

## DESAFÍO ENERGÉTICO

# 110 km/h: una limitación para recaudar más por multas

**“MEDIDA TRANSITORIA”/** La velocidad máxima se rebaja 10 km/h para “ahorrar gasolina”. Automovilistas, expertos y oposición ven inadecuada la norma.

Y. González /

J.M. López Agúndez. Madrid

El último efecto mariposa de la inestabilidad energética derivada del conflicto libio llega a las carreteras españolas. La subida de los precios del petróleo —el barril de Brent rozó el jueves los 120 dólares, aunque ayer bordeó los 112 dólares— podría encarecer notablemente la factura energética española, lo que a su vez amenazaría el consumo y la recuperación económica. Con el supuesto objetivo de evitar este escenario y “ahorrar gasolina”, el Gobierno decidió ayer rebajar la velocidad máxima en autopistas y autovías de 120 km/h a 110 para ahorrar 1.400 millones, aunque los expertos lo ponen en duda.

Lo que es seguro es que se impondrán muchas más multas con el cambio. Algo de lo que advertía ayer. La Organización de Consumidores y Usuarios (OCU) alertó ayer de que los ciudadanos gastarán más en multas de lo que ahorrarán con la reducción de velocidad máxima aprobada por el Gobierno para autopistas y autovías. Y tildó la medida de “parche”.

Ésta fue la más llamativa de las dispares resoluciones que ayer presentó el vicepresidente del Ejecutivo, Alfredo Pérez Rubalcaba, para echar el freno a un mayor desembolso por parte de los consumidores. Así, también se reducirán un 5% los precios para viajar en los trenes de cercanías de Renfe y se elevará la presencia de biocombustibles en los carburantes del 5,8% al 7%. Las tres normas entrarán en vigor el 7 de marzo y serán “transitorias” porque “no se sabe cuánto va a durar la inestabilidad en el norte de África”, indicó el también ministro de Interior.

El Gobierno tenía entre ceja y ceja la reducción de la velocidad en carretera, ya que la Dirección General de Tráfico también planteó recientemente que sólo se pudiese pisar el acelerador hasta los 30 km/h al circular por ciudad, en lugar de los 50 km/h que permite por ahora la ley. El transporte, recordaba Sebastián, supone el 40% del consumo de petróleo.

**Las medidas se aprobarán sin límite temporal “porque no se sabe cuánto durará la revuelta”**

En sentido contrario, el Ministerio de Fomento ha manifestado su voluntad de que en las autopistas de peaje se pudiesen alcanzar los 140 km/h con el fin de registrar más tráfico (ver EXPANSIÓN del 15 de agosto de 2009). Finalmente, el plan fue desestimado por el Ejecutivo.

La norma aprobada ayer por el Consejo de Ministros sólo cuenta con un precedente en España: la crisis del petróleo de 1973 desatada por la guerra del Yom Kippur. Para hacer frente a la escalada de crudo de entonces, el Ejecutivo fijó el límite máximo de velocidad en 120 km/h, ya que hasta entonces no había barrera alguna.

La medida de ayer sí que se

topó con el muro de la opinión pública. Para la asociación de los Automovilistas Europeos Asociados (AEA), la medida “no es adecuada”. Según explica a EXPANSIÓN su presidente, Mario Arnaldo, “porque no siempre el consumo tiene que ver con la velocidad”, ya que un vehículo parado puede consumir carburante inútilmente”. Además, puntualiza que “ningún país de la UE lo ha cambiado, incluso en 15 países con límite superior al nuestro (130 km/h).

La solución, según Arnaldo, reside en “el rejuvenecimiento del parque automovilístico en España, que está envejeciendo, ya que un coche nuevo consume tres veces menos que uno con más de cinco años”.

## Cambios

Por otro lado, el presidente de AEA apunta que en España, “desde que se introdujeron los límites de velocidad en 1973, cuando se situó en 120, se han producido algunos cambios: con motivo de la crisis económica en 1976 el límite se redujo a 100 y luego se subió a 120 km/h en 1982, donde está actualmente”. Pues bien, Arnaldo destaca que “desde 1974 a 1976 aumentó el número de fallecidos por accidente en carretera lo que quiere decir que

la velocidad no siempre tiene que ver con la seguridad, influyen más factores”.

Respecto a los costes de este cambio, el Ministerio de Fomento anunció ayer que se gastará 250.000 euros en pegatinas para cambiar las señalizaciones. Eso sí, sólo en la red principal de carreteras, de la que el departamento de José Blanco es el responsable, ya que la del resto de vías corresponderá a las autoridades autonómicas y municipales.

