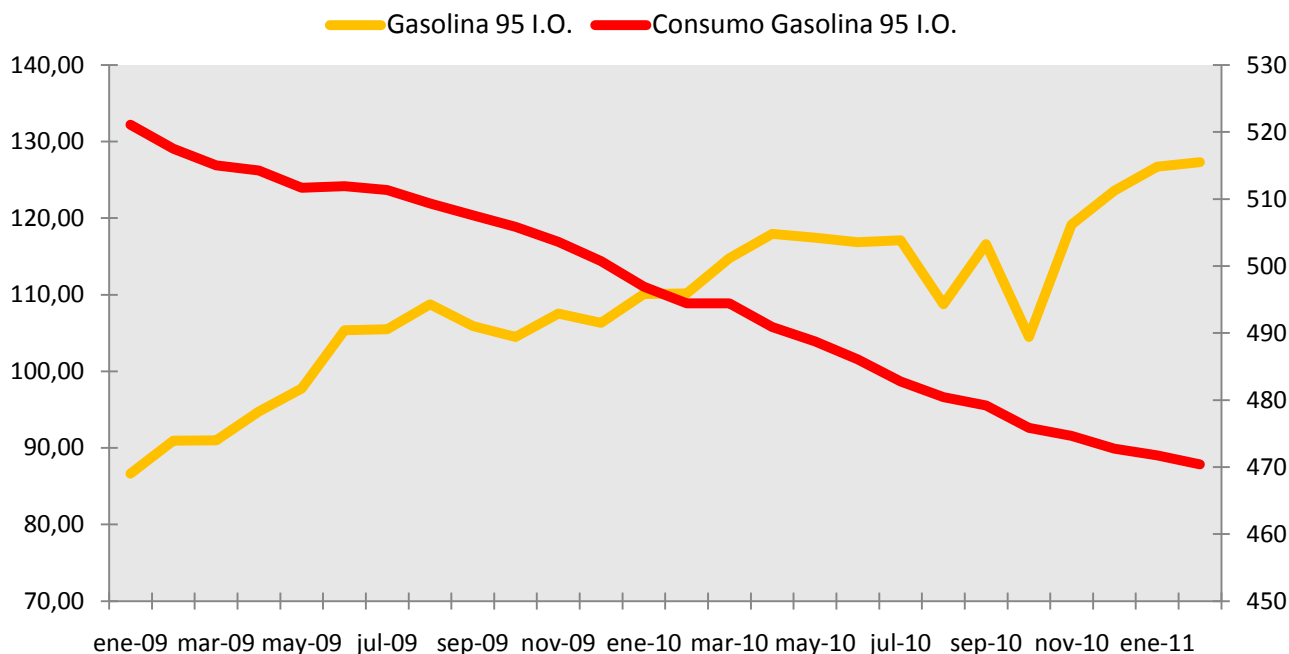
Así pues, en definitiva, la limitación de la velocidad puede haber afectado, como mucho, al 20% de los kilómetros recorridos, esperando que el 16% de conductores que circulaban por encima del límite legal anterior ahora se enteren ante el "España no puede aunque tú puedas" y alteren sin más sus hábitos de conducta.

¿Cuál es el ahorro derivado del nuevo marco legal? Considerando que la moderación media de la velocidad puede reportar una caída del consumo unitario de entre un 10 y un 15% se puede pensar en un decrecimiento del consumo de combustibles entorno al 2%. En términos monetarios, el ahorro directo puede situarse, en el mejor de los casos, entre los 200 y los 300 millones de euros que habría que comparar con los costes de la nueva señalización, de la campaña de comunicación, de la menor recaudación impositiva y, sobretodo, con la pérdida de tiempo. Una estimación simple de este punto nos llevaría, aplicando la reducción de velocidad exigida a la distancia recorrida por los vehículos afectados por esta medida, a unos 44 millones de horas perdidas en un año (o pasadas de más dentro del vehículo), es decir, el trabajo de unas 25.000 personas durante un año a jornada completa.

