

EVOLUCIÓN DE LOS PRECIOS Y CONSUMO DE
COMBUSTIBLES FÓSILES
Y PERSPECTIVAS DE FUTURO HACIA
UNA MOVILIDAD RESPONSABLE



ADICAE
Consumidores Críticos,
Responsables y Solidarios



Con el apoyo del Ministerio de Consumo.
Su contenido es responsabilidad exclusiva de la Asociación.

Evolución de los precios y consumo de combustibles fósiles y perspectivas de futuro hacia una movilidad responsable

Estudio coordinado y redactado por el departamento técnico de ADICAE

- 1.- Objeto del estudio**
- 2.- Evolución del precio de los carburantes en España**
- 3.- La situación en Europa**
- 4.- Más consumo de gasolina más cara**
- 5.- La movilidad en los Objetivos de Desarrollo Sostenible**
- 6.- Transporte menos dependiente del combustible fósil**
- 7.- Conclusiones: un futuro incierto que exige consumidores activos y críticos**

Movilidad responsable y cumplimiento de los Objetivos de Desarrollo Sostenible

Frente al combustible fósil abusivo, un nuevo modelo

Objeto del estudio

El presente estudio surge de la necesidad de abordar uno de los principales retos de económicos, sociales y medioambientales de España de cara a las próximas décadas: la evolución hacia un sistema de movilidad sostenible que supere el elevado consumo de combustibles fósiles con una alta carga de emisión de gases de efecto invernadero.

De acuerdo con la estrategia común de cara a 2030 y 2050 y los Objetivos de Desarrollo Sostenible, España se aventura a un reto de enorme complejidad en el que avanzar hacia una nueva forma de entender la movilidad urbana e interurbana; cambiar el modelo de consumir combustibles, así como una nueva forma de producción de vehículos que cambie el hasta ahora mayoritario modelo de combustibles fósiles.

Para analizar las perspectivas de este cambio transversal que afecta a la movilidad sostenible abordaremos el estudio a través de diferentes puntos que permitan hacer una radiografía lo más completa y amplia posible del estado en el que se encuentran tanto la economía como la sociedad española.

En primer lugar analizaremos cuál es la situación del consumo de carburantes en nuestro país y si se avanza hacia un cambio

de modelo por parte de los usuarios y consumidores de este tipo de vehículos. Para ello estudiaremos la evolución de los precios de los combustibles origen fósil en nuestro país durante los últimos años, comparándolo con los niveles de consumo experimentados en función de la evolución de su importe y el impacto que tiene en la economía doméstica de los españoles.

Por otro lado, estudiaremos la vinculación de la movilidad y el consumo de combustibles con los Objetivos de Desarrollo Sostenible. Avanzar hacia un modelo de sociedad en el que la forma de desplazarse y consumir energía sea más sostenible, eficiente y limpia es una prioridad para todos los países, por lo que son muchas las iniciativas y retos para alcanzar un objetivo clave si queremos cumplir con la limitación de emisión de gases y la temperatura media del planeta.

Finalmente, observaremos en qué punto se encuentra España en uno de los caminos más transitados hacia una movilidad sostenible, como es la electrificación del sistema de transportes individuales, focalizado en la adopción del vehículo eléctrico o híbrido en sustitución de los sistemas de transporte basados en el consumo de carburantes de origen fósil, altamente contaminantes.

Evolución del precio del carburante en España

El precio medio del gasoleo de automoción en España se ha elevado un 32% en el último año, según datos del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana¹. Los datos del mes de octubre de 2021 sitúan el precio del gasóleo a 1,335 euros el litro, lo que supone un incremento del 1,2% con respecto al mes anterior, cuando se situaba en 1,280.

Siguiendo los datos ofrecidos por el Ministerio, el precio del gasoleo no ha parado de crecer desde octubre de 2020, si evidenciamos un ligero descenso del 0,2% en abril de 2021, cuando el precio medio del litro de gasoleo paso de 1,1838 a 1,1818. Una mínima

reducción que se fue corregida al mes siguiente cuando el encarecimiento se elevó al 2,1% alcanzando los 1,2061 /l.

En este 2021, el incremento porcentual mensual más elevado lo encontramos en el mes de octubre, último mes del que el Ministerio proporciona datos, situándose en un 5,9% más que el mes anterior. Se trata no solo del aumento mas significativo del año, sino que supone un aumento de dos puntos con respecto al mes con la variación mas alta hasta ese momento, febrero de 2021, cuando el precio del litro de gasoleo pasó de 1,096 a 1,140, lo que supuso un crecimiento del 3,9%.



