

07/2014

Efectividad de las políticas temporales para reducir el consumo de gasolina



A finales de febrero de 2011, el gobierno anunció un conjunto de medidas encaminadas a reducir el consumo de gasolina. Sus previsiones eran que éste cayera en un 15%. Un estudio a partir de información públicamente disponible ha detectado que dichas medidas (reducción de los precios de los trenes de cercanías, límites más estrictos de velocidad e inclusión de biofuel en el carburante) obtuvieron un efecto inferior al previsto por el gobierno debido a su carácter temporal.

En un contexto de aumento de precios del petróleo y creciente déficit de la balanza comercial energética, a finales del mes de febrero de 2011 el gobierno anunció un conjunto de medidas encaminadas a reducir el consumo de gasolina, las cuales entraron en vigor a principios del mes siguiente:

- una reducción del 5% en los precios de los servicios de Cercanías de Renfe, la cual se extendió posteriormente a todo el transporte con tarifa integrada en Asturias y Barcelona.
- límites más estrictos de velocidad de circulación en autopista y autovía, pasando a 110 km/h

en lugar de 120 km/h.

- la inclusión de un mayor porcentaje de biofuel en la gasolina que consumen todos los vehículos.

Las dos primeras medidas tuvieron un alcance temporal limitado, ya que desde su anuncio el gobierno estableció que estarían vigentes únicamente hasta el mes de junio de 2011.

El gobierno no aportó ninguna previsión sobre la efectividad prevista de las medidas, limitándose a comunicar que la reducción de los límites de velocidad daría lugar, por sí sola, a una reducción en el consumo de gasolina del 15%. Dado que tampoco se ha realizado un cálculo a posteriori de su impacto efectivo, la investigación ha realizado una cuantificación del mismo empleando información públicamente disponible. Los resultados de este tipo de análisis permiten avanzar en el conocimiento sobre el comportamiento económico de los individuos en los mercados de transporte cuando deben hacer frente a distintas políticas o incentivos.

La metodología de la investigación se basa en la estimación econométrica de una función de consumo de gasolina que recoge un conjunto de variables explicativas del mismo (parque de vehículos y motocicletas, empleo, precio de la gasolina y del transporte público, períodos vacacionales y contenido de biofuel), lo cual permite obtener una estimación del impacto de las distintas políticas. Los datos empleados son observaciones mensuales de 48 provincias (todas menos las de las Islas Canarias) durante los años 2008-2011.

Los resultados muestran que si bien las medidas actuaron en la línea prevista, su efecto fue muy inferior al esperado por el gobierno. Así, los nuevos límites de velocidad redujeron el consumo de gasolina en menos del 3%, mientras que las reducciones temporales de los precios del transporte público no tuvieron efectos significativos. Este resultado se explicaría por el carácter transitorio de la medida, ya que de haberse impuesto de forma permanente habría reducido el consumo de gasolina en un 0,5%. Finalmente, los resultados también muestran que por cada incremento de un punto porcentual en el porcentaje de biofuel que contiene la gasolina se genera una reducción del consumo del 0,6%.

Además de mostrar la capacidad de llevar a cabo análisis cuantitativos de los impactos de determinadas políticas, esta investigación revela la escasa efectividad de las políticas de transportes encaminadas a reducir el uso del vehículo privado cuando las medidas tienen un carácter temporal.

Javier Asensio

Anna Matas

Javier.Asensio@uab.cat, Anna.Matas@uab.cat

Referencias

Asensio, Javier; Gómez-Lobo, Andrés; Matas, Anna. [How effective are policies to reduce gasoline consumption? Evaluating a set of measures in Spain](#). Energy Economics 42: 34-42. 2014. DOI: 10.1016/j.eneco.2013.11.011.

[View low-bandwidth version](#)