En cualquier caso, sea cual sea el alcance de la medida, es discutible afirmar que la caída de consumo de combustible de automoción en marzo se debe de forma exclusiva, o casi, a la aplicación de la nueva regulación. Las bases de la argumentación parecen inestables y las cifras muy hinchadas. Es verdad que el consumo de combustibles está íntimamente ligado a la velocidad, pero lo está también íntimamente, a la distancia recorrida y, desde luego, a los precios, que en marzo llegaron a máximos históricos.

## EL CONSUMO DE GASOLINA ACUSA LAS SUBIDAS DE PRECIO

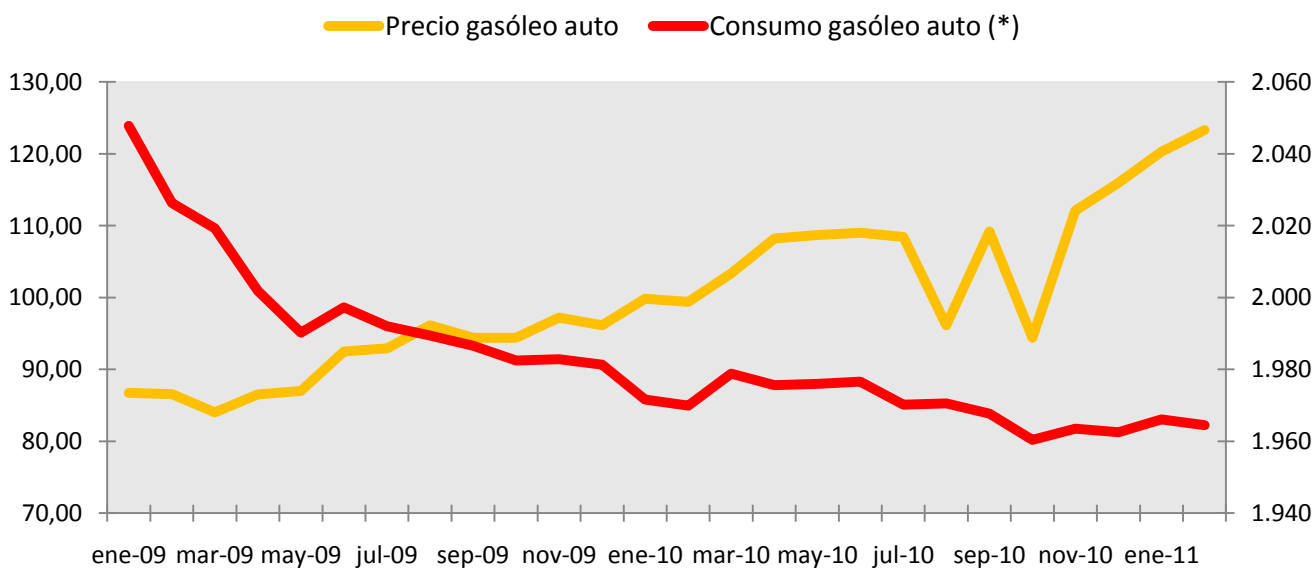
Precio de la gasolina 95 en céntimos de euro por litro y consumo en toneladas (\*)



NOTA: (\*) Media móvil de 12 meses  
 FUENTES: Boletín Estadístico de Hidrocarburos i Oil Bulletin.

