

¿Quieres ahorrar energía? Olvida el cambio de horario

OPINIÓN. El buen ciudadano. Por Rafael Yus Ramos
Coordinador del Gabinete de Estudios de la Naturaleza de la Axarquía

TODOS los años, por estas fechas, se abre el debate sobre si el cambio de horario está o no justificado por supuestos ahorros energéticos. Coincide ahora también con otras noticias como la Cumbre de París para alcanzar el “Acuerdo Universal sobre el cambio climático” y también con las crecientes protestas de ciudadanos que ven engrosar la factura de la luz sin haber cambiado sus pautas de consumo, la iniciativa propagandística de las “ciudades inteligentes o *smart cities*”, etc.. Todas estas noticias convergen en una sola: la urgencia de mejorar, de forma notable, la eficiencia energética en un mundo cada vez más dependiente de energía. Por supuesto que este factor sería incompleto si no lo complementamos con otro mucho más importante y también difícil de conseguir: el cambio de modelo energético, especialmente el paso de las energías no renovables (petróleo principalmente) por el mix de renovables. Medidas episódicas, como el cambio de horario, podrían actuar como una coartada que muestra una preocupación del Gobierno por el ahorro energético, pero en realidad es una cortina de humo si se tiene en cuenta que esta medida, cuya validez es cuestionable, de ser efectiva, sería el “chocolate del loro” del ahorro energético de un país. Comentaremos, pues, estos aspectos.

Qué es la eficiencia energética

HAY muchas confusiones con este concepto. Para muchos, la eficiencia energética es un mecanismo por el cual se reduce el consumo de energía. Esto también aparece en la página de Wikipedia, la enciclopedia virtual que se toma como fuente de “la verdad”. Pero dicho de este modo equiparamos eficiencia energética con ahorro energético, cuando no son necesariamente lo mismo. Uno puede ahorrar energía simplemente consumiendo menos, por ejemplo, apagando la luz del cuarto del que sale, como decimos a nuestros hijos, pero si lo que hacemos para “ahorrar energía” es poner la lavadora en horario de baja demanda (por la noche), lo que hacemos es ahorrar dinero, porque ese horario tiene una tasa más baja, no ahorrar energía, la lavadora sigue consumiendo la misma energía. Pero la eficiencia es otra cosa: consiste en realizar la misma actividad con menos energía. En este caso, un alumbrado público con bombillas de bajo consumo, por ejemplo, sí sería una medida de eficiencia energética: cumple la misma función de alumbrar, pero con menos consumo de energía. Evidentemente con la eficiencia energética ahorramos energía pero no todo ahorro de energía supone una actividad eficiente. También se suele decir que la eficiencia energética consiste en “producir más con menos energía”, lo que trasluce una visión productivista, puesto que la eficiencia no tiene por qué orientarse a aumentar la producción, ya habría eficiencia produciendo “lo mismo con menos energía”. Evidentemente si además con la misma energía somos capaces de producir más, la eficiencia es claramente mayor, pero tan digno del calificativo de “eficiente” es producir lo mismo, que producir más, con tal de que cumpla el requisito de “hacerlo con menos energía”.

LA eficiencia energética puede estimularse mediante medidas de gran alcance, disposiciones gubernamentales que obliguen a determinadas certificaciones que propicien tanto el ahorro como la eficiencia energética. Pero esto no es lo más corriente, supone poner piedras en el camino del “libre mercado” que es la base de nuestra economía, y por ello, muchas de estas medidas son meramente retóricas:

a.- Cambio de horario

ESTA medida, inaugurada en España cuando la crisis del petróleo (1973), y ahora dictada por la Unión Europea, vienen muy bien a los gobiernos, porque son cómodos de aplicar (aunque con algunas críticas soportables) y muestran al electorado su preocupación por el ahorro energético. Pero, ¿es una medida eficaz?

