

# España levanta el pie

Los conductores reducen la velocidad al volante y dejan más el coche en casa - El fenómeno ha salvado vidas y contribuye a ahorrar petróleo y contaminación

ELSA GRANDA 20/09/2008

Radares, carné por puntos, nuevas limitaciones en el extrarradio de las ciudades, campañas de la DGT. Sea por prudencia o por temor al castigo, lo cierto es que los españoles están reduciendo la velocidad a la que circulan con sus vehículos. Y así han logrado salvar vidas. Pero descubren que también, y no es baladí en estos tiempos, ahorran combustible. Y con ello, emisiones contaminantes. Es decir, conducir a velocidades moderadas resulta más seguro, más limpio y más barato. La duda es si puede imponerse con carácter general un recorte de los límites actuales.

La crisis económica ha venido a empujar la tendencia hacia una conducción más prudente y económica. La gasolina es un 13% más cara que hace un año y el precio del gasóleo ha crecido un 23%. Esto anima a los ciudadanos a hacer un uso más racional del vehículo privado. Lo que incluye a veces dejarlo en casa.

Los últimos datos registrados avalan esa teoría: los desplazamientos por carretera en julio y agosto se han reducido un 4,5% (descienden un 3,7% en lo que va de año), y el consumo de carburante bajó un 10% en junio. Y, según datos de la Unión Internacional de Ferrocarriles, ha aumentado un 3% el tráfico de viajeros en tren en Europa.

Dejar el coche en casa puede ser una buena receta ante la crisis, pero también levantar el pie del acelerador. Las velocidades medias vienen descendiendo desde hace años por la implantación de una nutrida red de radares, la entrada en vigor del carné por puntos y el endurecimiento del Código Penal. Ahora se circula por las autovías cuatro kilómetros por hora más lento que hace dos años. La media está en 113.

El ministro de Industria, Miguel Sebastián, propuso a finales de julio recortar los límites de velocidad en los accesos a las grandes ciudades, anillos de circunvalación y vías de gran capacidad. El objetivo, reducir el consumo de carburante. La medida corre el riesgo de quedar en una pura anécdota, porque hace ya más de un mes y medio que fue planteada en el Congreso por el titular de Industria sin mucho eco entre sus compañeros del Consejo de Ministros, incluidos los competentes en materia de tráfico.

Sebastián estableció un plazo de tres meses para elaborar un informe que aún nadie ha abordado y en el que deben colaborar los departamentos de Fomento, Interior e Industria. Un portavoz de uno de estos ministerios reconoce que ni siquiera se ha producido aún un encuentro para empezar a trabajar. "De todas formas, lo que se va a hacer es un mapa de los lugares en los que podría aplicarse la medida, y como seguramente sólo se hará en cuatro o cinco ciudades, nos va a sobrar tiempo", señala la misma fuente.

Mientras tanto, el Ministerio del Interior ha lanzado una campaña aconsejando a los ciudadanos levantar el pie del acelerador con el ahorro como principal argumento. Este verano, en los paneles luminosos de las carreteras se podía leer: "Si corres más, ahorras menos" o "Si corres menos, ahorras más". Estas campañas, que se difunden fundamentalmente a través de los radios, son prácticas, baratas y se basan en la complicidad y no en la imposición.

El objetivo del recorte de velocidad proyectado por el Gobierno es ahorrar hasta un 20% de combustible y al mismo tiempo reducir las emisiones de CO<sub>2</sub> y otros gases contaminantes. En España, el transporte por carretera genera el 29% de las emisiones totales de CO<sub>2</sub> y 16.000 personas mueren cada año prematuramente por la mala calidad del aire. "Si se considera una medida tan eficaz, ¿por qué no se aplica en todo el territorio?", se pregunta Roberto Durán, director del área de Psicología del Tráfico del Colegio de Psicólogos de Madrid. "Da la sensación de que es un poco experimental y con el tráfico no se puede experimentar. Este tipo de medidas hay que explicarlas muy

bien, porque puede entenderse como una medida recaudatoria más", concluye.

Los conductores que acceden a la ciudad de Barcelona saben bien lo que es circular a 80 kilómetros por hora. Desde enero, ése es el límite en las carreteras y autovías de casi una veintena de municipios de la primera corona de Barcelona. Los primeros resultados trajeron dos sorpresas. Una, que los niveles de contaminación atmosférica no descendieron en la medida que se esperaba (sólo un 4%). Y la segunda, ésta en positivo, la caída por encima del 40% de la siniestralidad mortal. Eso sí, han tenido que montar un importante sistema de vigilancia para garantizar el cumplimiento del límite establecido y se han impuesto casi 700 multas diarias por circular más rápido. Según datos de la DGT, un 5% de descenso de la velocidad media se traduce en una disminución del 20% de los accidentes con muertos.

Actualmente, las universidades politécnicas de Madrid, Barcelona y Valencia se encuentran auditando las carreteras españolas para adaptar el límite de velocidad a las características de cada tramo. El trabajo no estará concluido hasta el año que viene, pero, según la DGT, "en ningún caso se producirá una revisión al alza".

Los estudios de eficiencia concluyen que conducir a 90 puede reducir hasta un 20% el consumo de combustible. Para un ciudadano con un vehículo de 120 caballos y 1.600 centímetros cúbicos, con un consumo de 6,7 litros a los 100 kilómetros, y que recorra cinco días a la semana unos 100 kilómetros diarios, eso viene a suponer un ahorro de unos 30 euros mensuales.