## EL CONSUMO DE GASÓLEO MODERA SU DESCENSO A PESAR DE LAS SUBIDAS DE PRECIO

Precio del gasóleo de automoción en céntimos de euro por litro y consumo en toneladas (\*)

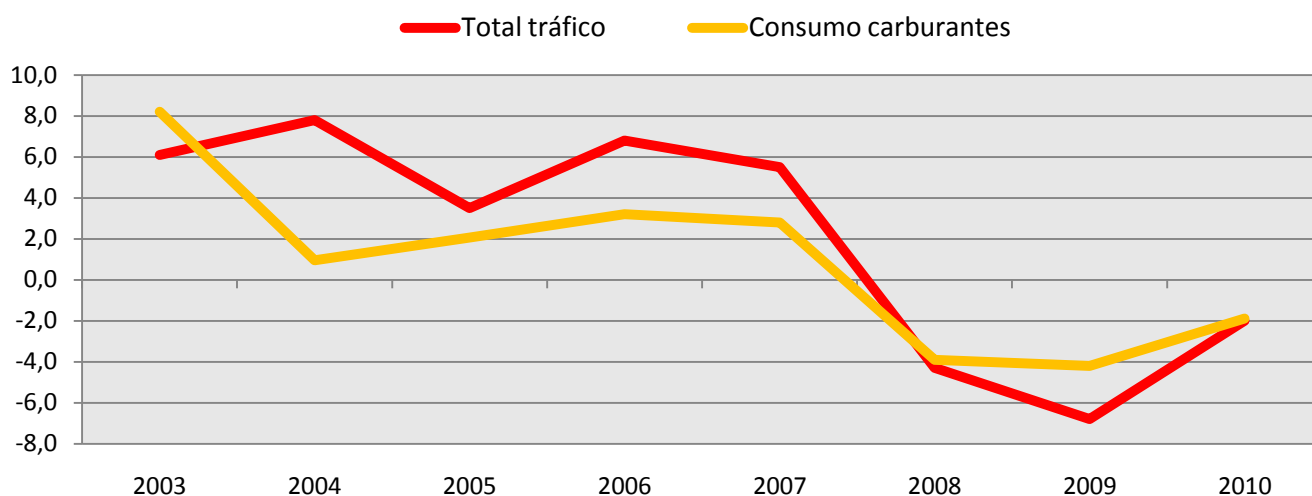


NOTA: (\*) Media móvil de 12 meses  
 FUENTES: Boletín Estadístico de Hidrocarburos i Oil Bulletin.

Visto así, seguro que la continuidad del ascenso del precio de los carburantes puede haber intensificado el ritmo del descenso del consumo de combustibles constatado los últimos meses.

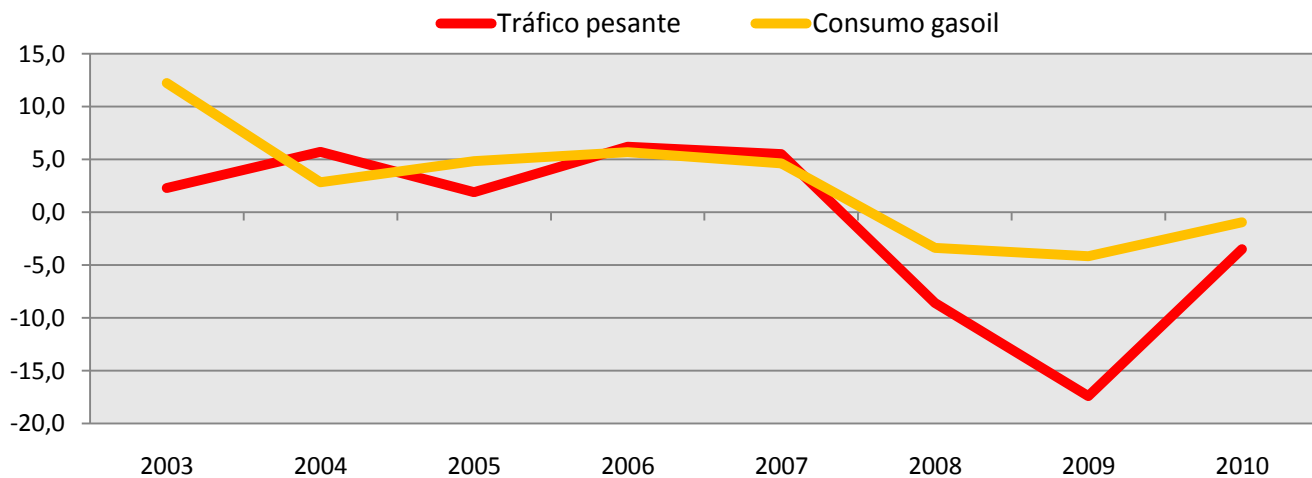
Por otro lado, en cuanto a las distancias recorridas por el conjunto de la red, los únicos datos que tenemos llegan al 2009 y también la serie histórica subraya la correlación estrecha entre consumo de combustibles y movilidad por carretera. Desde el año 2009, el único dato disponible se limita a las distancias recorridas por vehículos ligeros en las vías de peaje que, según el Ministerio de Fomento, representan cerca del 10% del total. En el año 2010 la distancia recorrida en estas vías cayó un 2% y el consumo de carburantes, un 1,9%. La correlación en años anteriores también es muy elevada. En 2011 sólo tenemos el dato de enero, y no aporta una evidencia clara aún, pero en ningún caso da apoyo a las tesis gubernamentales: el tráfico total cayó un 2,3% en las autopistas, mientras que el consumo de combustibles de automoción aumentó un 1,5%.

