

Reducir la velocidad para mejorar el medio ambiente

El transporte motorizado, y el automóvil privado en particular, ocasionan a la sociedad crecientes costes ambientales y sociales. El transporte consume el 36% de la energía final, y es el sector económico donde más crece (un 4,2% de media anual), correspondiéndole casi un 90% de este consumo a la carretera. Con relación a este consumo se halla su contribución a las emisiones de CO₂ que han crecido en los últimos 10 años más de un 60%, y que convierten al sector en uno de los principales responsables del impresionante aumento de estas emisiones por parte de España, que se ha alejado enormemente de los compromisos de Kioto. No se podrán cumplir estos compromisos sin una reducción significativa del consumo de petróleo en el transporte y de las emisiones resultantes. Ni siquiera se podrán cumplir los limitados objetivos establecidos en la Estrategia E4 aprobada en diciembre del 2003, que para el sector del transporte sólo se plantea ralentizar el crecimiento del consumo de combustible previsto (48.000 Ktep/año en 2012, en vez de los 53.000 previstos, lo que supondría un aumento de más del 50% sobre el consumo actual).

El aumento de eficiencia de los nuevos vehículos no ha tenido casi incidencia en la disminución del consumo energético, debido a que se han puesto en el mercado coches más grandes y más potentes. También han disminuido las tasas de ocupación de los mismos. De esta forma la Agencia Europea de Medio Ambiente afirma que la energía consumida por pasajero/Km no ha mejorado durante las recientes décadas y no se espera que disminuya en los próximos años, como el propio plan del Gobierno reconoce. Lo mismo ocurre con la utilización de combustibles alternativos, de cuyo uso se espera una reducción de unas exiguas 500 Ktep para el 2010.

Sin embargo, la disminución de los límites de velocidad es un medio sencillo y barato, que de una forma inmediata puede reducir los niveles de emisión. La relación entre consumo energético y velocidad está clara. La máxima eficiencia energética de los vehículos se encuentra en torno

a los 90 km/h. A partir de ahí, las leyes de la mecánica y del rozamiento hacen que los motores consuman crecientes cantidades de combustible con rendimientos decrecientes. En las ciudades, las velocidades excesivas también suponen un despilfarro energético, pues con ello se favorecen acelerones y frenadas innecesarias con un alto consumo de combustible.

Con una reducción de los límites de velocidad a 100 km/h en autovías y autopistas; 80-90 km/h en carreteras y 30-50 km/h en zonas urbanas, el ahorro energético podría ser de un 15% del total de los combustibles consumidos en carretera y del 7% de los consumidos en ciudad. En conjunto representaría al menos un 10% de ahorro energético.

En estrecha relación con el consumo energético, la limitación de la velocidad disminuiría las emisiones de CO₂. Los estudios realizados en la UE sobre ello, hablan de reducciones de hasta un 20% con respecto a las emisiones actuales, aplicando límites similares a los antes señalados.

Pero las ventajas de la reducción de las velocidades de circulación no se acaban en el ahorro de combustibles y de emisiones de CO₂, sino que suponen un amplio abanico de mejoras ambientales, sociales y económicas: la mejora de la calidad del aire, la disminución del ruido, el ahorro económico y sobre todo la disminución del número y la gravedad de los accidentes. No hay que olvidar que la velocidad es un factor que está presente al menos en un tercio de los accidentes y que las experiencias realizadas en este sentido en otros países demuestran que una disminución de la misma salva muchas vidas. Por estos motivos, Ecologistas en Acción insta al Gobierno a que tome las medidas necesarias para atajar la sangría de vidas que los accidentes provocan y disminuir la presión que el transporte ejerce sobre el medio ambiente, bajando los límites de velocidad en carretera y velando por su cumplimiento. 

Teo Oberhuber
Coordinador General Ecologistas en Acción