PARA empezar, esta medida, de ser efectiva, no es de eficiencia energética, sino de ahorro energético, pues supuestamente al cambiar el horario se utiliza más energía (luz) solar para la iluminación de la actividad diaria. Pero no está tan claro, porque si ciertamente por la mañana

utilizamos más cantidad de luz solar que en el horario anterior, por la tarde es al revés: consumimos más energía eléctrica, porque oscurece antes. “Lo comido por lo servido”. Y esto lo demuestran los pocos estudios que se han hecho para intentar demostrar científicamente este ahorro. Uno de los pocos estudios fue un cálculo que hizo un equipo holandés en el año 1998, decía que cambiar de hora supondría un ahorro de entre el 0,1% y el 0,5% en el consumo, de forma que los países mediterráneos, con más horas de sol, tendrían el ahorro más bajo (0,1%) y los países nórdicos el más alto (0,5%). Esta estimación coincide con la realizada por el Instituto para la Diversificación y el Ahorro de Energía (IDAE) y las propias empresas, que coinciden en que el ahorro que supone el cambio de hora, oscila entre el 0% y el 0,5% del consumo. Es decir, todo lo más un pizca. Según estos cálculos, los hogares ahorrarían un 5% en el consumo, y las oficinas y empresas del sector servicios, un 3%, lo que según el IDAE, supone un ahorro de 6 euros/año. Seis euros al año, por alrededor de 24 millones de puntos de suministro dan un resultado de 144 millones de euros. Si se tiene en cuenta que la factura eléctrica anual ronda los 20.000 millones de euros, resulta que el cambio horario, al menos en España, obtiene unos resultados económicos mínimos. Ciertamente, como todos sabemos, esto tiene un coste que, aunque temporal, es desagradable, un desajuste de nuestro reloj biológico, en nuestros biorritmos circadianos, una especie de *jet lag* que nos produce malestar durante unos días ¿estamos dispuestos a estos costes por un sueldo anual de 6 euros? En cualquier caso, el asunto capital no son estos trastornos, sino la condición de farsa de un megamedida, con la que se intenta ocultar la falta de iniciativas realmente eficaces para lograr ese ahorro energético.

b.- Los electrodomésticos eficientes

LA Unión Europea ha ido realizando algunas medidas dirigidas a la eficiencia y ahorro energético, como la obligación de etiquetar los electrodomésticos con la llamada “etiqueta energética”, que debe reflejar la eficiencia energética en el consumo. Esta etiqueta debe ser visible en el electrodoméstico para que el comprador reciba información sobre la eficiencia del aparato. Se trata de una escala de 7 clases de eficiencia, distinguibles por un código de color y una letra, que van desde el verde y la letra A para los equipos de mayor eficiencia (con un consumo que puede llegar a ser del 55% menor) hasta el rojo y la letra G para los de menor eficiencia. De este modo, deja al consumidor la responsabilidad de su elección. Es la típica medida que respeta las leyes del mercado: un consumidor buscará ante todo un precio bajo, pero sería a costa de tener más consumo energético, pero nadie le asegura que el ahorro que lograría con un electrodoméstico más eficiente (y por tanto más caro) compensaría el sobreprecio, todo ello bajo el supuesto (excesivamente optimista) de que el consumidor se preocupe, además, por las cuestiones ambientales. Luego no deja de ser una medida muy descafeinada y regida por el mercado. Caso distinto sería que sólo se pudiera comercializar electrodomésticos eficientes (sobraría lo del etiquetado) y a un precio asequible, que ya se preocuparían los comerciantes de que lo fuera si sólo tienen esta opción. Las cuestiones de eficiencia energética no se pueden quedar únicamente en responsabilidades individuales, porque es un bien social la mejora del medio ambiente, y por tanto un gobierno responsable no puede lavarse las manos bajo la excusa del liberalismo, debe adoptar medidas que superen las artimañas mercantiles y no depender del grado de conciencia ambiental de la población.

