

RACC

**Reducción del límite máximo de
velocidad a 110 km/h**

Posicionamiento del RACC

4 de marzo, 2011



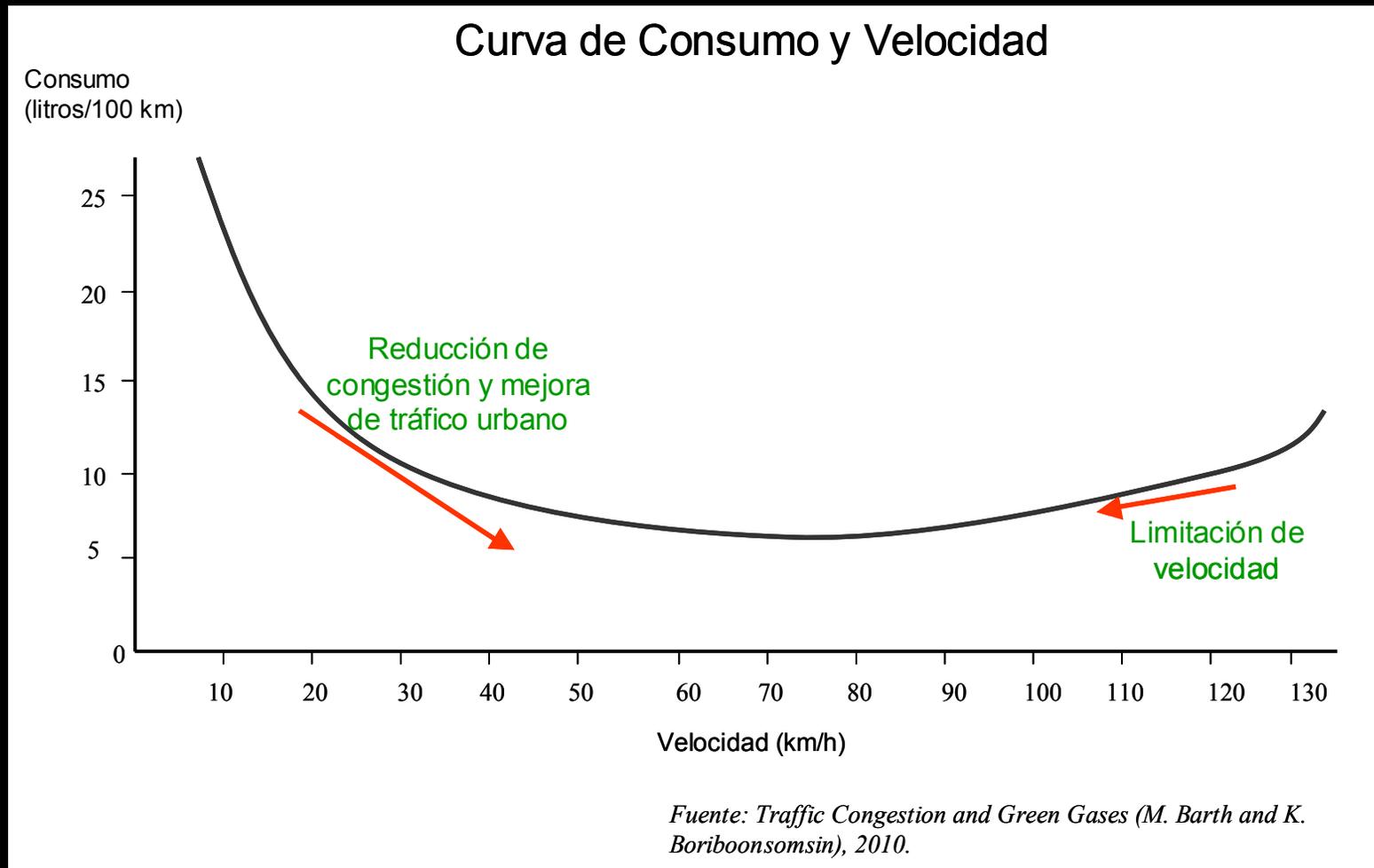
1. El RACC siempre ha sido un firme defensor del uso racional del automóvil.
2. El RACC entiende y comparte la preocupación del Gobierno por introducir medidas de eficiencia energética que mitiguen el importe de la factura energética con los países productores de petróleo.
3. El RACC entiende que esta política debe ser rigurosa, consistente y transparente, pues sólo así será posible tomar medidas que permitan conseguir los objetivos perseguidos.



1. Los beneficios de la medida son muy dudosos, sobre todo si se tienen en cuenta los costes que comporta.
2. La medida se presenta como temporal, pero parece diseñada para ser permanente.
3. Más allá de la coyuntura actual, es urgente poner en marcha una política de ahorro energético de largo plazo y que busque la complicidad con el usuario.



