

Els resultats dels 110km/h.

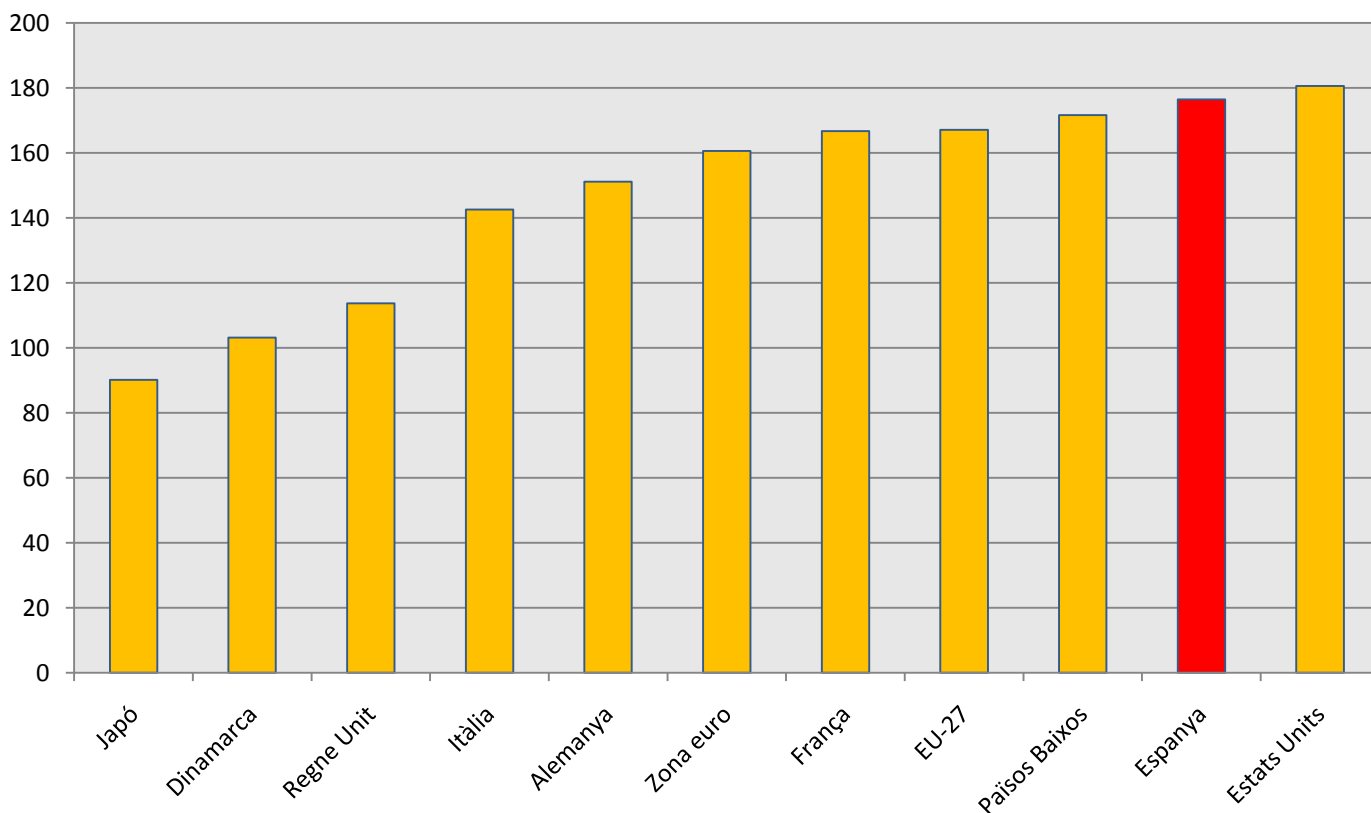
Poca consistència del primer balanç del Pla Extraordinari d'Estalvi Energètic

Ara fa pocs dies el ministre Miguel Sebastián [anunciava en roda de premsa els bons resultats obtinguts amb la introducció de la limitació de velocitat a 110 km/h](#) a les vies ràpides del nostre país. Segons els seus càlculs, si les coses continuen com han anat des del 7 de març, data en què va entrar en vigor la mesura, l'any acabarà amb un estalvi en la factura petrolera de 1.150 milions d'euros; és a dir, gairebé la meitat de l'estalvi previst amb la totalitat de mesures de la campanya. Per tant, aparentment, és un èxit sense precedents de la nova regulació.

