



110 km/h. A esa velocidad, la máxima fijada por el Gobierno desde mañana, hemos realizado el experimento. Tras recorrer 131 km, gastamos 5,3 litros de combustible. / ALBERTO CUÉLLAR

## A 110 PARA AHORRAR 0,1 LITROS EN 100 KILÓMETROS

La prueba del algodón, en este caso con gasóleo, era sencilla. Recorrimos la misma distancia, en un viaje de ida a 110 por hora, y el de vuelta a 120. Con el mismo coche, el mismo conductor y similares condiciones ambientales. Resultado: un ahorro nimio. O el Gobierno no sabe o nos toma el pelo

**PACO REGO**  
Activo el control de velocidad del Skoda TDI y me lanzo por la autovía. Minutos antes, un par de amigos, veteranos del volante, me habían propuesto un reto: «Vas a gastar una miseria, ya verás, ¿cuánto nos jugamos?». Nada. El ordenador de a bordo dirá la última palabra.

Mi objetivo es circular a 110 por hora [otra «ocurrencia» de obligado cumplimiento del Gobierno, se oye estos días en las calles] y hacer la ruta inversa a 120, la velocidad permitida en todas las vías rápidas de España, y la que a partir del lunes 7 el Ejecutivo de ZP rebajará en 10 km/h. Quiero comprobar si, tal como insiste José Blanco, ministro de Fomento, el ahorro de combustible es notable. Comenzamos.

Arranco a la altura de Torrelodones, a las afueras de Madrid, rumbo norte por la A-6. Tres coches en fila me adelantan casi a la vez. Me temo que es el aperitivo de lo que me espera hasta completar la prueba. Voy por el carril central.

Cuando ya se encuentra a mi altura —sigo a 110 kilómetros por hora—, uno de los conductores lanza una mirada reprobatoria, como queriendo decirme: «Pásate al carril lento, tío». Casi mejor. Al rato, un abuelo con una señora al lado me adelanta con su Audi. También me mira de refilón. Lo mismo la chica que viaja de paquete con un motero. Entre unos

y otros hacen que empiece a sentirme un tipo raro en la carretera. De hecho, a medida que voy sumando kilómetros, la sensación de que estoy clavado en el asfalto, de que avanzo como una tortuga, se hace más intensa. Letreros, casas, montes... Todo, dentro y fuera de la autovía, lo percibo como a cámara lenta. Y eso que sólo llevo 9 kilómetros recorridos. Aburrimiento. Tengo que cubrir 131. Y a 110 de velocidad ya sólo me atrevo con los camiones. Y no todos. El primero que me encuentro en el carril lento, por el que resigno a circular durante la mayor parte del viaje, es un monstruo de cinco ejes que va corriendo a poco más de 100. O subo mi velocidad o me lo como. Piso el acelerador para adelantarle. Me pongo a 120. Automáticamente, el control de velocidad se desconecta. Vuelvo a activarlo al quitarme de encima el camión. Otra vez a 110. Monotonía. ¿Se imagina alguien una operación retorno o de salida a esa velocidad?

### VER PARA CREER

Pienso en el lado bueno. Quiero creer que, tal y como está el país de mal, me estoy ahorrando un buen dinero con la receta energética del Gobierno. Consulto el gasto de combustible en el ordenador de mi coche: 5,3 litros. Lo previsto a 110 km/h. Habrá que hacer cuentas al regreso con el velocímetro a 120 y seguir afinando la conducción. La manera de llevar un coche, además de la velocidad, influye también en el gasto final de combustible.

Llega un momento —llevo recorridos 83 kilómetros a 110 por hora— en que uno piensa en todo menos en lo que tiene por delante. Es imprevisible. Hago memoria histórica. En el retrovisor, señales de ve-

locidad a 130. Últimos años de Franco. Crisis del petróleo y estragos en la economía. La de hoy, un parecido de aquella del 73. El general ordena rebajar la velocidad a 120 «por motivos de interés nacional». Tres años después, el Gobierno de Arias Navarro volvía a meter tijera: 100 km/h, la velocidad más baja de la historia de España. Finalizada la segunda gran crisis del petróleo, que en 1979 hizo aún más estragos por la guerra entre Irán e Irak y la revolución iraní, el límite de velocidad aumentó a los 120, que ha estado vigente hasta este domingo.

