

Nuevo indicador de consumo de gasolinas y gasóleo de automoción en la tabla “Los 100 principales indicadores coyunturales de la economía española”

El consumo de gasolina se ha utilizado habitualmente como un indicador de demanda, puesto que, al ser el principal combustible empleado por los automóviles privados, constituía un bien de consumo final cuya evolución estaba correlacionada con la del conjunto del consumo privado. El consumo de gasóleo, por su parte, se consideraba un indicador de actividad económica, al tratarse de un combustible usado sobre todo en vehículos pesados dedicados al transporte de mercancías, actividad ligada a la coyuntura económica general, y a la de los servicios en particular.

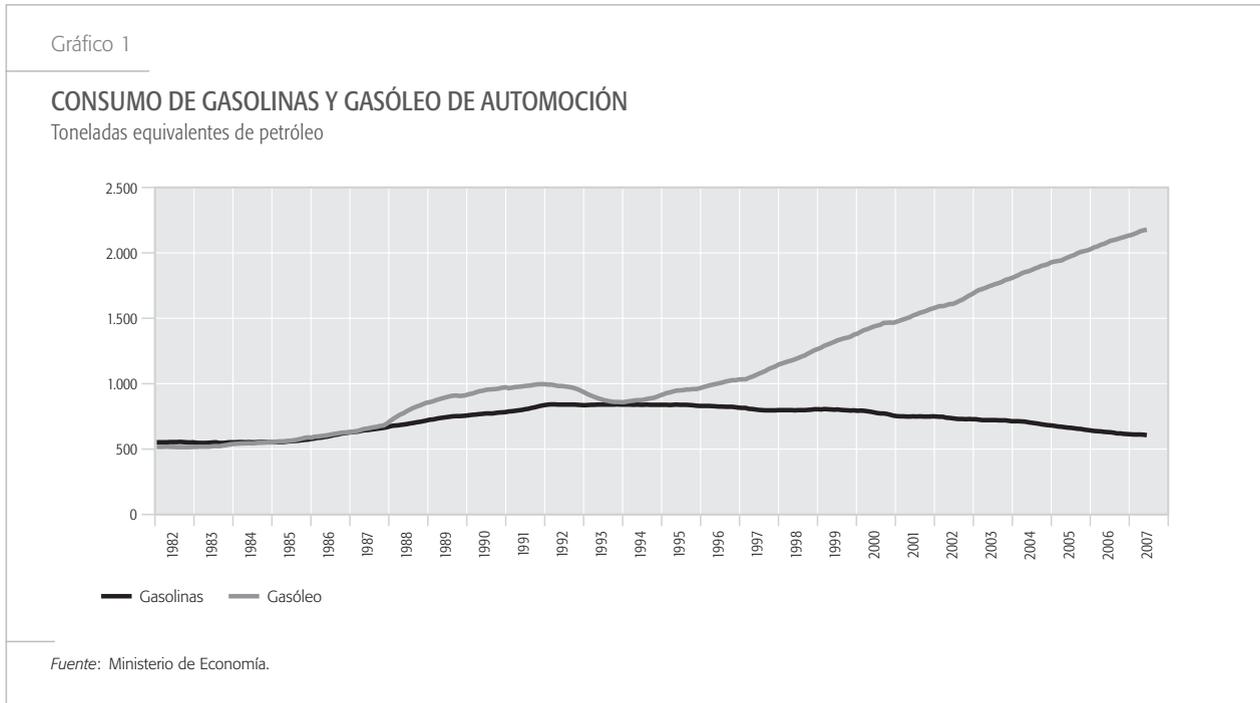
Sin embargo, el proceso de dieselización del parque automovilístico ha hecho que desaparezcan las correlaciones entre el consumo de gasolina y el consumo privado total, y entre el consumo de gasóleo y la actividad económica. Por una parte, el consumo de gasolina ha descendido de forma prácticamente ininterrumpida desde mediados de la década pasada como resultado de la sustitución de este carburante por el gasóleo en los vehículos privados. La evolución de sus ventas, por lo tanto, ha dejado de estar ligada a la evolución del consumo privado. Por otra parte, puesto que el gasóleo no solo es empleado por los vehículos pesados sino también por los automóviles privados, es imposible diferenciar la parte del mismo que es consumo final de la parte que es consumo intermedio, por lo que sus ventas, que han crecido con intensidad y de forma también ininterrumpida en el mismo período, ya no constituyen un indicador fiable de la evolución de la actividad transportista ni de la actividad económica general (gráfico 1).

