

REPORTAJE: Vida&Artes

Se gasta menos, pero solo lo sabe una minoría

Los expertos estiman que la conducción eficiente ayuda a ahorrar hasta un 20% de combustible - De los 25 millones de conductores en España, solo el 0,5% han podido tomar gratis estos cursos

PATRICIA R. BLANCO 24/04/2011

Gastar un 20% menos de combustible no es una oferta desdeñable. Más aún cuando los precios de los carburantes rozan máximos históricos por el alza del petróleo que ha provocado la guerra en Libia. Aunque la mejor manera de ahorrar gasolina es dejar el coche en el garaje, la conducción eficiente, según coinciden todos los expertos, es una buena alternativa para reducir la factura del crudo. Más efectiva, incluso, que la polémica limitación de la velocidad máxima a 110 kilómetros por hora que el Gobierno adoptó el pasado 25 de febrero para ahorrar energía. Las técnicas de la llamada "conducción inteligente" -marchas largas, velocidad estable, arranque del motor sin pisar el acelerador- han sido desde entonces extensamente publicitadas por los clubes de automovilistas, asociaciones de conductores y profesionales del mundo del motor como el santo grial del ahorro de carburante. Pero una cosa es la teoría y otra la práctica.

"Es buena, bonita y barata", resume Bernardo Hernández, coordinador de los cursos de conducción eficiente de la Confederación Nacional de Autoescuelas (CNAE). Según este experto, "la conducción inteligente" disminuye el consumo, no solo de combustible sino también del mantenimiento de los frenos, el embrague, los neumáticos, la caja de cambios y el motor. Al consumir menos carburante, se reducen también las emisiones de CO₂ a la atmósfera -un litro de gasolina produce 2,32 kilos de CO₂, y uno de diésel, 2,68 kilos-. Además, las técnicas de conducción eficiente, como evitar los acelerones y los frenazos bruscos o mantener la velocidad constante, repercuten en la seguridad en la carretera y en el confort del conductor. Por ejemplo, un coche a 4.000 revoluciones por minuto hace el mismo ruido que 32 coches a 2.000 revoluciones por minuto, que son, además, más eficientes.

Pero es la reducción del consumo de carburante la prioridad inmediata, tanto del bolsillo del consumidor como del Gobierno, sobre todo en un país cuyos recursos energéticos dependen en un 75% del exterior y que importa 600 millones de barriles de petróleo al año, según datos del Ministerio de Industria. Un incremento de 10 euros en el precio del barril "tiene un coste para España cercano a los 6.000 millones de euros anuales", reconoce el departamento que dirige Miguel Sebastián. En este contexto, y con la incertidumbre de que el aumento de los precios del petróleo comprometan la salida de la crisis económica, tal y como admitió el vicepresidente primero del Gobierno, Alfredo Pérez Rubalcaba, urgen las medidas destinadas a ahorrar energía. Y el sector del transporte quema en España más del 60% de todo el crudo. Solo el tráfico rodado consume un 80% del total de la energía que utiliza el sector.

El Gobierno propone, o más bien impone, hasta el 30 de junio por el momento, circular a un máximo de 110 kilómetros por hora, una medida con la que se puede ahorrar hasta un 11% de carburante. La conducción eficiente eleva la apuesta y promete ahorros de hasta el 20%. Pero, ¿es posible que los 25 millones de conductores que circulan por las carreteras españolas interioricen a corto plazo la nueva cultura del manejo del vehículo?

Hay medidas como revisar la correcta presión de los neumáticos, no bajar las ventanillas en carretera o mantener una temperatura en el interior del vehículo de 23 o 24 grados que son fáciles de asimilar con la lectura de un manual. Otras pueden requerir, según la pericia del conductor, un mayor esfuerzo.

"La conducción eficiente es otro concepto de conducción", asegura un profesor que imparte estos cursos. "Pero en realidad se basa en reglas muy sencillas" que sirven para aprovechar las nuevas tecnologías de los vehículos actuales, añade. Si en la autoescuela enseñan a frenar con el motor, es decir, reduciendo las marchas hasta llegar, generalmente, a la segunda, en la conducción eficiente se puede frenar en cuarta, siempre que las condiciones de seguridad lo permitan. E incluso saltar marchas -por ejemplo, de segunda a cuarta- y circular en quinta por ciudad a 50 kilómetros por hora. Y hasta en sexta.

Pero en la autoescuela no enseñan todavía la loada práctica de la conducción eficiente. "Los examinadores deben pasar todavía por un proceso de formación y hay que introducir criterios para homologar la enseñanza", explica el director de la Dirección General de Tráfico (DGT), Pere Navarro, que, tras una pausa, apunta que en 2012 los aspirantes a conductor deberán realizar ya pruebas de conducción eficiente para obtener el carné. Por el momento, 800 examinadores han recibido un curso de capacitación aunque 11.000, según los datos de 2009 -todavía no se han actualizado los de 2010-, se han beneficiado de los cursos que patrocina el Instituto para la Diversificación y Ahorro de la Energía (IDAE) en colaboración con las comunidades autónomas, de acuerdo con el Plan de Acción 2008-2012 de la Estrategia de Ahorro y Eficiencia.