1. LA MEDIDA NO SE CENTRA EN ATACAR AQUELLAS SITUACIONES DE CONDUCCIÓN DONDE EL CONSUMO ES MÁS ALTO



Los ahorros potenciales se encuentran sobre todo en la parte de la curva con velocidades más bajas.

2. LA MEDIDA NO AFECTARÁ A MUCHOS DE LOS VEHÍCULOS QUE MÁS CONTAMINAN

La reducción de velocidad propuesta no afectará a todos los vehículos que circulen por España

1. **No afectará a los vehículos que circulen por zonas urbanas** (que suponen aproximadamente un 15% del total de kilómetros recorridos, aunque su peso en el consumo es mayor, pues en ciudad, con paradas y aceleraciones constantes, el consumo crece exponencialmente).
2. **No afectará a los vehículos que circulen por vías convencionales** (que suponen aproximadamente un 40% de los kilómetros recorridos).
3. **No afectará a los vehículos pesados que circulen por autopistas y autovías** (que representan aproximadamente un 15% del total de kilómetros recorridos, pero cuyo peso en el consumo es mayor, pues el consumo unitario de un vehículo pesado es entre 3 y 4 veces el de un automóvil).

2. LA MEDIDA NO AFECTARÁ A MUCHOS DE LOS VEHÍCULOS QUE MÁS CONTAMINAN

4. Afectará sólo a los automóviles que circulen por autopistas y autovías, pero:

- No afectará a los automóviles que circulen por ellas en situación de congestión (más de 2 millones de vehículos se ven atrapados cada día por la congestión en los accesos a las grandes ciudades de España);
- Sí afectará a los automóviles que van a velocidades más altas (un 20%, un 30%??)



3. LOS RESULTADOS PRESENTADOS DE LA MEDIDA SERÁN MUY LIMITADOS

- Se puede estimar que la medida propuesta supondrá, EN UN ESCENARIO MUY FAVORABLE, una reducción máxima de entre el 10% y el 15% del consumo unitario y que afectará como máximo a un 20% del total de los kilómetros recorridos en automóvil en España. Esto implica que el ahorro estimado se situará previsiblemente en un máximo del 2% del consumo que realizan los automóviles en España.
- El ahorro estimado en las importaciones de crudo se puede situar, EN UN ESCENARIO MUY FAVORABLE, entre 200 y 300 millones de euros al año. Ello equivale a apenas un 1% del total de la factura petrolera de España en 2010.

4. LA MEDIDA TIENE UNOS COSTES IMPORTANTES QUE NO SE CUANTIFICAN

Para el usuario:

- Pérdida de tiempo
- Adaptación al nuevo límite
- MULTAS

Para la Administración:

- Control del nuevo límite
- SEÑALIZACIÓN
- Recaudación impositiva (gasolinas e IVA)



4. LA MEDIDA TIENE UNOS COSTES IMPORTANTES QUE NO SE CUANTIFICAN

Para el conjunto del sistema:

- Se está provocando gran confusión (110, 30, 80, ...)
- Hay falta de coherencia (zonas 30)

El resultado neto de la medida no será positivo, pues, los beneficios son muy limitados y los costes elevados.