Aquest estalvi es calcula partint de la forta caiguda del consum de combustibles d'automoció constatat el mes de març, i d'unes previsions de consum obtingudes d'un model que no s'explicita. Es buscaven resultats immediats per a redreçar una situació delicada, i els efectes de les polítiques aplicades han sigut, segons afirma el Ministeri, més contundents i ràpids que l'obtenció d'un premi de loteria. Enhorabona, doncs, si no fos per la manera com es fan els càlculs i per la manera com s'afronta un problema de caràcter eminentment estructural.

L'economia espanyola té un problema greu d'eficiència energètica, i això li resta competitivitat a un ritme superior que a les economies del seu entorn. Segons dades de la Comissió Europea, mentre el 2008 Espanya necessitava 176 tones equivalents de petroli (TEP) per a produir un milió d'euros de producte interior brut (PIB) a preus corrents, la mitjana d'aquest indicador a la zona euro era un 10% inferior. Aquest diferencial s'ampliava fins a cotes molt més elevades en el cas d'alguns països com el Regne Unit, Dinamarca o el Japó. Això vol dir que, en un context d'energia cara, moure l'economia ens costa molt més que als països del nostre entorn i, per tant, esdevé més complex redreçar la situació econòmica general.

ESPANYA, A LA CUA DELS GRANS EN EFICIÈNCIA ENERGÈTICA Tones equivalents de petroli per milió d'euros corrents de PIB. Any 2008

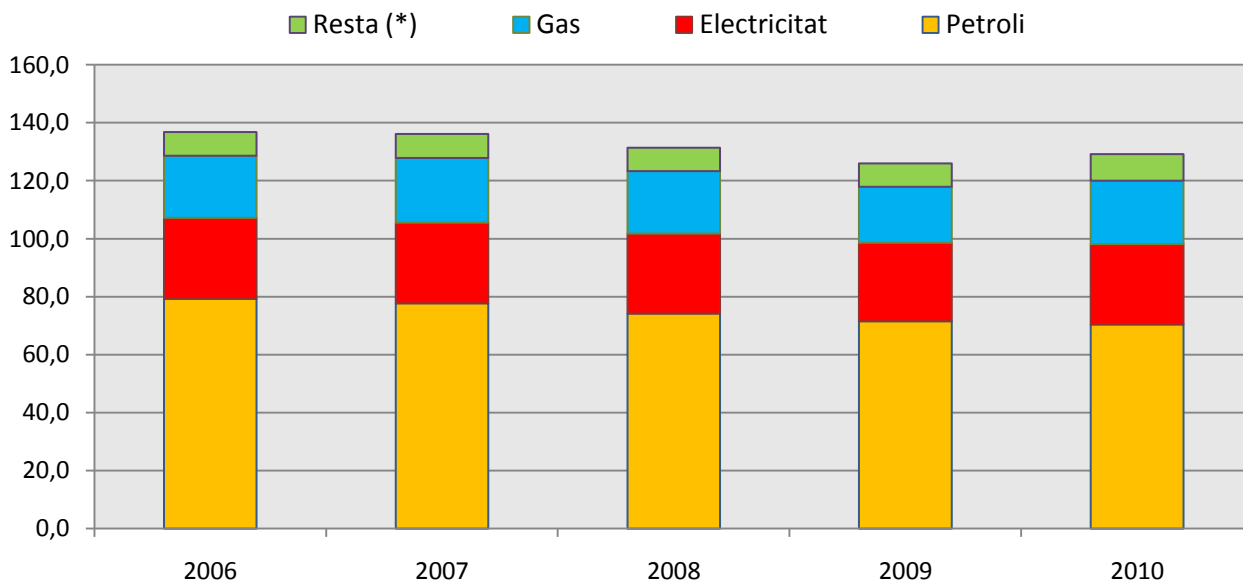


Font: Comissió Europea

Cal afrontar, doncs, el repte energètic amb decisió. Els resultats fins a la data no són dolents. La crisi ha ajudat a millorar la nostra eficiència energètica i a substituir el consum d'un tipus d'energia per un altre. L'any 2010 el petroli era molt menys important com a font d'energia final que fa pocs anys, i l'avanç de les energies renovables ha estat rellevant, per bé que encara és poc significatiu. Això és el resultat de la política energètica aplicada els darrers anys. A títol indicatiu, per cada TEP que consumim d'energies renovables per a generar una unitat de PIB, en consumim deu de petroli, quatre d'electricitat i tres de gas. Aquesta relació era de quinze, cinc i quatre només cinc anys, la qual cosa suposa una millora molt notable, sense entrar ara en consideracions sobre el cost que té el fet de donar preferència a les energies més netes.

