

**Conclusiones.** La nueva normativa de disminuir la velocidad a 110 kilómetros por hora en autopistas y autovías españolas pretende ahorrar combustible. No obstante, tras analizar la iniciativa, no parece que vaya a ayudar al bolsillo de los conductores.

# Velocidad y neumáticos, un ahorro que no lo es tanto

José B. Pino  
VALENCIA

## ANÁLISIS

■ Reducir en 10 km por hora la velocidad en las autopistas y las autovías y sustituir los neumáticos de los automóviles son las propuestas estelares de la temporada invierno-primavera para rebajar el consumo de combustible. ¿Idea brillante? ¿Genialidad? No, gracias, simplemente disparatada ocurrencia. Lo que se ahorra por un lado se gasta por el otro. Ojo, amigo conductor, no se confíe. No siga al pie de la letra las recomendaciones de la superioridad: puede encontrarse con que al final en realidad pierde dinero. Las cosas muchas veces no son lo que parecen. Disminuir la velocidad resta consumo de combustible pero aumenta el tiempo de desplazamiento. A más horas con el motor encendido, más carburante quemado. No hay que olvidar el peso de otros factores como la seguridad y la improductividad. Cuanto más se está al volante, más aumenta la fatiga. Más riesgo se corre. Cuanto más se está al volante, menos disponibilidad para otras actividades. Los minutos valen dinero. Si se emplean en conducir no se dedican al ocio o al trabajo.

Desmenucemos: en un recorrido tipo de 4 horas por autopista o autovía, el ahorro de combustible de bajar de 120 km por hora a 110 no llega al 10%. Para un coche de tipo medio que consume unos 7,5 litros cada 100 km, esa reducción supone un ahorro de 1 euro por hora. Es decir, 4 euros en el hipotético viaje.



EFE/J. DIGES

## Pegatinas de 110 Un cambio contrarreloj

► El Gobierno inició anoche la modificación de las señales de tráfico de 120 km/hora por las de 110, para reducir la velocidad máxima en las carreteras dentro del paquete de medidas de ahorro energético. El cambio de las señales comenzó a las 21.00 horas y continuará durante todo el día de hoy, en la mayoría de las autopistas y autovías españolas. La norma, que estará vigente al menos hasta el 30 de junio, entra en vigor a las seis de la mañana de hoy, domingo.

Pero, habremos empleado casi media hora más en completar el itinerario. Media hora más de consumo, 3 litros. O sea que ahorrar 4 euros hay que gastar, al precio hoy del gasóleo, 3,50. No hace falta ser un Nobel para sacar conclusiones. Nos han quedado 50 céntimos. Eso es todo. Además, no ahorramos todos. La limitación de velocidad para disminuir consumo, y por tanto factura energética, se aplica en autopistas y autovías, por donde circulan el 40% de los vehículos. El 60% siguen gastando lo de antes.

Vayamos a los neumáticos. Con gomas nuevas el consumo disminuye, pero para renovarlas hay que realizar una inversión mínima de 300 euros. La fabricación de neumáticos consume derivados del petróleo, así que lo comido por lo servido: lo que hipotéticamente vayamos a ahorrar en el asfalto lo van a necesitar de más las fábricas por el aumento de producción. De querer adentrarse en estas profundidades, como Alonso en el pit lane, los ministros de Industria y Fomento tenían una solución fácil. Dado que el 70% de los vehículos que circulan por España lo hacen con una presión inadecuada en las ruedas, algo que dispara el consumo, habría bastado con obligar a inflar los neumáticos. Más barato y sencillo, imposible. Hay múltiples variables que convierten en peregrinas estas iniciativas. Si el conductor que levanta el pie del acelerador fuma y abre la ventanilla, varía la aerodinámica y eleva el consumo. Como va a llegar más tarde y está más tiempo en la carretera, este crecerá exponencialmente: el supuesto ahorro sale caro. Puestos a ser originales y dada la coyuntura, mejor tirar la casa por la ventana: Que nos obliguen a renovar el parque de automóviles, muy obsoleto, e impongan nuevos coches con neumáticos ecológicos. La factura energética se reduciría hasta un 30% y la economía se reactivaría. Alegría para los fabricantes de coches, albricias para los concesionarios, felicidad para los distribuidores de gomas y gran cabreo para usted, querido conductor, que al final es el que siempre acaba pagándolo todo de su bolsillo.