Funcas ha venido incluyendo hasta ahora el consumo de gasóleo de automoción dentro del cuadro de “Los 100 principales indicadores coyunturales de la economía española”, en el capítulo de indicadores de servicios, debido a la vinculación que tradicionalmente ha existido entre

dicha variable y la actividad transportista. No obstante, dicha inclusión ha dejado de tener sentido por las razones mencionadas.

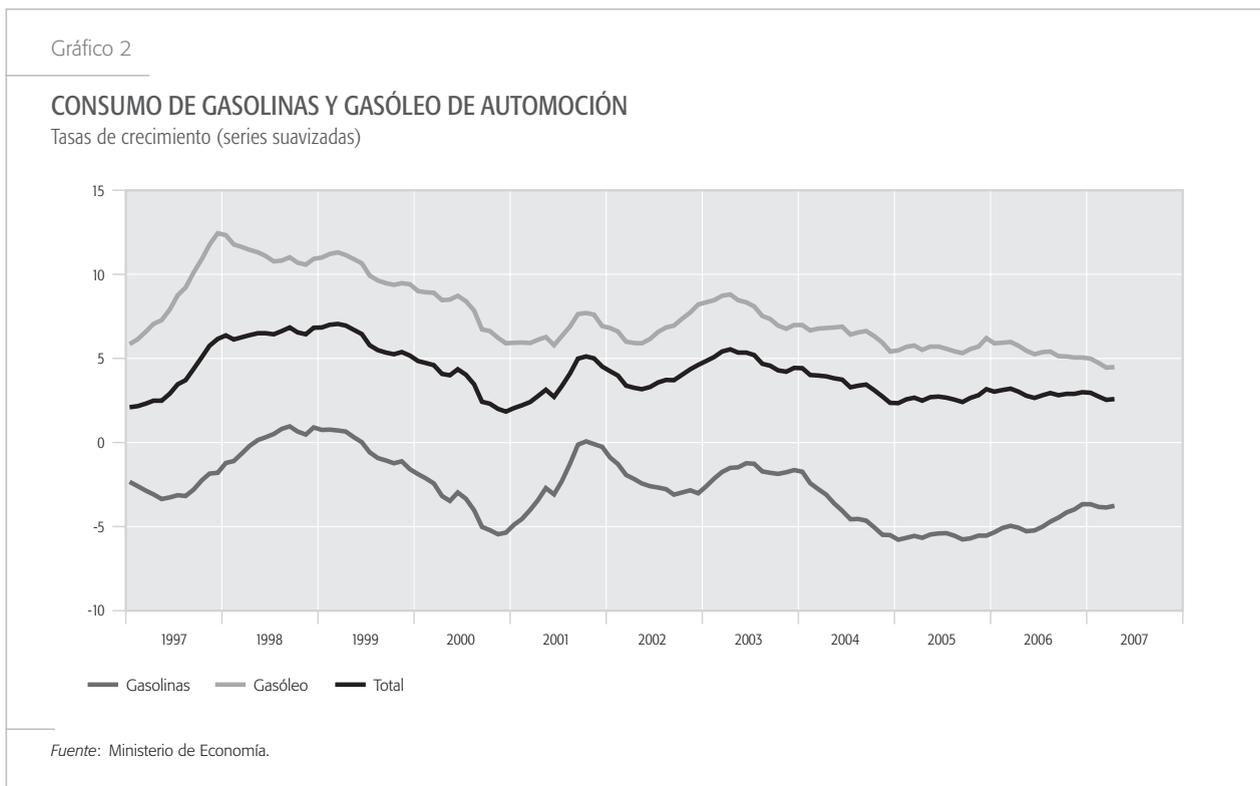
Se ha procedido, en consecuencia, a elaborar un nuevo indicador de “consumo de gasolinas y gasóleo de automoción”, a partir de la suma de los volúmenes de consumo de gasolinas y de gasóleo, previamente transformados en toneladas equivalentes de petróleo mediante los correspondientes factores de conversión. En el caso de las gasolinas, el coeficiente de paso de toneladas métricas a toneladas equivalentes de petróleo es 1,070, y en el de los gasóleos, 1,035. Dicho indicador, igual que el de consumo de energía eléctrica, se introduce dentro del apartado de actividad general debido a la imposibilidad de diferenciar la parte del mismo que corresponde a consumo final de la que corresponde a consumo intermedio. En el gráfico 2 se representa la evolución del indicador así construido, y se compara con la de cada uno de sus componentes. Como se puede apreciar, los consumos de gasolinas y de gasóleo han presentado el mismo perfil, aunque, a lo largo del período analizado, las tasas de crecimiento han sido casi siempre negativas en el primer caso, y siempre positivas en el segundo.