Según este convenio, el IDAE, que ya comenzó a promover la conducción eficiente hacia 2007, "invierte 246 millones de euros y las comunidades autónomas 71, de manera que se crea una bolsa de 317 millones de euros que sirve para todas las actuaciones que se realizan dentro del plan de acción", explica Juan Antonio Alonso, director del departamento de Ahorro y Eficiencia Energética del instituto. De ellos, una parte -16 millones en cuatro años- se dedica a cursos de conducción eficiente. "En algunas comunidades son gratis aunque la filosofía del IDAE es que el usuario pague una parte", considera Alonso.

Hasta ahora, más de 110.000 conductores de turismos, entre particulares y profesores de autoescuela, y más de 30.000 camioneros se han beneficiado de estos cursos. Es decir, que un 0,5% de los 25 millones de conductores de España tienen, al menos, nociones de conducción eficiente.

Existen dos modalidades de cursos: para turismos y para vehículos industriales. Los primeros están destinados a conductores con el carné de circulación B, que toman un curso de cuatro horas, y para profesores de formación vial, cuyo curso dura cinco horas. El de vehículos industriales se prolonga entre siete y ocho horas y está destinado a quienes tengan permiso para conducir camiones o autobuses, y a formadores. Todos los cursos constan de una clase teórica y al menos dos prácticas.

La Comunidad de Madrid ofertó, por ejemplo, 9.500 cursos gratuitos en 2009 y 5.600 en 2010. En Andalucía, 6.662 personas asistieron a los cursos para automóviles ligeros en 2010, y 1.558 a los de vehículos pesados, y en Castilla y León unas 3.000 personas dieron el curso para conducción eficiente en turismos, y 600 para vehículos industriales.

"La gente queda encantada, se le cambian los esquemas cuando les decimos que pueden hacer saltos de marcha y que gastan más en un punto muerto que con una marcha y sin acelerar", celebra Bernardo Hernández. Por término medio, los alumnos logran reducir en la clase un 17% de consumo de combustible, aunque el coordinador de la enseñanza de conducción eficiente de la CNAE advierte que este es el ahorro de una clase práctica, "de lo que se hacía antes del curso hasta una conducción eficiente perfecta". Luego toca asimilar los conceptos.

El perfil del alumno que asiste a los cursos financiados por el IDAE es el del funcionario y el de profesores y alumnos universitarios. "Lo promueven entre ellos", argumenta Hernández. También las empresas dedicadas al transporte impulsan entre sus trabajadores la conducción eficiente. "Les va en la cuenta de resultados", argumenta Pere Navarro.

Sin embargo, los cursos del IDAE no cubren la demanda. Según fuentes de la Confederación Nacional de Autoescuelas, en Castilla y León, por ejemplo, más de mil personas "se quedaron fuera del curso en 2010". ¿Qué alternativas les resta entonces? "Si acudes a una autoescuela, la media es de 150 euros y no tienes el diploma del IDAE", explican desde la CNAE.

Y aunque el conductor medio español no necesita oír que no se puede ir en primera a 120, "tiene un cierto margen de mejora con respecto a otros conductores europeos", reconoce el director general del IDAE, Alfonso Beltrán, para defender la necesidad de aprender conducción inteligente. Pero, por ahora, no todos lo tendrán tan fácil. O tan accesible.

Diez claves para gastar menos

- 1. Arrancar el motor** sin pisar el acelerador.
- 2. Usar la primera marcha** solo para el inicio y cambiar a segunda a los dos segundos o seis metros aproximadamente.
- 3. Cambios de marcha. Según las revoluciones:** en los motores de gasolina, en torno a las 2.000 r. p. m. En los diésel, en torno a las 1.500 r. p. m. **Según la velocidad:** en tercera, a partir de 30 km/h; en cuarta, de 40 km/h; y en quinta, de 50 km/h.
4. Circular lo más posible en las marchas más largas y a bajas revoluciones. Mejor circular en marchas largas con el acelerador pisado que en marchas cortas con el acelerador menos pisado.
- 5. Mantener uniforme** la velocidad de circulación.
- 6. A más de 20 km/h** con una marcha engranada, el consumo de carburante es nulo si no se pisa el acelerador. **Al ralentí**, el coche consume entre 0,4 y 0,9 litros por hora.
- 7. Deceleración:** frenar de forma suave y progresiva con el pedal.
- 8. Detención:** si es posible, detener el coche sin reducir la marcha.
- 9. Parar el motor** en paradas de más de un minuto.
- 10. Anticipación y previsión:** conducir con la distancia suficiente para anticiparse a los obstáculos.