- El autor explica que la reducción de la velocidad máxima no servirá para ahorrar tanto como se ha anunciado
- Sostiene que el coste de los retrasos en los desplazamientos será cinco veces superior al ahorro energético

# La incongruencia de circular a 110 km/h

**L**A MEDIDA aprobada de reducir la velocidad en autopistas y autovías a 110 km/h en aras a una reducción del consumo de carburantes es inconsistente en sí misma y, más aún, incongruente con la propuesta, lanzada siete días antes, de reducir la velocidad genérica en ciudades a 30 km/h.

Ambas decisiones tienen unas consecuencias energéticas totalmente contrapuestas. Si bien la bajada de velocidad en autopistas puede suponer una ligera reducción del consumo de carburantes (aunque mucho menor que la anunciada), la disminución a 30 km/h supone un importante aumento del mismo.

La medida en autopistas sólo afectará a los turismos que circulen a velocidades mayores, mientras que en el ámbito urbano la decisión implicará a un porcentaje importante de la circulación.

Para un vehículo ligero que circulara aisladamente y a velocidad constante, rebajar la velocidad de 110 km/h a 120 km/h supondría una disminución aproximada del consumo de combustible del 8% y 6% para diésel y gasolina, respectivamente. Sin embargo, sólo un 50% de la movilidad por carretera se lleva a cabo en autopistas

y autovías, y, además, muchas de ellas cuentan con tramos cuyo límite de velocidad ya es inferior a 120 km/h por su trazado más exigente.

Además, muchas investigaciones han de-

mostrado que una bajada de 10 km/h en el límite de velocidad sólo supone una disminución de 2,5 km/h en la velocidad media de circulación, porque ya hay bastantes vehículos que circulan por debajo del lími-

te. Con esta disminución real, la reducción individual sería sólo del 2% y 1,8%, para diésel y gasolina, respectivamente. Por tanto, la disminución global del consumo de combustible por la reducción a 110 km/h será muy inferior a la anunciada, y no llegará a un 1%. En términos económicos, la reducción efectiva real supondría sólo un ahorro anual de unos 12 litros por turismo del parque de vehículos, que de forma agregada serían unos 280 millones de euros. Pero a efectos finalistas, si se descuentan los impuestos que gravan los combustibles, el ahorro de la factura nacional en petróleo sólo sería del orden de 70 millones de euros, frente a los 1.400 millones de euros anunciados, es decir, un 5%.

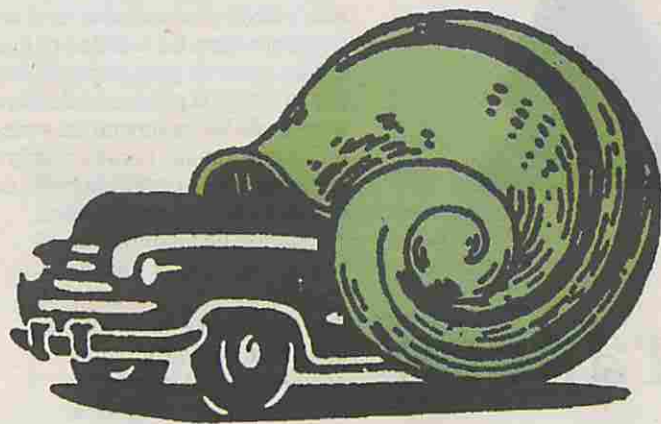
Pero el balance debe ser global, ya que esta medida supone una penalización de la movilidad al demorar el transporte de personas. Con las mismas bases expuestas, el acumulado anual de tiempo añadido en los desplazamientos en autopistas y autovías puede ser del orden de 32 millones de horas, cuyo coste es unas cinco veces superior al ahorro energético. No hay que olvidar que la movilidad es un factor de competitividad clave para un país desarrollado.