### TRÁFICO EN AUTOPISTAS DE PEAJE Y CONSUMO DE CARBURANTES Tasa de variación anual



NOTA: Datos de tráfico en veh-km y consumo de carburantes en toneladas  
FUENTE: Ministerio de Fomento

### TRÁFICO DE VEHÍCULOS PESADOS EN AUTOPISTAS DE PEAJE Y CONSUMO DE GASÓLEO Tasa de variación anual



NOTA: Datos de tráfico en veh-km y consumo de carburantes en toneladas  
FUENTE: Ministerio de Fomento

Los datos de marzo, además, incorporan el efecto Semana Santa, que en 2010 empezó el 28 de marzo, mientras que este año llegó a finales de abril. Es lógico, pues, como apunta el Ministerio, que el consumo de carburantes del mes de marzo de 2011 sea inferior al del año anterior, ya que no incorpora, como es evidente, los millares de litros repostados para encarar una operación salida de millones de desplazamientos, como es la de Semana Santa (a pesar de que este año el mal tiempo nos la ha jugado y las cifras disponibles apuntan a un descenso de la movilidad respecto el año pasado).

En consecuencia, mucho nos tememos que el descenso del consumo de carburantes constatado en el mes de marzo del 2011, un 7,9% según los datos aportados por el ministro de Industria, puede haberse debido principalmente a factores adicionales de la moderación generalizada de la velocidad adoptada por los conductores en las carreteras españolas, y que todo el ahorro calculado a partir de este descenso sea más un deseo que una realidad contrastada.

Es verdad que el número de denuncias por exceso de velocidad ha caído de manera exponencial al poco de entrar en vigor la norma, según datos publicados por la Dirección General de Tráfico, y que eso también se ha interpretado y celebrado por parte del Ministerio como una buena aceptación de la norma. Quizás sea ésta también una conclusión un poco audaz: los automovilistas, como el conjunto de ciudadanos, actúan de forma racional y tienden a cumplir las normas cuando su incumplimiento puede acabar afectando a su bolsillo. No hay que confundir, pues, racionalidad con aceptación y, mucho menos, en este caso, con apoyo.

La cuestión energética bastante importante como para que se afronte con seriedad y no con balances poco fundamentados. El problema de la energía requiere, al menos en cuanto al transporte se refiere, una actuación continuada, rigurosa y consistente, aplicando políticas de regulación e incentivos apropiados, e interviniendo en aspectos clave de las infraestructuras. En este sentido, el Libro Blanco de la Movilidad que comentábamos el mes pasado, era una buena hoja de ruta para alcanzar soluciones de fondo en el problema estructural del abastecimiento energético.