

RACC

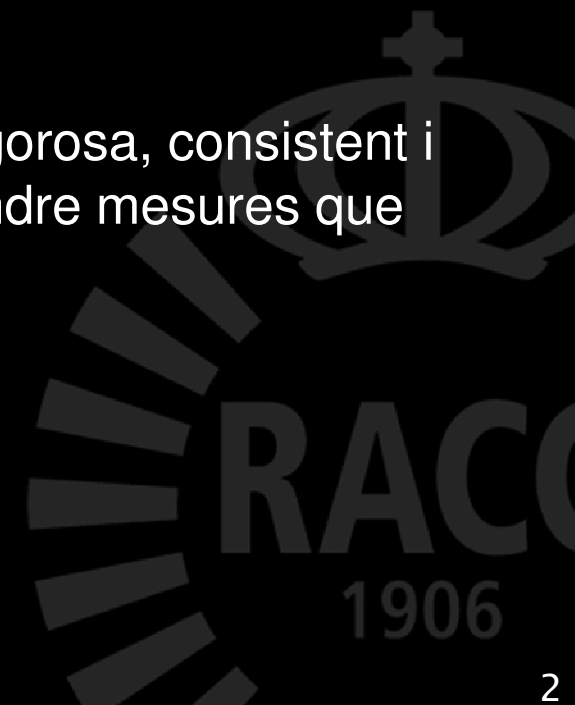
Reducció del límit màxim de velocitat a 110 km/h

Posicionament del RACC

4 de març, 2011



1. El RACC sempre ha estat un ferm defensor de l'ús racional de l'automòbil.
2. El RACC entén i comparteix la preocupació del Govern per introduir mesures d'eficiència energètica que alleugereixin l'import de la factura energètica amb els països productors de petroli.
3. El RACC entén que aquesta política ha de ser rigorosa, consistent i transparent, doncs només així serà possible prendre mesures que permetin aconseguir els objectius perseguits.