Entonces hablábamos de un diferencial del 11% con respecto a 2020. Es sabido que tomar como referencia a 2020 puede suponer algunas dificultades metodológicas la tratarse de un año afectado de forma evidente por la pandemia de COVID19. Aún así, el incremento del precio medio del gasoleo es significativo tanto en la comparación anual como mensual, lo que escapa de posibles análisis reduccionistas y va mas allá de la posible influencia del COVID.

El incremento del precio de la gasolina cada mes con respecto al año pasado ha sido creciente durante todo el año. El diferencial llega a alcanzar el 32% entre octubre de 2021 y octubre de 2020

Como decíamos, ese aumento del 11% con respecto a febrero de 2020, se elevó al 15% en marzo y al 17% en mayo. De ahí, en junio se supera la barrera del 20% de incremento, situándose entonces el precio medio del litro de gasoleo en 1,235, y en julio en el 23,1%. Finalmente, en octubre de 2021 la diferencia con respecto al año anterior alcanza la elevada cifra de los 32 puntos de diferencia, con el litro de gasóleo en 1,3551.

En el mismo mes de 2020 la cifra se situaba en 1,026. En el mes siguiente el aumento fue un ínfimo 0,1%. Sin embargo, en diciembre se empezaba a vislumbrar lo que sería la tendencia del año siguiente. EL precio medio del litro de carburante se elevó a 1,064, un 3,6% más que en el mes anterior y un 3,7% con respecto al ultimo mes del año de 2019.

Desde entonces el precio del carburante ha ido aumentando exponencialmente mes a mes en España. Esta situación se ha visto reflejada directamente en el aumento del nivel de vida general en el país. Según el ultimo Índice de Precios de Consumo (IPC), el encarecimiento de la gasolina en España fue una de las causas principales para alcanzar el 5,6% de tasa de inflación, alcanzando unos niveles que no se registraban en España desde 1992.



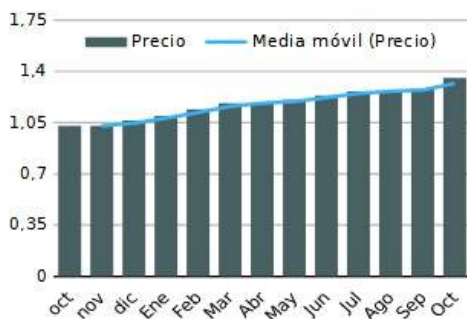
La situación en Europa

Si comparamos los niveles de España con el resto de países de la Unión Europea observamos que se trata de un fenómeno supranacional. En el resto del continente el precio de la gasolina ha subido considerablemente desde el año pasado, incluso en Francia y Alemania con precios siempre por encima de los españoles. España actualmente no encabeza el ranking de países europeos con el litro de gasolina más elevado del continente.

Atendiendo a los datos del mes de noviembre, últimos de los que se tienen registros por parte de la Unión Europea, en Dinamarca se sitúa en 1,820; en Finlandia en 1,857, mientras que en Países Bajos ya se ha superado la barrera psicológica de los 2,007 euros el litro de gasolina.

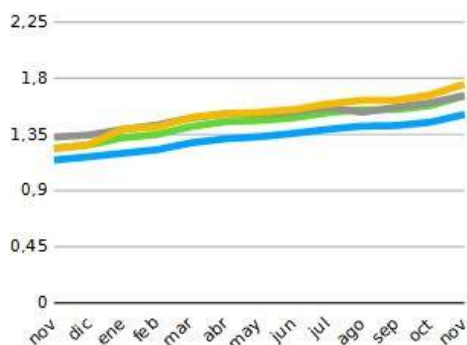
Sin embargo, aunque el precio medio es más alto tanto en la media europea como en los países tomados como referencia, Francia y Alemania, en el mercado español se observa un crecimiento más acuciante que en el resto del continente. Si comparamos los datos recogidos en noviembre de 2021 y los de hace un año según el Boletín Petrolero de la Unión Europea, el incremento anual del precio de la gasolina en nuestro país alcanza el 33,5%.