c.- Los coches eficientes

COMO seguramente se intuirá, una de las fuentes más importante de energía proceden del transporte motorizado, que utiliza la mayoría de la población. Aquí, como en otros sectores, se abusa mucho, e indebidamente, del concepto de eficiencia energética. Por supuesto, el logro de algunas marcas de pasar de un consumo de 7-8 litros/100 km a uno de 5-6 litros/100 km, sin duda entraría dentro del concepto de eficiencia energética...siempre que no se sobrepase los 100 km/h y no se utilicen marchas cortas. En la ciudad, con marchas cortas y muchas paradas por semáforos o pasos de cebra, las cifras se disparan, aquí no hay eficiencia que valga. Un paso importante lo dan los automóviles dotados del auto-stop, que detienen el motor en cada parada, pero el consumo sigue siendo superior al estipulado a 100 km/h con marchas largas. Pero los cantos de sirena se acaban con las políticas de autopistas y autovías, donde la conducción a 100 km/h solo es posible si uno dispone de autolimitador y lo activa. Pero lo que de ninguna manera se puede incluir como modelo de “vehículo eficiente” es el coche eléctrico o el coche de hidrógeno, aunque sin duda son muy recomendables en la ciudad por su

contribución al mantenimiento de una atmósfera limpia en estos enclaves, y con ello la salud de sus habitantes y la disminución de determinados efectos como el fenómeno de “islas de calor”. Estas cualidades, que, repito, justifican por sí solas su uso en la ciudad, nada tienen que ver con la eficiencia. Un coche eléctrico funciona con baterías, que se cargan con electricidad, la cual procede en su mayor parte de centrales térmicas, que utilizan combustibles fósiles, por lo que si a la ciudad le hacen un servicio, no así a la atmósfera global, y además con menor eficiencia, si se tiene en cuenta que la producción de electricidad a partir de combustibles fósiles no es nada eficiente, necesiéndose el triple de combustible para producir una unidad equivalente de consumo eléctrico. Otro tanto podríamos decir de los vehículos de hidrógeno, gas que no se obtiene directamente de la atmósfera, sino por un proceso industrial que utiliza como fuente de energía combustibles fósiles, y también con menor eficiencia que su consumo directo. Por este motivo, aunque el coche eléctrico y de hidrógeno son ideales para la ciudad, no lo son para el planeta, y desde luego no pueden incluirse como vehículos eficientes.

d.- Construcción energéticamente eficiente

RECIENTEMENTE, tras el declive del sector de la construcción, aparecieron iniciativas políticas destinadas a recuperar una actividad económica, que en nuestro país es responsable principal del empleo y el aumento del producto interior bruto, aspectos macroeconómicos que seducen a cualquier político porque son convincentes y fáciles de utilizar con fines electoralistas. La Unión Europea promovió la iniciativa de “eficiencia de los edificios” y así lo han estado promoviendo, con mayor o menor énfasis, el Estado Español y nuestra propia comunidad Andaluza. De este modo, desde el mes de octubre de 2006, es obligatorio aislar los edificios existentes por encima de unos mínimos cuando haya modificaciones, reformas o rehabilitaciones que afecten a más del 25% del total de los cerramientos de un edificio que cuente con una superficie útil superior a 1000 m². En la justificación de estas medidas está la convicción, demostrada hasta la saciedad, de que los edificios se han venido construyendo para ganar dinero a mansalva, no para hacerlos confortables y eficientes energéticamente. Cualquier cortijo antiguo es más eficiente energéticamente que las casas más caras de una ciudad. Los expertos afirman que para cualquier edificio de más de 20 años o insuficientemente aislado, es aconsejable una rehabilitación térmica con la que podría alcanzarse, fácilmente, un ahorro del 50% de la energía consumida en calefacción y/o refrigeración. La conjunción de eficiencia y rehabilitación supone un capotazo al sector de la construcción, que, dotado de subvenciones (muy justificadas por los indiscutibles beneficios ambientales) se ha lanzado a acometer proyectos para hacer que los edificios sean más eficientes energéticamente y puedan además ser vendidos con la ecoetiqueta o certificación de edificios eficientes. Medidas como poner ventanales amplios mirando al sur para que los días de invierno, el simple calor solar caliente los recintos, o el aislamiento de superficies para que no existan fugas de calor, han sido lugar común de estos proyectos. Estos proyectos facilitan así un importante “ahorro” energético: evitando que el calor endógeno salga y que el frío exterior entre en la vivienda e incluso propiciando el “calor pasivo” (por efecto invernadero), podemos prescindir o reducir significativamente la calefacción, sea eléctrica o de gas. Un edificio que puede mantener el confort climático de sus viviendas sin necesidad de recurrir a sistemas de climatización es, sin duda, más eficiente desde el punto de vista energético. Sin embargo, se pierde de vista que el edificio, en el momento de su uso por sus habitantes, forma parte de un sistema más amplio, con una serie de etapas, desde que se extrae la materia prima hasta que se demuele al final de su ciclo de vida. Un edificio puede ser muy eficiente en el momento de su uso y ser tremendamente derrochador cuando se examina su ciclo completo: el gasto energético (además de la contaminación y la degradación) que se produce durante la extracción de los materiales, durante su transporte y procesado industrial, durante la propia construcción del edificio y, al final de sus días, cuando hay que demolerlo. Se pueden adoptar medidas para aumentar la eficiencia energética en todas las fases, pero no se hace porque lo único que se incentiva (y eso coyunturalmente ahora) es la eficiencia del edificio. Las políticas urbanísticas deberían tener en cuenta estos factores, exigiendo eficiencia energética en todo el ciclo de la construcción.