Tráfico realiza mediciones de la afluencia de vehículos en determinadas vías. Tomando tres carreteras de entrada a la capital, se puede comprobar cómo entre junio de este año y el mismo mes de 2007 circulan menos coches. Por ejemplo, en la A-42 se produjo un recorte de hasta el 15%. Según el Ayuntamiento de la capital, en un año ha descendido un 4,4% el número de vehículos en la ciudad.

Las limitaciones de velocidad en las áreas de influencia de las grandes urbes genera, sin embargo, dudas entre algunos expertos, asociaciones de conductores y otros colectivos. Blas Vives, secretario general de Faconauto, la patronal de los concesionarios, considera que no se trata de un sistema eficaz, porque genera más embotellamientos, más colisiones y una conducción mucho más contaminante y despilfarradora, con continuos frenazos y acelerones bruscos. Una teoría que no avala ni Tráfico ni un estudio elaborado por Ecologistas en Acción titulado *Ideas y buenas prácticas para la movilidad sostenible*. En ese informe se explica que las experiencias en otros países demuestran que la medida permite reducir los ruidos, las emisiones de CO<sub>2</sub> y otros contaminantes, la siniestralidad y la congestión en el tráfico. Samuel Martín-Sosa, responsable de Internacional de esta asociación, aplaude la iniciativa de Industria, pero asegura que de poco serviría aplicarla de forma aislada, sin otras acciones complementarias, como la potenciación del transporte público.

Con la subida de las hipotecas y la inflación apretando, muchos españoles han alterado su lista de prioridades. Eso ha provocado un desplome de las ventas de coches que entre enero y agosto alcance el 21,1%. Quien decide comprar, además, opta cada vez más por los llamados "coches ecológicos". Un término que irrita a los ecologistas, que prefieren referirse a estos vehículos como "menos contaminantes". De hecho, varias asociaciones de defensa de la naturaleza y del medio ambiente tienen intención de batallar jurídicamente con el sector para que la UE prohíba unir estos términos que consideran incompatibles.

Los automóviles más *limpios* son los que están soportando la mayor parte del peso de las ventas desde que entró en vigor la nueva fiscalidad que establece la exención del pago del impuesto de matriculación si el coche emite menos de 120 gramos de CO<sub>2</sub> por kilómetro. Este segmento ha crecido un 43,5%, según datos del sector. Mientras, el mercado del coche de lujo se desploma un 46,9% entre enero y agosto. Según Faconauto, "la ecología está entrando por el bolsillo". Sin embargo, el ahorro medio se sitúa en torno a los 400 euros. No parece entonces la única razón que decanta la compra hacia uno u otro vehículo. Las estadísticas muestran que se compran coches más baratos y más pequeños, y estas características suelen ir unidas a la menor emisión de CO

2. "Son un 3% más baratos, pero también un 2,4% más pequeños y también un 0,4% menos potentes que hace un año", señala Vives.

A la moda de los coches *verdes* se ha sumado la de los cursos de conducción eficiente o eco-conducción. El negocio parece redondo: cuatro horas de formación gratuita para conocer y aplicar unos sencillos consejos (ver gráfico) que revierten en un ahorro de combustible del 15%. Muchos de ellos están subvencionados por el IDAE (Instituto para la Diversificación y Ahorro de la Energía) y las administraciones autonómicas, y son impartidos por empresas especializadas o asociaciones de automovilistas como RACC y CEA.

Su clientela se nutre, de momento, de funcionarios, empleados de grandes empresas y colectivos profesionales. Aunque cada vez más particulares se apuntan por el boca a boca. A pesar de su denominación, la mayoría de los alumnos acuden mirando más al bolsillo que al cielo.

En la localidad madrileña de Alcalá de Henares, en un día en el que el verano se resiste a retirarse, un nada discreto coche rojo circula totalmente rotulado. *Eco-conducción. Cursos gratis*. En su interior, Carlos, un instructor, reprende a uno de sus alumnos:

-No cambies. ¿Por qué cambias?

-Por la costumbre -contesta el hombre.

"Es lo que más le cuesta a la gente, saltarse marchas, cambiar de segunda a cuarta sin pasar por la tercera, o circular a 50 por hora en quinta", explica. Carlos es uno de los 32 formadores que tiene la empresa Prevensis, que imparte los cursos de conducción eficiente de Cea. En España todavía es una anécdota, pero en Holanda, desde principios de año, la conducción ecológica ya forma parte del examen de conducir. "Aquí si conduces así el examinador te suspende", asegura Jesús Gómez, gerente de Prevensis.

Este pionero en la formación de conductores, que lleva 10 años en el negocio, asegura que parte de la eficacia de los cursos es que el resultado que se puede obtener aplicando estas técnicas "es muy tangible", lo compruebas en el momento. "La mayoría viene con una actitud como diciendo: 'A mí me vas a enseñar a conducir después de 30 años', pero enseguida se dan cuenta de lo que pueden llegar a ahorrar". En muchos casos, señala Gómez, "hay que desaprender cosas que ya no tienen sentido porque los coches de hoy han evolucionado, pero seguimos conduciendo como nuestros padres".

Luis ha logrado reducir el consumo en cuatro litros (a los 100) y ha invertido menos tiempo en el mismo trayecto. A su lado varios soldados repasan sus *notas*. "Se van muy sorprendidos de los resultados. Otra cosa es que después lo sigan aplicando", explica Jesús Gómez.