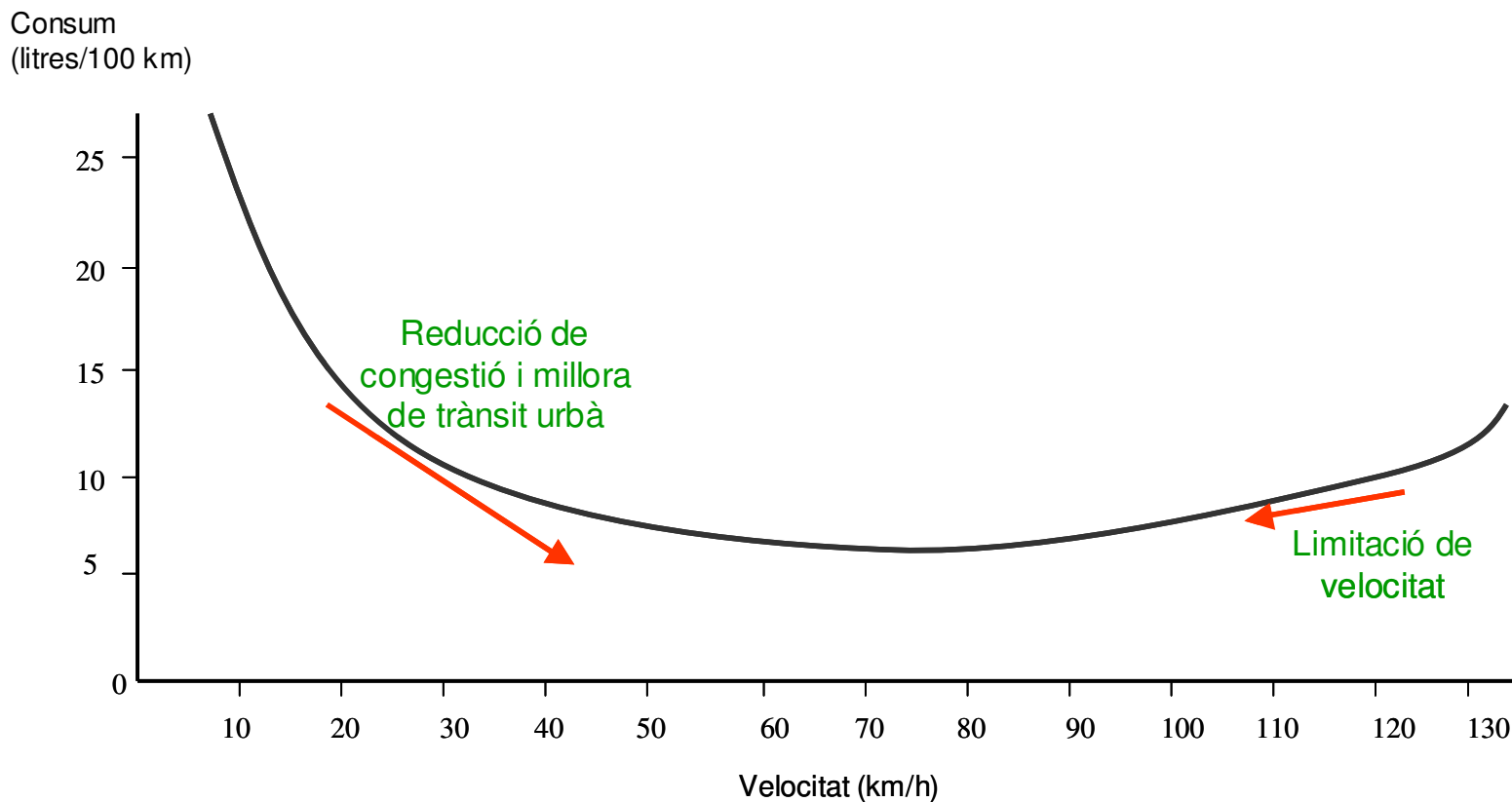


1. Els beneficis de la mesura són molt dubtosos, sobretot i es tenen en compte els costos que comporta.
2. La mesura es presenta com a temporal, però sembla dissenyada per a ser permanent.
3. Més enllà de la conjuntura actual, és urgent posar en marxa una política d'estalvi energètic de llarg termini i que busqui la complicitat amb l'usuari.



1. LA MESURA NO ES CENTRA EN ATACAR AQUELLES SITUACIONS DE CONDUCCIÓ ON EL CONSUM ÉS MÉS ALT

Corba de Consum i Velocitat



Font: *Traffic Congestion and Green Gases* (M. Barth and K. Boriboonsomsin), 2010.

Els estalvis potencials es troben sobretot en la part de la corba amb velocitats més baixes.

2. LA MESURA NO AFECTARÀ A MOLTS DELS VEHICLES QUE MÉS CONTAMINEN

La reducció de velocitat proposada no afectarà a tots els vehicles que circulen per Espanya

1. **No afectarà als vehicles que circulen per zones urbanes** (que suposen aproximadament un 15% del total de quilòmetres recorreguts, malgrat el seu pes en el consum és més gran, doncs en ciutat, amb aturades i acceleracions constants, el consum creix exponencialment).
2. **No afectarà als vehicles que circulen per vies convencionals** (que suposen aproximadament un 40% dels quilòmetres recorreguts).
3. **No afectarà als vehicles pesats que circulin per autopistes i autovies** (que representen aproximadament un 15% del total de quilòmetres recorreguts, però el pes dels quals en el consum és més gran, doncs el consum unitari d'un vehicle pesat és entre 3 i 4 vegades el d'un automòbil).

2. LA MESURA NO AFECTARÀ A MOLTS DELS VEHICLES QUE MÉS CONTAMINEN

4. Afectarà només els automòbils que circulin per autopistes i autovies, però:

- No afectarà als automòbils que hi circulen en situació de congestió (més de 2 milions de vehicles es veuen atrapats cada dia per la congestió en els accessos a les grans ciutats d'Espanya);
- Si afectarà als automòbils que van a velocitats més altes (un 20%, un 30%??)