CAU LA DEPENDÈNCIA DEL PETROLI

Tones equivalents de petroli per milió d'euros constants de 2000

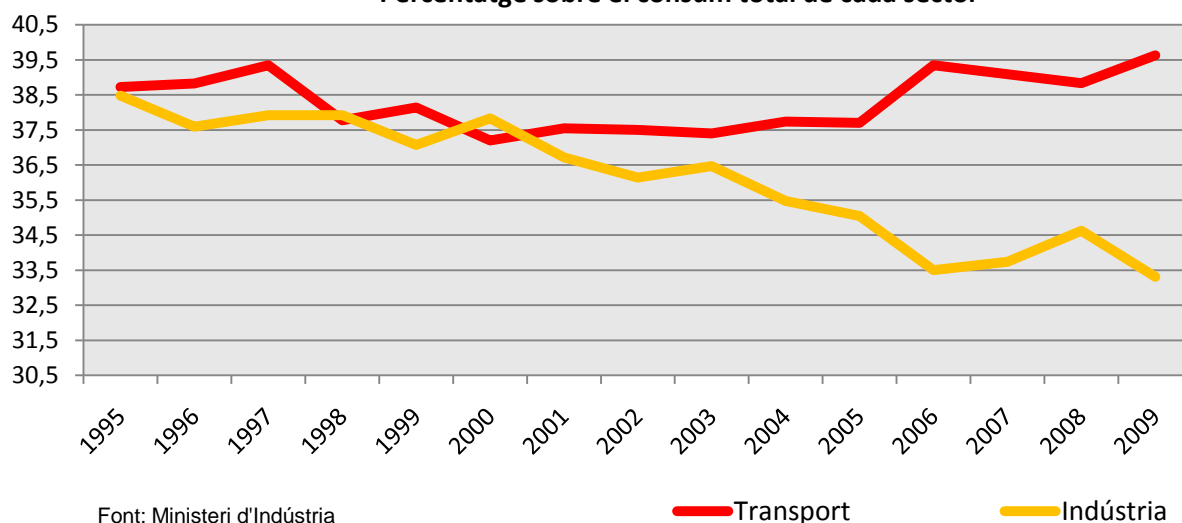


NOTA: (*) Inclou carbó i renovables
Font: Ministeri d'Indústria

El nivell d'eficiència energètica respon a causes de naturalesa molt diversa, ja siguin econòmiques (canvi en l'estructura industrial), geogràfiques (clima i territori), socials o culturals. Sens dubte, però, el model del sistema de mobilitat i transport és decisiu en la qüestió. Al nostre país el transport absorbeix gairebé el 40% de la demanda d'energia final mentre que a la Unió Europea (27) la proporció queda en el 32%.

LA CRISI INDUSTRIAL CANVIA EL MODEL DEL CONSUM D'ENERGIA FINAL

Percentatge sobre el consum total de cada sector



Font: Ministeri d'Indústria

— Transport

— Indústria

Així doncs, tot allò que suposi dissenyar polítiques rigoroses i consistents per a avançar en la millora de l'eficiència del sector del transport i de la mobilitat ha de ser benvingut i celebrat. En aquest sentit, en el camp energètic s'ha avançat els darrers anys. Ara bé, una altra cosa es llençar les campanes al vol per uns resultats de consum de carburant que segurament tenen poc a veure amb les mesures decretades pel govern en el seu pla d'estalvi energètic i, encara menys, amb les relatives a la limitació de la velocitat.