En noviembre de 2021, según el ya referido Boletín Petrolero de la UE, el precio de la gasolina en España se situaba en 1,510. Hace exactamente un año la cifra se encontraba en 1,145. Se trata de un incremento más elevado, por comparación, que en otros países del espacio comunitario. Para las mismas fechas de referencia, mientras que en Francia el precio medio de la gasolina en noviembre



de 2020 se situaba en 1,328, un año después se sitúa en 1,662, un incremento elevado, pero que no alcanza a los niveles españoles, situándose en un 25% más que hace un año.

Estos niveles sitúan a España cerca de su récord histórico, cifrado en 1,522 euros el litro de gasolina alcanzado en 2012, en un contexto marcado por los altos precios generales del petróleo que conllevó a una subida y estabilización de los precios durante varios meses consecutivos.



Más consumo de gasolina más cara

A pesar de los elevados datos respecto al precio medio de los carburantes en España, así como la demostrada tendencia de encarecimiento progresivo y su impacto decisivo en la economía familiar, el consumo de gasolina y gasóleo en nuestro país no muestra síntomas de verse afectado por este fenómeno.

Según los datos ofrecidos por la Corporación de Reservas Estratégicas de Productos Petrolíferos, CORES, en el mes de septiembre, último registro disponible, se consumieron en España más de 489.000 toneladas de gasolina. Si atendemos a los datos de gasóleos la cifra se eleva hasta los 2.628.349.

Por efectuar la comparación con el año anterior, el consumo de gasolina creció un 15% con respecto a 2020, cuando se situaba en 423.345 toneladas. Es cierto que esa cifra fue decreciendo a lo largo de los siguientes meses, situándose, por ejemplo, por debajo de las 300.000 toneladas durante los primeros meses de 2021. Pese a todo, en los meses de julio y agosto de 2021 los datos reflejan un consumo de más de 540.000 toneladas de gasolina.

Respecto a los niveles de gasoleo, la diferencia con 2020 se sitúa en un aumento del consumo del 9%, pasando de las 2.404 toneladas a las 2.628.349 que se recogen en el mes de septiembre de 2021. El pico más alto de consumo de gasoleo lo encontramos en el mes de marzo, cuando marcó la cifra de 2.781.563.

Tras la observación de estos datos podemos extraer dos conclusiones preliminares. Por un lado, a pesar del ya analizado incremento del precio de los carburantes en España con respecto a 2020, el consumo no solo se ha mantenido estable tanto en lo que respecta a gasolina como a gasóleo; sino que además se puede afirmar que existe un incremento en su consumo de manera general.

Por otro lado, los datos no reflejan un cambio en la tendencia del consumo de carburantes y por tanto en lo que respecta a movilidad o nuevos tipos de combustibles más sostenibles con el medio ambiente. En el último año el consumo de gasolina y gasóleo se ha mantenido en los niveles similares al año anterior e incluso ha aumentado entre septiembre de 2020 y septiembre de 2021.



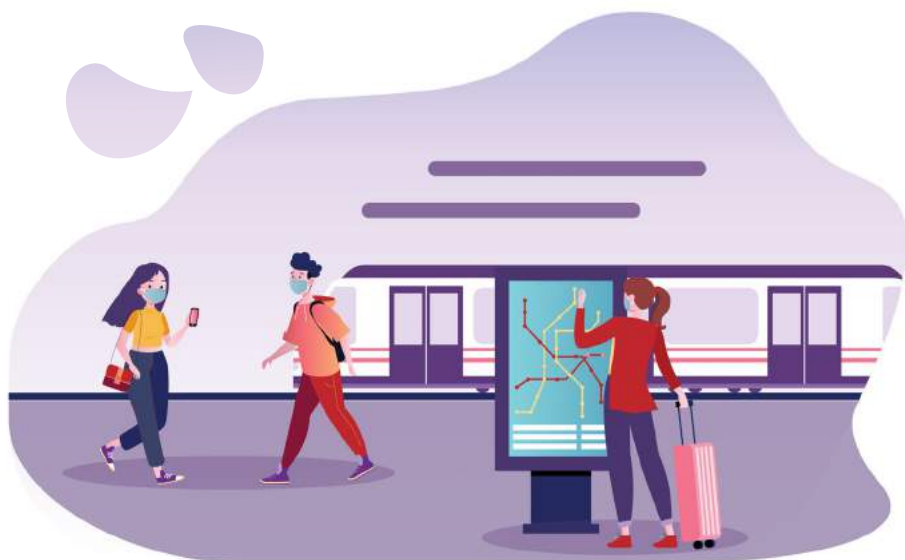
La movilidad en los Objetivos de Desarrollo Sostenible