3. ELS RESULTATS PRESENTATS DE LA MESURA SERAN MOLT LIMITATS

- Es pot estimar que la mesura proposada suposarà, EN UN ESCENARI MOLT FAVORABLE, una reducció màxima d'entre el 10% i el 15% del consum unitari i que afectarà com a màxim a un 20% del total dels quilòmetres recorreguts en automòbil a Espanya. Això implica que l'estalvi estimat es situarà previsiblement en un màxim del 2% del consum que fan els automòbils a Espanya.
- L'estalvi estimat en les importacions de cru es pot situar, EN UN ESCENARI MOLT FAVORABLE, entre 200 i 300 milions d'euros a l'any. Això equival amb prou feines a un 1% del total de la factura petrolera d'Espanya el 2010.

4. LA MESURA TÉ UNS COSTOS IMPORTANTS QUE NO ES QUANTIFIQUEN

Per a l'usuari:

- Pèrdua de temps
- Adaptació al nou límit
- MULTES

Per a l'Administració:

- Control del nou límit
- SENYALITZACIÓ
- Recaptació impositiva (benzines i IVA)



4. LA MESURA TÉ UNS COSTOS IMPORTANTS QUE NO ES QUANTIFIQUEN

Pel conjunt del sistema:

- S'està introduint gran confusió (110, 30, 80, ...)
- Hi ha manca de coherència (zones 30)

El resultat net de la mesura no serà positiu, doncs, els beneficis són molt limitats i els costos elevats.

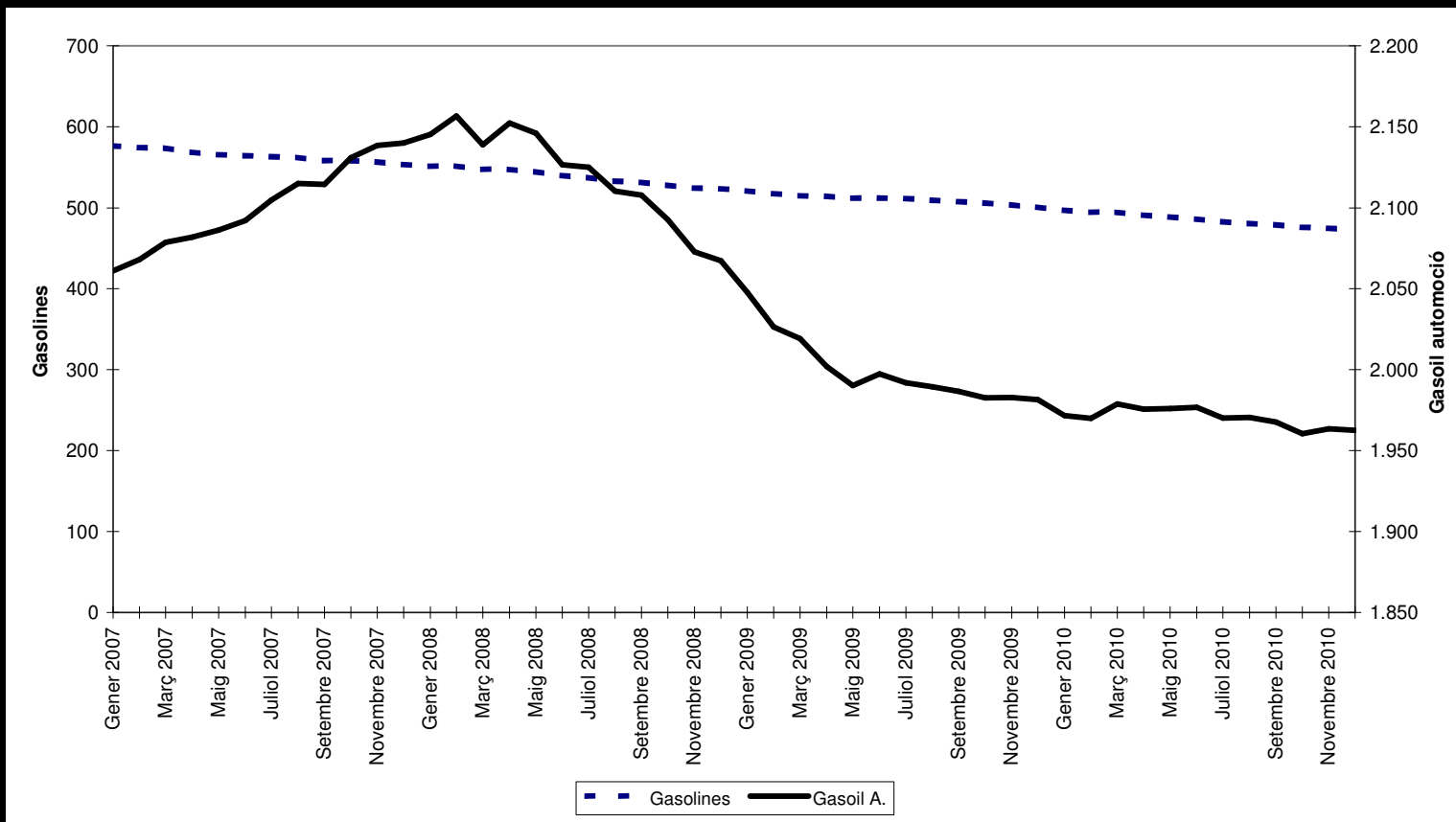
La mesura es presenta com a temporal, però sembla dissenyada per a ser permanent:

- No té termini de caducitat.
- No es fixen criteris objectius per saber quan podrà eliminar-se.



6. DAVANT D'UNA CONJUNTURA ADVERSA, ELS USUARIS JA ESTAN REDUINT EL CONSUM DE CARBURANT

Consum de gasolina i gasoil d'automoció



El consum de gasolina ha baixat en promig un 14% des de febrer 2008. El consum de gasoil ha baixat un 9%. Ambdues xifres són molt més elevades que la reducció que cal esperar de l'establiment del nou límit de velocitat en 110 Km/h.

7. QUÈ DEMANEM SI FINALMENT S'APLICA LA MESURA

1. Que sigui realment temporal:
 - Establint un termini de caducitat clar, per exemple 6 mesos.
 - Establint criteris objectius per saber quan podrà eliminar-se: preu del petroli, tipus de canvi € / \$, etc.
2. Que es facin públiques regularment (cada mes/cada trimestre) el nombre i la quantia de les multes que s'imposen per la nova normativa, i el lloc on s'imposen.
3. Que s'asseguri la deguda qualitat de la nova senyalització, en termes de visibilitat, resistència al vandalisme, resistència a la meteorologia, etc.

8. QUÈ DEMANEM EN TOT CAS AL MARGE DE L'ACTUAL CONJUNTURA

1. Que hi hagi una política d'estalvi energètic de llarg termini que sigui:
 - 1) Predible: evitant el degoteig de mesures a vegades inconsistents.
 - 2) Eficient: que es focalitzi en aquells àmbits on hi ha més problemes i on realment es poden aconseguir resultats.
 - 3) Complicitat: que informi a l'usuari i compti amb ell.



ALGUNES IDEES SENZILLES

Estalvis en consum de combustible:

- Correcta pressió dels neumàtics: 3%
- Pes de càrrega (100 Kg addicionals): 7%
- Finestres tancades: 5%
- Aire condicionat: 10%
- Enllumenat vehicle: 3%
- Vidre tèrmic: 2%
- Tècniques conducció eficient: 5-10%

RACC

MOLTES GRÀCIES

RACC

1906