[La Fundació RACC ja va explicar clarament quin era el seu parer sobre aquestes mesures.](#) En síntesi, la limitació de la velocitat tindria uns efectes molt modestos sobre l'estalvi energètic que, fins i tot, podrien quedar compensats pels costos associats a la mesura, tant els directes com, especialment, els indirectes. D'entrada, la limitació afectava només els trajectes dels vehicles lleugers en vies ràpides que circuïessin a més de 110 km/hora, és a dir, una proporció molt reduïda de la distància total recorreguda pel conjunt de vehicles que circulen pel territori espanyol.

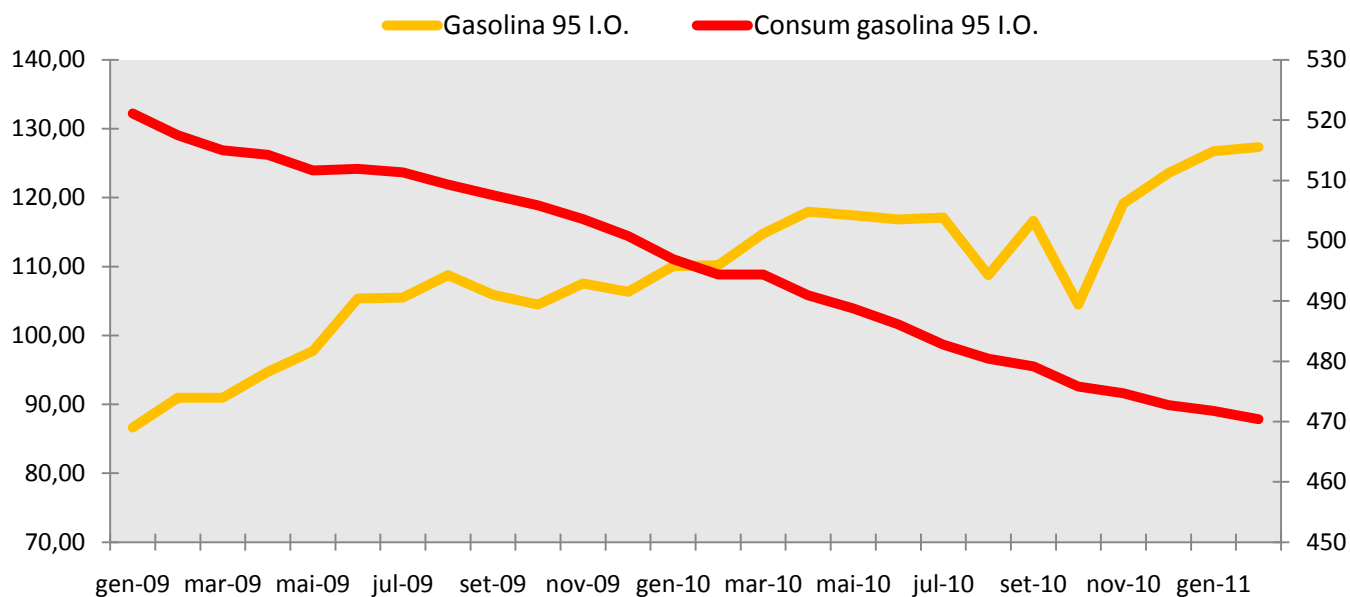
Segons el Ministeri de Foment, l'any 2009 la distància total recorreguda en la xarxa de carreteres espanyoles pels vehicles que hi van passar va ser de 253.252 milions de quilòmetres. D'aquests, descomptant la distància recorreguda pels vehicles pesants, un 50,3% van ser fets a autovies i autopistes de peatge per vehicles lleugers. També segons la mateixa font, un 49% dels vehicles circulava a una velocitat inferior a 100 km/hora, un 35% entre 100 i 120 i la resta, un 16%, ultrapassava l'antic límit legal. D'altra banda, el 46,3% de la distància recorreguda ho era en els accessos a les ciutats, unes zones que eventualment estan sotmeses a més congestió i, en conseqüència, estan associades a velocitats menors. A més, aquests càlculs no tenien en compte el consum corresponent a les distàncies recorregudes en zones urbanes, aproximadament el 15% del total.

Per tant, comptat i debatut, la limitació de la velocitat pot haver afectat, a tot estirar, el 20% dels quilòmetres recorreguts, bo i esperant que el 16% de conductors que circulaven per sobre el límit legal anterior ara s'entendrexin davant l'"Espanya no pot encara que tu puguis" i alterin, tot d'una, els seus hàbits de conducta.