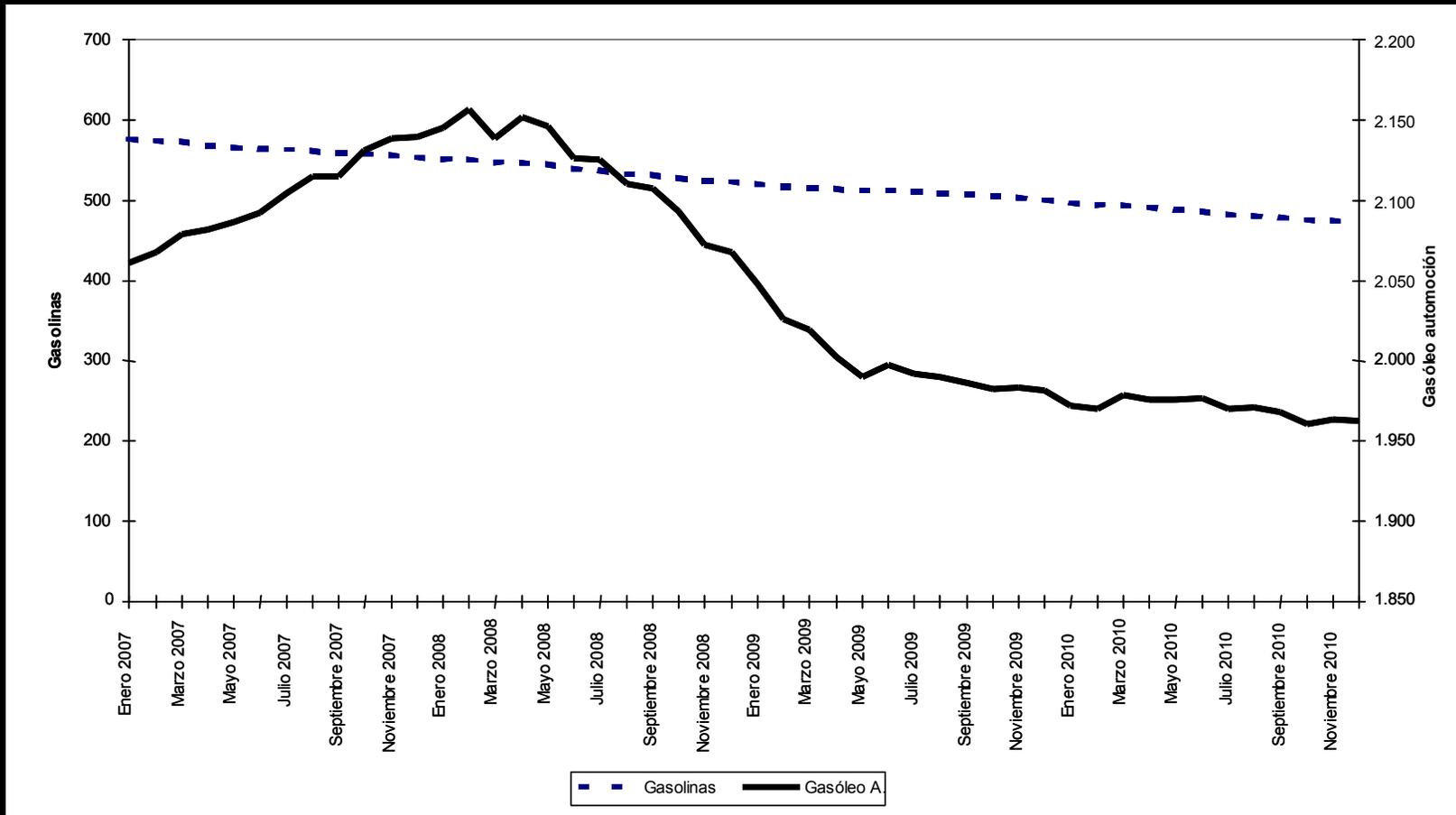
La medida se presenta como temporal, pero parece diseñada para ser permanente:

- No tiene plazo de caducidad.
- No se fijan criterios objetivos para saber cuándo podrá eliminarse.



6. FRENTE A UNA COYUNTURA ADVERSA, LOS USUARIOS YA ESTÁN REDUCIENDO EL CONSUMO DE CARBURANTE

Consumo de gasolina y gasóleo de automoción



El consumo de gasolina ha descendido en promedio un 14% desde febrero 2008. El consumo de gasóleo ha descendido un 9%. Ambas cifras son mucho más elevadas que la reducción que cabe esperar del establecimiento del nuevo límite de velocidad en 110 Km/h.

7. QUÉ PEDIMOS SI FINALMENTE SE APLICA LA MEDIDA

1. Que sea realmente temporal:
 - Estableciendo un plazo de caducidad claro, por ejemplo 6 meses.
 - Estableciendo criterios objetivos para saber cuando podrá eliminarse: precio del petróleo, tipo de cambio € / \$, etc.
2. Que se hagan públicas regularmente (cada mes/cada trimestre) el número y la cuantía de las multas que se imponen por la nueva normativa, y el lugar donde se imponen.
3. Que se asegure la debida calidad de la nueva señalización, en términos de visibilidad, resistencia al vandalismo, resistencia a la meteorología, etc.

8. QUÉ PEDIMOS EN TODO CASO AL MARGEN DE LA ACTUAL COYUNTURA

1. Que haya una política de ahorro energético de largo plazo que sea:
 - 1) Predecible: evitando el goteo de medidas a veces inconsistentes.
 - 2) Eficiente: que se focalice en aquellos ámbitos donde hay más problemas y donde realmente se pueden conseguir resultados.
 - 3) Complicidad: que informe al usuario y cuente con él.



ALGUNAS IDEAS SENCILLAS

Ahorro en consumo de combustible:

- Correcta presión de los neumáticos: 3%
- Peso de carga (100 Kg adicionales): 7%
- Ventanas cerradas: 5%
- Aire acondicionado: 10%
- Alumbrado vehículo: 3%
- Cristal térmico: 2%
- Técnicas conducción eficiente: 5-10%



RACC

MUCHAS GRACIAS

RACC

1906