«¿Por qué no bajamos a 90 km/h y ahorramos más, o directamente vamos en burro y cerramos las gasolineras?», propone la diputada de UPyD, Rosa Díez, ex parlamentaria del PSOE, en su página de internet.

Mientras consumo los últimos kilómetros a 110, maldigo en silencio a Gadafi. Por supuesto, no sólo por haber contribuido a que el precio del gasóleo para coches [1.30,5 euros el litro este viernes] y el de la gasolina [1.30,2] siga batiendo récords en las gasolineras españolas [España importó de Libia 52 millones de toneladas de petróleo sólo en 2009, última cifra oficial].

Estoy a punto de llegar a mi destino. 131 kilómetros de experimento. Me detengo en una gasolinera de la autovía y compruebo el ordenador de mi coche. Consumo: 5,3 litros. Velocidad: 110 km/h. Tiempo empleado en el recorrido: 1:24 horas. Alberto Cuéllar, el fotógrafo que me acompaña y aguanta el viaje tan aburrido como yo, hace cábalas: «Yo creo que ahora, a 120, el gasto rondará los seis litros o, quizás, un poco más», pronostica mientras apuramos un café. Habrá



120 km/h. Recorremos la misma distancia al límite máximo permitido hasta hoy. El gasto de combustible es muy similar al consumido a 110 por hora: 5,4 litros.

que ver si de verdad, como aseguran los sabios del Gobierno, el ahorro de combustible lo notaré significativamente en mi cartera. En un año, estiman, entre todos ahorraríamos unos 1.400 millones en combustible. Sin embargo, desde las asociaciones de automovilistas se ha propagado que lo que se pretende en realidad es poner en práctica una medida recaudatoria a través de multas, que reportaría unos ingresos brutales a Hacienda.

#### CAMBIOS MILLONARIOS

El viaje a 120 me lo tomo en principio con más alivio. Al fin y al cabo, a esa velocidad no tengo que temer a los radares. Pongo a cero todos los parámetros del ordenador del coche y fijo a 120 km/h. Allá vamos. Será la última vez que vea las mismas señales de límite de velocidad. La noche del domingo al lunes las 6.000 que hay repartidas por todas las vías rápidas lucirán el 110.

Tarea difícil. Los operarios tendrán que recorrer al menos 34.000 kilómetros. Y el coste total —sumando pegatinas nuevas, mano de obra, gastos de desplazamiento, combustible...— superará el millón de euros, muy por encima de los 250.000 euros que dijo el ministro José Blanco. La cifra total incluye los gastos de reponer las señales a 120 en cuatro meses prorrogables, como anunció el Gobierno este viernes.

A esa velocidad, a la cual voy ahora, al menos me libro de los camiones, los despistados y los novatos de la «L» en el cristal trasero. Psicológicamente influye. Conduzco más animado y me cuesta menos concentrarme. Pienso si no tendrá razón Fernando Alonso, convidado inesperado a esta polémica

nacional, cuando dijo que a menor velocidad el aburrimiento rebaja la atención al volante. Opinión experta que ha hecho pupa, llevando al propio ministro de Industria, Miguel Sebastián, uno de los mayores promotores de la veloz iniciativa, a reaccionar con un disparate: «Hamilton no se queda dormido al volante», replicó al piloto español. Industria no sólo exige que levante el pie del acelerador para ahorrar energía. Pretende sumar a esta medida un plan *renove* de neumáticos [cuanto más usados más rozamiento y, por tanto, más consumo de combustible] y reducir los horarios de iluminación en edificios públicos de servicios no esenciales.

Volviendo a la carretera —sigo a 120 km/h— compruebo a cada rato que los coches me adelantan con facilidad. Ninguno rueda por debajo de los 130 por hora. Pero la idea de que al final haya merecido la pena aguantar esta pesadez me anima. Las razones dadas esta mañana temprano por un físico en una radio me parecen esclarecedoras. «Si se hubiera aplicado la tecnología de energías renovables que desde hace años hemos desarrollado en España, una potencia mundial en el sector, la crisis energética no sería tanta y las fórmulas para superarla, más sensatas».