Quin és l'estalvi derivat del nou marc legal? Tenint en compte que la moderació mitjana de la velocitat pot reportar una caiguda del consum unitari entre un 10 i un 15%, podem pensar en un decrement del consum de combustibles de prop del 2%. En termes monetaris, l'estalvi directe pot situar-se en el millor dels casos entre els 200 i 300 milions d'euros que haurien de comparar-se amb els costos de la nova senyalització, de la campanya de comunicació, la menor recaptació impositiva i, sobretot, amb la pèrdua de temps. Una estimació simple d'aquest punt ens portaria, aplicant la reducció de velocitat exigida a la distància recorreguda pels vehicles afectats per la mesura, a uns 44 milions d'hores perdudes en un any (o passades de més dins el vehicle), és a dir, la feina d'unes 25.000 persones durant un any a jornada completa.

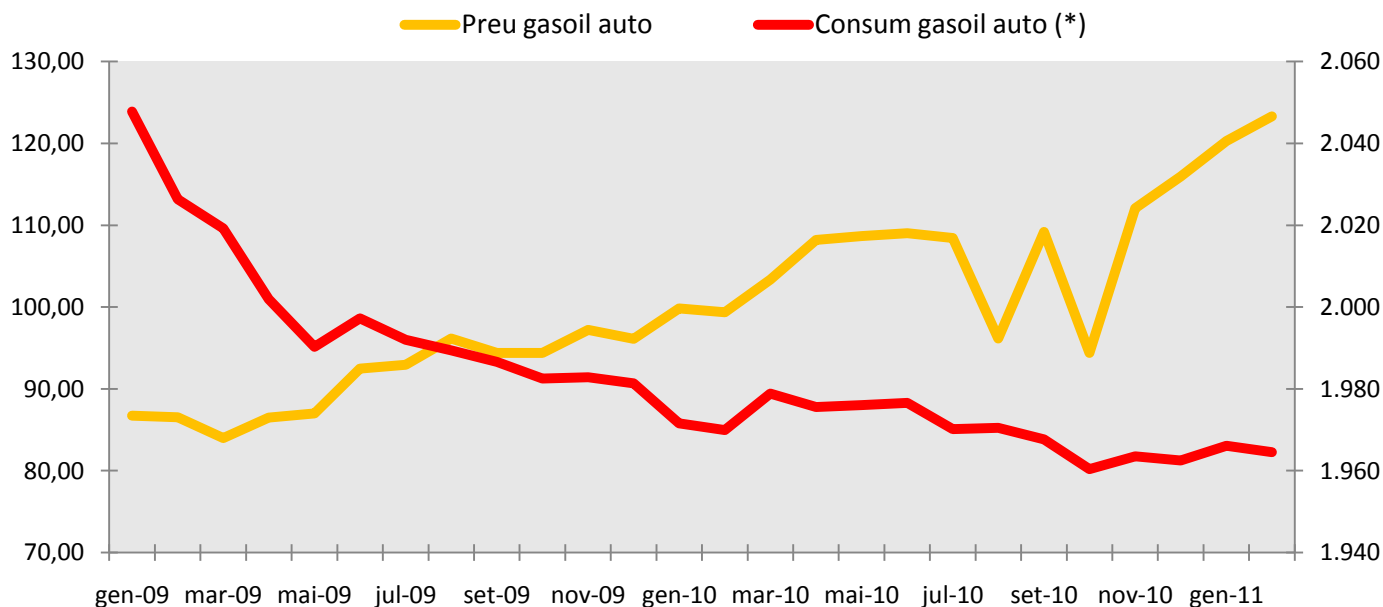
En qualsevol cas, sigui quin sigui l'abast de la mesura, és discutible afirmar que la caiguda de consum de combustibles d'automoció durant el mes de març es deu de forma exclusiva, o gairebé, a l'aplicació de la nova regulació. Les bases de l'argumentació semblen febles i les xifres molt gruixudes. És veritat que el consum de combustibles està íntimament lligat a la velocitat, però ho està, també íntimament, a la distància recorreguda i, per descomptat, als preus, que al març van arribar a màxims.