e.- Ciudades energéticamente eficientes

QUE las ciudades son las principales fuentes de consumo de energía es algo incuestionable, obviamente en proporción al número de habitantes. Por supuesto, su situación geográfica hace

que este consumo se más o menos altos: mientras que las ciudades del norte de Europa consumen altísimas cantidades de energía para mantener calientes sus edificios, en el sur de España este gasto es teóricamente menor, porque la temperatura ambiental es más alta, aunque los edificios son tan ineficientes energéticamente que finalmente llegamos a consumir cantidades similares a las de un país frío, con lo que nuestras ciudades son netamente menos eficientes energéticamente que las nórdicas, lo que no deja de ser una tremenda paradoja. Por otra parte hay que señalar que el “talón de Aquiles” de la eficiencia energética de una ciudad es el transporte individual. Ninguna ciudad podrá ser etiquetada dignamente como “ciudad energéticamente eficiente” o *smart city* como gusta decir el pequeño club promotor de esta idea, si no resuelve de forma significativa el problema del uso del automóvil en la ciudad. De la misma manera que se declaran zonas peatonales, o zonas de restricción de tráfico (sólo para residentes y servicios), se debería ampliar para toda la ciudad, lo por supuesto implica una buena red de transportes colectivos, donde el taxi estaría llamado también a la desaparición progresiva, pues no deja de ser un transporte ineficiente (es más eficiente en Nueva Delhi, donde hay taxis colectivos). Por supuesto, si todavía no es el momento de dejar este artilugio, los usaríamos solo para desplazamientos interurbanos, pero para ello también habría que crear grandes bolsas de aparcamiento en el entorno de las ciudades, junto a bocas de metro o paradas de autobuses y el arranque de las autovías. Para transportes individuales utilícese la bicicleta o, para los menos en forma, la tricicleta o el bicitaxi. De nada, o poco, sirven las iniciativas cosméticas de las *smart cities* de alumbrado eficiente, minicentrales eólicas y otros artilugios si no se resuelve esta fuente principal de gasto energético (y deterioro ambiental) de las ciudades, que constituye el tráfico motorizado.

Conclusiones

NO criticamos la aplicación de medidas de eficiencia y ahorro energética que actualmente se vienen planteando, sino el uso cosmético de las mismas para eludir la responsabilidad de adoptar un programa para lograrlo realmente, que supondría entrar en el sistema energético globalmente, cambiando el modelo actual, implicando en ello a la ciudadanía y las entidades financieras, que conduzca a la cultura del ahorro, la sustitución de las energías orgánicas por renovables, la progresiva desaparición del transporte motorizado individual en la ciudad, y con ello, ir con la cabeza alta a tratados o compromisos internacionales para la lucha contra el cambio climático.