Además, desde el punto de vista de la seguridad vial, el obligar a circular a 110 km/h sobre tramos de carreteras que se diseñaron para altas velocidades, supone un aumento importante de las distracciones al volante, al disminuir la carga de trabajo que implica la conducción. Hay que destacar que más del 40% de los accidentes con víctimas tienen a la distracción como causa principal, mientras que en menos del 3% la velocidad excesiva es la causa principal, según confirman las estadísticas oficiales de la DGT, aunque sus directivos digan lo contrario.

Frente a todo esto, la medida de restricción de la velocidad urbana puede suponer un aumento importante del consumo de carburantes y, en paralelo, de las emisiones contaminantes. El incremento del consumo energético, pasando de 50 a 30 km/h, sería de un 24% para motores de gasolina y de un 20% para diésel. En su conjunto, esta decisión, si se llevara a efecto, tendría una repercusión energética mucho mayor.

En resumen, dos medidas para gestionar la velocidad que son inconsistentes e incongruentes y que en realidad, teniendo en cuenta el resto de afecciones, son ineficientes. En autopistas y autovías se podría lograr una mayor eficacia energética con una gestión más estricta de los límites de velocidad actuales, ya que los márgenes de tolerancia son muy amplios y provocan poca credibilidad en la señalización.

Alfredo García García es catedrático de Ingeniería de Carreteras de la Universidad Politécnica de Valencia.



LUIS PAREJO

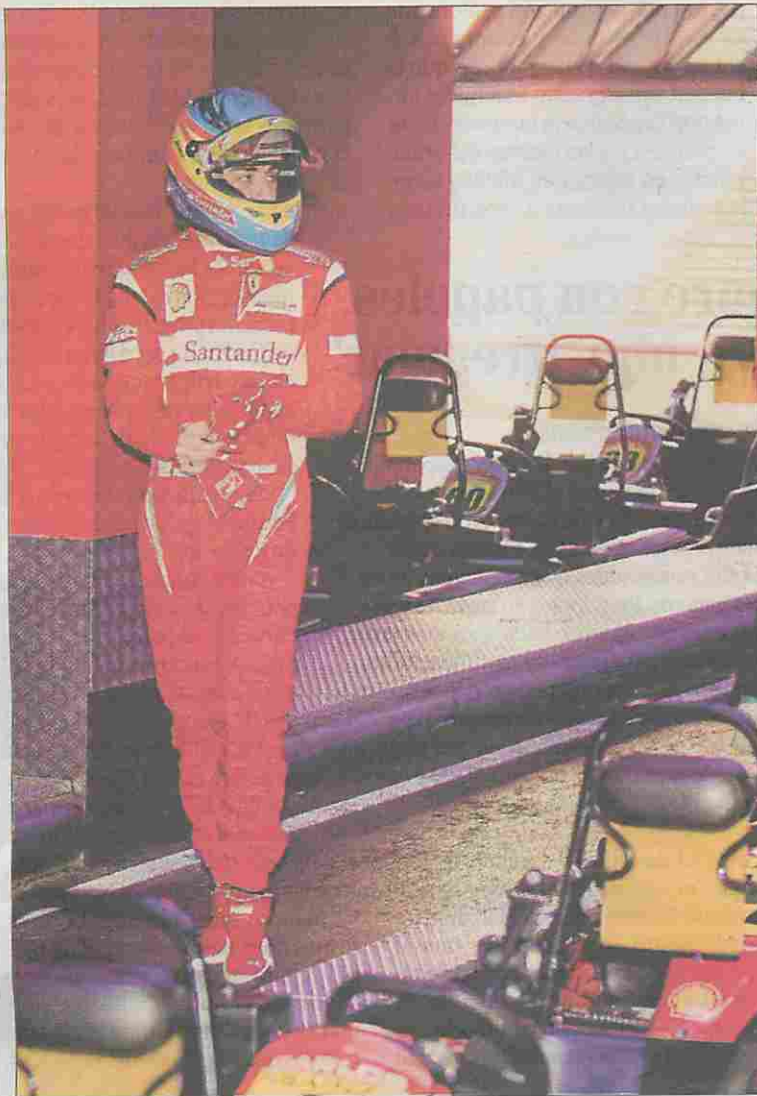
# Fernando Alonso: «A 110 por hora es difícil mantenerse despierto»