EL CONSUM DE BENZINA ACUSA LES PUJADES DE PREU Preu de la benzina 95 en cèntims d'euro per litre i consum en tones (*)



NOTA: (*) Mitjana mòbil de 12 mesos
 FONTS: Boletín Estadístico de Hidrocarburos i Oil Bulletin.

EL CONSUM DE GASOIL MODERA EL SEU DESCENS MALGRAT LES PUJADES DE PREU Preu del gasoil automoció en cts d'euro per litre i consum en tones (*)

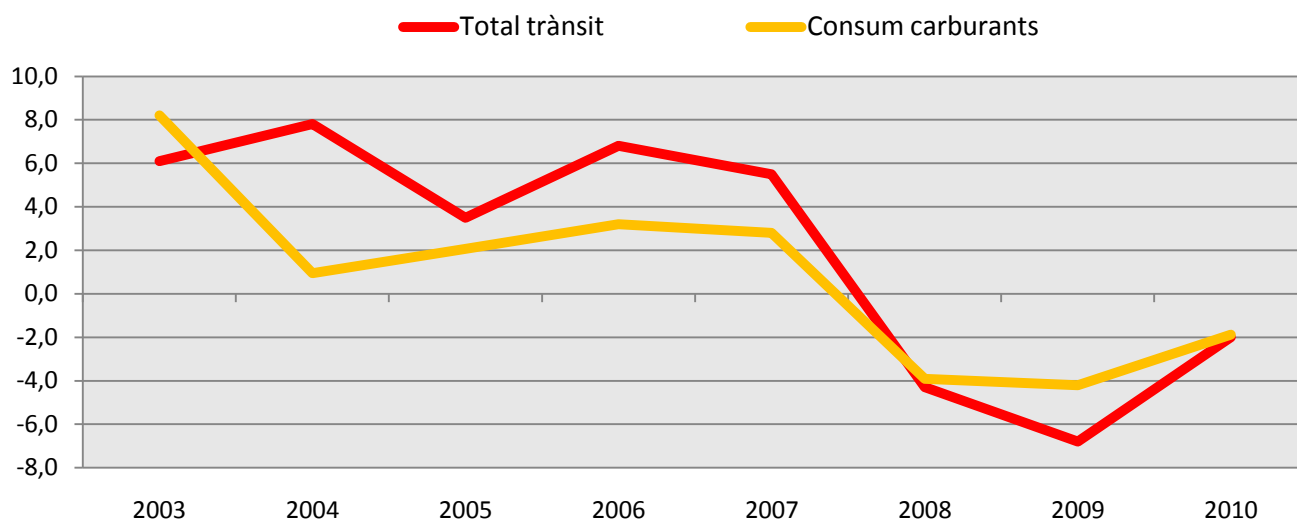


NOTA: (*) Mitjana mòbil de 12 mesos
 FONTS: Boletín Estadístico de Hidrocarburos i Oil Bulletin.

Així, de ben segur que la continuïtat de l'ascens del preu dels carburants pot haver intensificat el ritme de descens del consum de combustibles constatat els darrers mesos.