Las reacciones en contra del plan gubernamental no se hicieron esperar. Mientras el PP calificó la medida de “soviética”, “extrema” y de un “disparate”, varias comunidades autónomas y asociaciones de víctimas de accidentes de tráfico (en 2010 fallecieron 1.700 personas) la recibieron con buenos ojos. Eso sí, el director del Servei Català de Trànsit, Joan Aregio, recalcó que el nuevo límite “debe ser transitorio porque es una medida económica” y “no tiene sentido que vaya más allá”.

La Llave / Página 2

**No se había cambiado el límite de velocidad por subidas de crudo desde la crisis de 1973**



Alfredo Pérez Rubalcaba, ayer, tras el Consejo de Ministros.

## Frenando los precios

● Tanto los billetes como los abonos para los viajes de cercanías de Renfe serán un 5% más baratos.

● La proporción de biocombustibles en gasolina y gasóleo asciende del 5,8% al 7%.

● El ministro de Industria, Miguel Sebastián, defiende que se circule como máximo a 30 km/h por ciudad.

● El titular de Fomento, José Blanco, había planteado en el pasado que en las autopistas de peaje se pudiesen alcanzar los 120 km/h.

● Según la Asociación de Automovilistas Europeos, “no siempre el consumo tiene que ver con la velocidad”.

● El PP calificó la medida de “soviética”, “extrema” y de ser un “disparate”.

**REGULACIÓN/** LA CRISIS LIBIA CONSIGUE QUE RUBALCABA DIGA QUE EL GOBIERNO VA A VIGILAR LOS PRECIOS Y MÁRGENES DE DISTRIBUCIÓN DE LOS CARBURANTES, CUANDO LA CNC, GASOLINERAS Y EL MALESTAR GENERAL CREEN QUE NO HACE SUFICIENTE.

## Mención a la Competencia que llega tarde

### ANÁLISIS

por Mercedes Serraller

El conflicto de Libia ha conseguido que el Gobierno se preocupe por el cumplimiento de las normas de Competencia que hacen las petroleras. No lo habían logrado las constantes advertencias del regulador ni los fuertes incrementos de precios antes de vacaciones o de la subida del IVA ni las denuncias de las gasolineras, que ven cómo se les trasladan los incrementos del crudo en su totalidad, pero no sus bajadas.

Lo que dijo ayer Rubalcaba es que se elevará del 5,8% al 7% el objetivo de biocombustibles y que, ante este cambio, el Ejecutivo intensificará el seguimiento de los precios y los márgenes de distribución para verificar que se cumplen “estrictamente” en



Luis Berenguer, presidente de la CNC.

materia de competencia. La quiebra práctica del sector de biocombustibles en España llevará a la importación y hace temer al Gobierno por el incremento de las prácticas colusorias.

Poco antes de que se desencadenara la crisis libia, Luis Berenguer, pre-

sidente de la Comisión Nacional de la Competencia (CNC), adelantó que van a reeditar el Informe sobre el sector de los carburantes que publicaron en 2009, ya que sus recomendaciones no se han tenido en cuenta. En una entrevista con EXPANSIÓN el pasado 23 de diciembre, Berenguer dijo que “el asunto de las gasolineras es recurrente. En el momento tengamos indicios de concertación de precios, actuaremos”. A su juicio, “en el mercado de los carburantes el problema es estructural, la distribución no es independiente”. Helmut Brokelmann, socio de Howrey Martínez Lage, destaca que “la CNC tiene más dificultades en probar las fijación de precios que los acuerdos verticales”.

Manuel Bermúdez Caballero, abogado experto en Competencia, entiende que “el Gobierno lo único que puede hacer es suministrar informes

a la CNC sobre precios y márgenes”. Sin embargo, CNC y gasolineras no entienden que haya hecho suficiente.

Por eso, Alfredo Hernández, del Estudio Jurídico Ejaso, que asesora a la Confederación de Empresarios de Estaciones de Servicio, está “muy contento” con el anuncio de Rubalcaba, y recuerda que “en plena crisis, Repsol anuncia unos resultados excepcionales”. E insta al Gobierno a “estudiar subidas recurrentes”. EXPANSIÓN adelantó el pasado lunes unas sentencias del Supremo y de un Juzgado que han condenado a Repsol por pacto de precios y contratos abusivos. Bien es cierto que la petrolera recuerda otros fallos que le dan la razón. Hernández cita una sentencia del Alto Tribunal de febrero de 2010 que apunta que si el margen que les queda a las estaciones apenas da para cubrir gastos, no hay competencia.