Blanco anuncia un recorte del 50% del gasto energético en iluminación de carreteras

JAIME RODRÍGUEZ / Madrid

A Fernando Alonso no le gusta correr fuera de la pista; eso asegura. Dice que no guarda una multa en el cajón y que tiene los puntos sin tocar. Que cumple las normas, tanto en España como en Suiza, donde tiene su residencia. En los viajes a la fábrica Maranello, en Italia, vigila los radares y nunca tuvo que firmar un autógrafo a los carabinieri.

Incluso, la leyenda urbana -nunca lo confirma, se limita a sonreír- dice que en su examen del carné de conducir, siendo ya una promesa potente del automovilismo, tuvo una falta leve por, ojo, «circulación excesivamente lenta». Lo suyo, como doble



Fernando Alonso, ayer, durante una carrera de 'karts' celebrada en Madrid. EFE

## «Es temporal»

> José Luis Rodríguez Zapatero reiteró ayer que la decisión de limitar la velocidad a 110 kilómetros por hora es una medida «temporal» para ahorrar energía que espera que dure «lo menos posible».

> Explicó la iniciativa por la alta dependencia de España al petróleo e indicó que «no se trata de algo tan grave» llegar 10 o 15 minutos más tarde por reducir la velocidad en 10 kilómetros por hora.

te, no estoy de acuerdo. Hay mejores medidas para reducir la contaminación, que creo, en teoría, es el objetivo principal. No creo que sirva de mucho. Hay fórmulas, como la circulación alterna por matrículas u otras, seguramente más eficaces. No com-

parto en absoluto esa norma. A 110 kilómetros por hora, en cuanto a atención, es incluso difícil mantenerse despierto», dijo firme, convencido de sus argumentos.

No suele meterse en asuntos públicos, pero sí ha echado un capote

a los políticos señalando en más de una ocasión que el oficio de éstos es más complejo que conducir un monoplaza a 300 por hora. En esta ocasión ha sido claro: no le gusta la última idea del Gobierno para el presunto ahorro de combustible.

Alonso cree que poco se conseguirá frenando los coches en las autopistas, igualando los topes de las grandes vías con las de las carreteras secundarias. El asturiano manifestó su queja en un acto del Banco Santander con la excusa de presentar un acuerdo de colaboración con la Federación Española de Automovilismo. El piloto pasó la mañana jugando al golf con Emilio Botín. «Me ganó el presidente», confesó.

Por otra parte, el Gobierno prepara medidas adicionales de ahorro, entre ellas un recorte de hasta un 50% del gasto energético en la señalización de carreteras, según dijo ayer el ministro de Fomento, José Blanco. Sobre el límite de 110 kilómetros por hora, el ministro dijo que se trata de una medida «excepcional» y «transitoria». «Vamos a tratar de que dure el menor tiempo posible». El cambio en la señalización para informar del nuevo límite se realizará «con el coste ya indicado» de unos 250.000 euros, un importe «irrelevante» si se compara con la partida de 2.500 millones para el mantenimiento de las carreteras.

Automovilistas Europeos Asociados (AEA) señaló lo paradójico que resulta que la DGT promueva el uso de las luces de día en los coches, mientras que Fomento planea recortar el gasto energético en iluminación de carreteras. Asimismo, el Comisariado Europeo de Automóvil (CEA) recordó que la iluminación está en aquellas zonas en que es necesaria.

campeón del mundo y dueño de un Ferrari, es acelerar bajo el semáforo, camino de la bandera de cuadros. Así y todo, la reducción forzosa en las autopistas que Zapatero se ha sacado de la manga, no le gusta. Nada de nada. En absoluto. «Sinceramen-