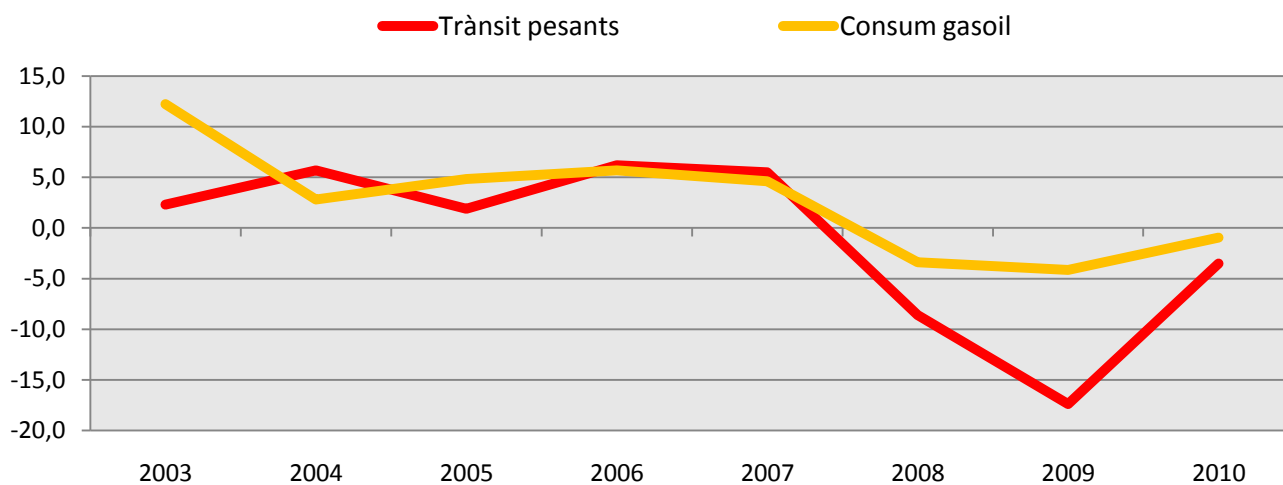
D'altra banda, pel que fa a les distàncies recorregudes al conjunt de la xarxa les úniques dades que tenim arriben al 2009 i també la sèrie històrica ens posa de manifest la correlació estreta entre consum de combustibles i mobilitat per carretera. Del 2009 ençà, l'única dada disponible es limita a les distàncies recorregudes per vehicles lleugers a les vies de peatge que, segons el Ministeri de Foment, representen prop del 10% del total. L'any 2010 la distància recorreguda en aquestes vies va caure un 2% i el consum de carburants, un 1,9%. La correlació en anys anteriors és també molt elevada. El 2011 només tenim la dada de gener i no aporta una evidència clara encara. De totes maneres, en cap cas no dóna suport a les tesis governamentals: el trànsit total cau un 2,3% a les autopistes, mentre que el consum de combustibles d'automoció augmenta un 1,5%.

TRÀNSIT EN AUTOPISTES DE PEATGE I CONSUM DE CARBURANTS Taxes de variació anual



NOTA: Dades de trànsit en veh-km i consum de carburants en tones.
FONT: Ministeri de Foment

TRÀNSIT DE VEHICLES PESANTS EN AUTOPISTES DE PEATGE I CONSUM DE GASOIL Taxa de variació anual



NOTA: Dades de trànsit en veh-km i consum de carburants en tones.
FONT: Ministeri de Foment

A banda d'això, les dades de març incorporen l'efecte Setmana Santa, que el 2010 va començar el 28 de març mentre que enguany ha arribat ben entrat el mes d'abril. És ben lògic, doncs, com apunta el Ministeri, que el consum de carburants del mes de març del 2011 sigui inferior al de l'any anterior, perquè no incorpora, com és evident, els milers de litres posats als dipòsits per encarar una operació sortida de milions de desplaçaments com és la de la Setmana Santa (tot i que aquest any el mal temps ens ha jugat una mala passada i les xifres disponibles apunten a un descens de la mobilitat respecte de l'any passat).

Per tant, podem suposar que el descens del consum de carburants constatat al mes de març del 2011, un 7,9% segons les dades aportades pel ministre d'Indústria, pot ser degut principalment a factors addicionals de la moderació generalitzada de la velocitat adoptada pels conductors a les carreteres espanyoles, i que tot l'estalvi calculat a partir d'aquest descens sigui més un desig que una realitat contrastada.

És veritat que el nombre de denúncies per excés de velocitat ha caigut de manera exponencial al cap de poc d'entrar en vigor la norma, d'acord amb les dades publicades per la Direcció General de Trànsit, i que això ha estat també interpretat i celebrat per part del Ministeri com una bona acceptació de la norma. Potser aquesta també sigui una conclusió una mica agosarada: els automobilistes, com el conjunt dels ciutadans, actuen de forma racional i tendeixen a complir les normes quan incomplir-les pot acabar afectant la butxaca. No podem confondre, doncs, racionalitat amb acceptació i, encara menys, en aquest cas, amb suport.

La qüestió energètica és prou important com perquè s'afronti seriosament i no amb balanços poc fonamentats. El problema de l'energia requereix, almenys pel que fa al transport, una actuació continuada, rigorosa i consistent, aplicant polítiques de regulació i incentius apropiats, i intervenint en aspectes clau de les infraestructures. En aquest sentit, el Llibre Blanc de la Mobilitat que comentàvem el mes passat era un bon full de ruta per a assolir solucions de fons al problema estructural del proveïment energètic.