Los Objetivos de Desarrollo Sostenible se adoptaron por todos los Estados Miembros en 2015 como parte de la Agenda 2030 sobre el desarrollo sostenible, cuyo objetivo es “emprender un nuevo camino con el que mejorar la vida de todos, sin dejar a nadie atrás”; según la Organización de Naciones Unidas. Los 17 Objetivos incluyen diferentes temas como el fin de la pobreza; hambre cero; salud y bienestar; una educación de calidad; igualdad de género; agua limpia; reducción de las desigualdades; ciudades y comunidades sostenibles o consumo responsable.

A pesar de la diversidad de elementos que integran los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS), la movilidad y el transporte sostenible no cuenta con un apartado específico. De esta manera, los retos que ofrece la ne-

cesidad de evolucionar el modo en el que nos desplazamos hacia una alternativa menos dependiente de los combustibles fósiles y que reduzca la emisión de gases de efecto invernadero será entendida de manera transversal por parte de la Organización de Naciones Unidas, entendiéndose como un objetivo transversal imprescindible.

Esta transversalidad de la movilidad en los ODS la podemos encontrar, específicamente en varios de los objetivos. Por un lado, el ODS número tres, sobre salud y bienestar, hace referencia a los accidentes de tráfico; el número 11, sobre ciudades y comunidades sostenibles, entra en la necesidad de acceder a sistemas de transporte “seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos”.



Objetivo, transporte eficiente menos dependiente del combustible fósil

Sin embargo, los dos objetivos que más relación guardan con la movilidad y el uso de combustibles fósiles son el número 7 “energía asequible y no contaminante” y el número 9 “industria, innovación e infraestructura”. En el primero de ellos se habla del aumento de la población mundial y la demanda de energía accesible, “con una economía global dependiente de los combustibles fósiles” que está generando cambios drásticos “en nuestro clima”. Para ello, el ODS7 insiste en que para 2030 será necesario invertir en fuentes de energía limpia “como la solar, eólica y térmica y mejorar la productividad energética”, así como “expandir la infraestructura y mejorar la tecnología para contar con energía amplia en todos los países en desarrollo”.

Una de las metas que se marca la ONU en este sentido es “aumentar la cooperación internacional para facilitar el acceso a la investigación y la tecnología relativas a la energía limpia, incluidas las fuentes renovables, la eficiencia energética y las tecnologías avanzadas y menos contaminantes de combustibles fósiles, y promover en infraestructura energética y tecnologías limpias”.

Por su parte, en el Objetivo de Desarrollo Sostenible número 9, sobre industria, innovación e infraestructura, se habla de la necesidad de “desarrollar infraestructuras fiables, sostenibles y de calidad, incluidas infraestructuras regionales y transfronterizas, para apoyar el desarrollo económico y el bienestar humano, haciendo especial hincapié en el acceso asequible y equitativo

para todos a través de la medición del volumen de transporte de pasajeros y carga, desglosado por medio de transporte”:

En este sentido, ya la Comisión Europea en el Libro Blanco del Transporte de 2011 “Hacia un sistema de transportes competitivo y eficiente en el consumo de recursos” hablaba de que el transporte “no es sostenible debido a su alta dependencia del petróleo, los altos índices de congestión y a los altos impactos medioambientales y económicos que conlleva”.



Para reducir emisiones de CO2

Siguiendo a la Agenda Urbana Española en su informe sobre el objetivo estratégico número cinco: movilidad y transporte, y apoyándose en el Consejo de Transportes de la Unión Europea, un sistema de transportes sostenibles es aquel que “permite responder a las necesidades básicas de acceso y desarrollo de individuos, empresas y sociedades, con seguridad y de manera compatibles con la salud humana y el medioambiente”, así como “limita las emisiones y los residuos dentro de la capacidad del planeta para absorverlos, usa energías renovables al ritmo de generación y utilizar energías no renovables a las tasas de desarrollo de sustitutos de las energías renovables mientras minimiza el impacto sobre el uso del suelo y la generación de ruidos”.