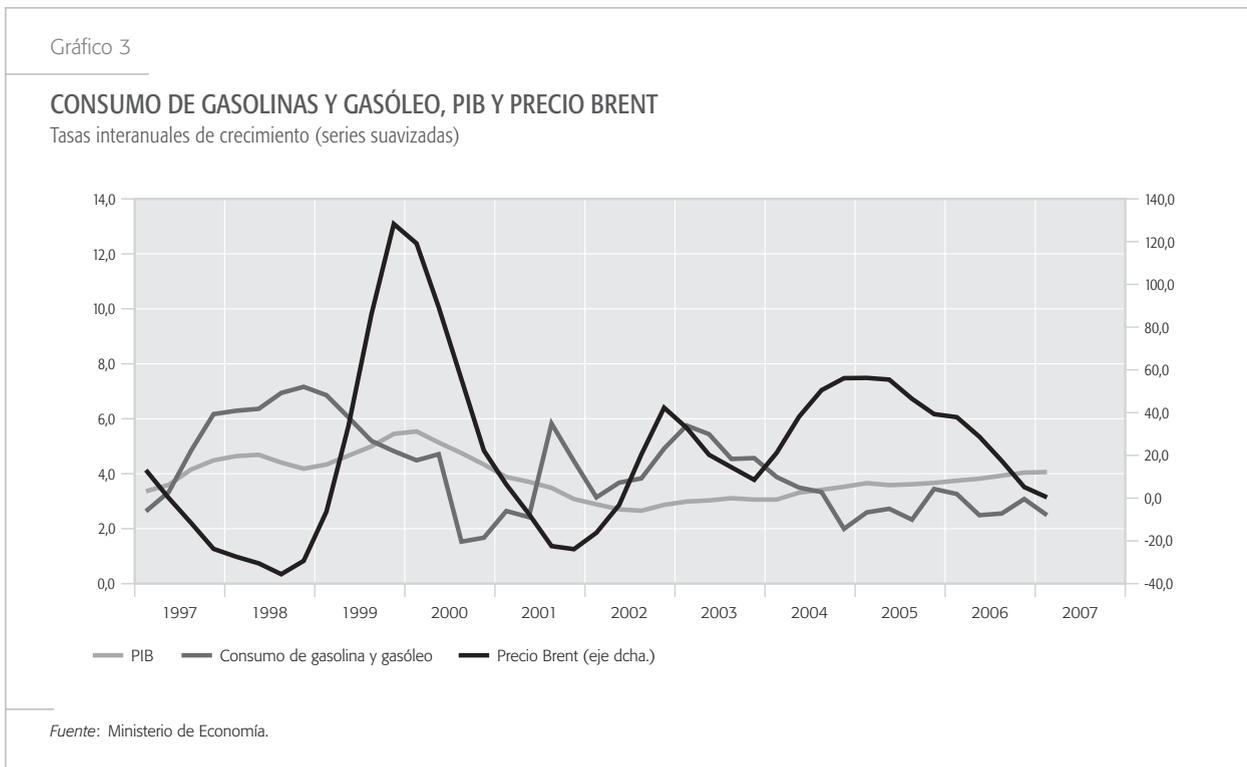
La evolución del consumo de los carburantes de automoción podría estar determinada por el ciclo económico y por los precios. En el gráfico 3 se han representado las tres variables (en lugar de un indicador de precios al consumo de carburantes se ha empleado como aproximación el precio del barril de Brent, ya que no existe una serie lo suficientemente larga del primero a causa a las rupturas provocadas por los cambios metodológicos en el IPC). Como se puede observar en el gráfico, durante 1997 y 1998, coincidiendo con una fase de aceleración económica y de descenso de los precios de la materia prima,



se produjo un intenso crecimiento en el consumo de gasolinas y gasóleo. Este pierde intensidad en los años 1999 y 2000, lo que se puede explicar, primero, por un nuevo episodio de fuertes subidas de los precios, y posteriormente, cuando estos inician una moderación, por el

mienzo de la fase de ralentización económica. La tendencia al alza (aunque con picos) del crecimiento del consumo que tuvo lugar durante 2001 y 2002, en un entorno de crecimiento económico más moderado, sería consecuencia del favorable comportamiento de los precios, que





presentan tasas de crecimiento negativas o muy bajas. En 2003, en un contexto de tendencia a la baja en el crecimiento de los precios, resulta más difícil explicar el descenso del consumo pese a que el crecimiento económico es relativamente reducido, mientras que en 2004 es clara la relación entre la acentuación de dicha trayectoria des-

centente en el consumo con la nueva escalada de precios que se produce en ese año. Finalmente, en 2005 y 2006 el consumo de carburantes se mantiene o incluso se recupera ligeramente debido a la concurrencia de una suave aceleración de la economía con una moderación en el crecimiento de los precios.