Las de andar por casa proliferan y con éxito. Algunas fórmulas alternativas incluso parecen impensables. Como producir biodiésel con la grasa sobrante de las liposucciones, con la de pollo o con el aceite de freír usado en las cocinas. Esto último es lo que hace con ingenio el gallego Manuel Dopico en su casa de Narón, comarca de Ferrol. Elimina los ácidos del aceite mediante un proceso químico y lo mezcla

## Las cifras del «desahorro»



### CAMBIAR EL ALUMBRADO A LED CUESTA 2.310 millones de euros

>De 500 a 600 euros cuesta de media cada luminaria LED, incluido el coste de instalación.  
>4.200.000 de unidades se necesitarían para cambiar todas las piezas actuales que son de sodio.  
>12.500.000 de euros. Este es el ahorro en electricidad que se conseguiría según el gobierno.

Para cambiar las bombillas, se requerirá un desplazamiento de trabajadores de más de 50.000 km. Ningún país del mundo, en plena crisis, se plantea cambiar su red total por el enorme coste, citado antes. Según los datos que ha dado el Gobierno, se requerirían 185 años para justificar la inversión.

110

### AHORRO POR REDUCIR LA VELOCIDAD 0,004 euros por km

>1.000.000 de euros cuesta cambiar las señales. Sólo las 6.000 pegatinas valen 250.000 euros.  
>34.000 km tendrán que hacer los operarios para este propósito. Emitirán 85.000 kg de CO<sub>2</sub>.  
>Unos 50 millones de horas perderán los españoles en carretera al reducirse la velocidad.

Tiempo es dinero. Con una media de 11 euros por hora, 1.650 millones de euros se desperdiciarán en horas/hombre por pasar más tiempo en el coche. En impuestos, según el Sindicato de Técnicos de Hacienda, se dejarán de recaudar 732 millones en combustible.

### CONCLUSIÓN

-2.393 millones. El Gobierno dice que sus medidas supondrán un ahorro de 2.300 millones de euros. Según nuestra estimación la inversión necesaria para ello alcanzaría los 4.693 millones (2.310 millones por los LED+un millón en señales+1.650 en tiempo perdido+732 en impuestos), muy lejos de los 1.151 millones del cálculo oficial.

con alcoholes, tipo metanol y etanol. Con ese biodiésel casero alimenta su Peugeot 405. Un invento cuyo secreto está al alcance de cualquiera en internet, y que cada vez más gente pone en práctica.

Aunque la palma al reciclado se la llevaría el doctor Alan Bittner. A este cirujano plástico de Beverly Hills, con consulta en el lujoso paseo comercial de Rodeo Drive, se le ocurrió transformar la grasa extraída de las liposucciones a sus pacientes en combustible para su coche Ford y el de su novia, creando un movimiento *verde* que llamó «lipodiésel». Pusó su receta completa a la Red pero, al ser la grasa humana material biológico, las autoridades sanitarias se le echaron encima, lo persiguieron y decidió huir.

### DIÉSEL DE GRASA DE POLLO

Una idea parecida —pero legal— tuvieron los de Tyson Foods, la segunda procesadora de carne a nivel mundial, que ya en 2007 se pusieron a convertir la grasa de pollos y cerdos en biodiésel. Hoy genera 700 millones de litros al año, casi un 3% de todo el diésel que se produce en Estados Unidos.

Aquí, por la A-6 al volante, más que ideas ingeniosas, lo que me intriga es el resultado de este ensayo a 120 por hora. Ya en Torrelodones, de donde hemos partido, consulto el ordenador de a bordo. Velocidad: 120 km/h. Tiempo empleado en el recorrido: 1:17 horas. Y lo más importante: sólo 5,4 litros de diésel gastado frente a los 5,3 consumidos a 110. ¿Merece la pena por 30 céntimos? ¿Qué haría usted?

Con información de Pablo Scarpellini (Los Ángeles).

—Lea más en el suplemento «Mercados».