Por ello, entre los objetivos específicos que se marca la Agenda Urbana Española se encuentran el “fomentar la eficiencia y la calidad de modos de transporte mas económicos y al alcance de todos los grupos de edad”, “adoptar medidas a través de planes de movilidad sostenible, para reducir los viajes en transporte privado”, “dotarse de una estrategia integral que incluya políticas de disuasión de la utilización de vehículos contaminantes”, “impulsar y favorecer el uso de vehículos de energías alternativas e híbridos, implantando puntos de recarga de coches eléctricos”, así como “promover una visión integrada de la movilidad al servicio del ciudadano, fomentando medidas que impulsen los sistemas de vehículo compartido, así como los servicios cooperativos ligados al transporte publico”.

Como ya se ha comentado, cumplir con la agenda de desarrollo mundial, Agenda 2030, y los objetivos de desarrollo sostenible pasa

por la transformación de los sistemas de movilidad hacia un modelo mas sostenible, eficiente y bajo en emisiones. Siguiendo el informe “Movilidad sostenible: competentes esenciales y recomendaciones de políticas” de Sustainable Mobility for All, “la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero del transporte también es esencial para lograr el objetivo del Acuerdo de Paris sobre el cambio climático, e implementar el ODS 13s sobre cambio climático, para limitarlo a muy por debajo del 2°C con respecto a los niveles preindustriales”. El transporte, prosigue “ya representa una cuarta parte de las emisiones de gases de efecto invernadero” y “es la fuente de emisiones de mas rápido crecimiento, actualmente el 62% del petróleo refinado y transportado en todo el mundo se utiliza para el transporte”:

En este sentido, la movilidad eléctrica es “una de las formas de ayudar a transformar la movilidad en apoyo de los objetivos de desarrollo sostenible y las metas de descarbonización”. La movilidad eléctrica no produce emisiones de escape y mejora considerablemente la calidad del aire de las ciudades, por lo tanto, entiende la SM4A que el desafío es dar forma al desarrollo de la movilidad eléctrica y aprovechar sus beneficios al tiempo que se impulsa la transformación mas amplia hacia una movilidad social, económica y sostenibles desde el punto de vista ambiental.

Por ello, “el creciente suministro de energía de bajas emisiones de carbono y los nuevos medios de transporte eléctrico han generado un gran interés en el potencial de la movilidad eléctrica para transformar los sistemas de movilidad y mejorar el transporte para todos”.



Conclusiones: un futuro incierto que exige consumidores activos y críticos

Los Objetivos de Desarrollo Sostenible, aunque no abordan de manera específica el tema de la movilidad y el consumo de carburantes, sí que tratan de forma transversal la necesidad de avanzar hacia un modelo más sostenible y que reduzca de manera evidente las emisiones de gases de efecto invernadero.

Como se extrae del informe de Sustainable Mobility for All el 62% del petróleo que se extrae tiene como objetivo el sector del transporte, siendo los combustibles de origen fósil aún hoy día el método principal que tanto la sociedad española como mundial utilizan para sus desplazamientos de corta, media y larga distancia.

Si atendemos a los datos nacionales de consumo de carburantes, observamos que en 2021 el nivel de adquisición de gasolina y gasóleo no solo no se ha reducido con respecto a 2020, sino que ha aumentado si atendemos, por ejemplo, al mismo mes de uno y otro año. Este hecho, además, resulta aún más significativo cuando lo vinculamos con la otra variable estudiada en el presente estudio: el precio medio de los carburantes en España y Europa.

A nivel nacional el precio de la gasolina y el gasóleo ha aumentado considerablemente en el último año, con variaciones interanuales que superan el 30%. Esta situación, de hecho, es una de las principales causas de la elevada tasa de inflación de la economía española, que en el último Índice de Precios

al Consumo se situaba ya en el 5,6%, en buena parte gracias al elevado nivel de los carburantes y la energía en España.

Un hecho que, como se ha podido comprobar, es reconocible en todo el continente europeo, donde el precio medio de los carburantes también ha mostrado un considerable incremento en el último año y que en España, aunque se sitúa en niveles inferiores a los de la media europea, se observa una tendencia más acuciante que en el de sus países vecinos.

Esta situación vislumbra un futuro incierto ante el principal reto que se presenta a la movilidad en España, el cambio hacia un modelo electrificado. Una sociedad aún dependiente del consumo de carburantes y vehículos dependiente de combustibles de origen fósil, que a pesar del aumento de los precios sigue apostando por su consumo, debe afrontar la transición ecológica en condiciones accesibles y democráticas para todos los consumidores.



www.adicae.net

consultas@adicae.net

660 175 964

