COVID-19: IMPACTO SOBRE EL CONSUMO DE ENERGÍA, Y SOBRE LA MOVILIDAD

CEPSA

JULIO DE 2020

30 AÑOS 1990 - 2020 | CORPORACIÓN 5

ÍNDICE

Antecedentes 3

Objetivo y Alcance 5

Introducción 7

Efecto sobre la movilidad de las personas 10

El consumo de energía en Canarias 24

El consumo de combustible 27

El consumo eléctrico 34

Efectos en la recaudación 41

Conclusiones: La movilidad en la nueva normalidad 44

ANTECEDENTES

ANTECEDENTES

Papeles de Economía Canaria es una colección de estudios cuyo objetivo es ofrecer de manera sintética una idea sobre el estado actual de determinados temas de relevancia económica y social para las Islas Canarias.

En esta ocasión, gracias a la colaboración de Cepsa, se presenta la séptima edición de Papeles de Economía Canaria, denominada "Covid-19: Impacto sobre el consumo de energía y sobre la movilidad".

Esta es la séptima edición de Papeles de Economía Canaria, elaborada por Corporación 5 con la colaboración de Cepsa.

OBJETIVO Y ALCANCE

OBJETIVO Y ALCANCE

En esta séptima edición de Papeles de Economía Canaria vamos a aproximarnos a la estimación de como ha afectado al consumo energético y a la movilidad la declaración del estado de alarma y la situación provocada por la crisis sanitaria derivada de la COVID-19 en Canarias. Se analizará la evolución sobre el consumo de productos energéticos, como son los combustibles y la electricidad, antes, durante y después del estado de alarma. Finalmente, se concluirá con distintas reflexiones a futuro sobre movilidad en la denominada "nueva normalidad" y por lo tanto, cómo se podría ver afectada la demanda de productos energéticos en Canarias.

En Papeles de Economía Canaria Nº7: Covid-19: impacto sobre el consumo de energía, y sobre la movilidad.

INTRODUCCIÓN

"QUÉDATE EN CASA"

El 11 de marzo de 2020 la Organización Mundial de la Salud declaró pandemia internacional a la situación de emergencia de salud pública provocada por la COVID-19. La rápida propagación, tanto a nivel nacional como internacional, ha motivado la necesidad de reaccionar de forma rápida y de adoptar medidas urgentes y contundentes con el objetivo de amortiguar el impacto de esta crisis sin precedentes, no solo en el ámbito sanitario, sino también en los ámbitos económico y social.

Derivado de tal hecho, la propia Comisión Europea ha reconocido el gran impacto y repercusiones que la COVID-19 está teniendo en los sistemas de transportes y en la conectividad.

Declararon, por lo tanto, la necesidad de coordinar la actuación de los distintos Estados miembros para garantizar la continuidad económica, al mismo tiempo que reconocía el sector del transporte como uno de los sectores gravemente afectados debido a que, una de las principales medidas a tomar sería la de inmovilizar en gran parte a la población.

Por tal hecho, la pandemia ha tenido como resultado una reducción drástica de la actividad del sector, especialmente de viajeros. No obstante, los flujos de mercancías se han visto menos afectados, en parte gracias a los esfuerzos colectivos derivados de la garantía de mantener los canales de distribución, aunque es innegable que se ha registrado una reducción debido al descenso en la actividad económica, tanto desde la perspectiva de la oferta como de la demanda y a la propia perturbación de las cadenas de suministros.

"QUÉDATE EN CASA"

Como consecuencia de la situación de emergencia de salud pública ocasionada por la COVID-19, a escala nacional e internacional, el Gobierno, declaró, mediante el Real Decreto 463/2020, de 14 de marzo, el estado de alarma en todo el territorio nacional con el fin de afrontar la crisis sanitaria, el cual ha sido prorrogado en seis ocasiones, la última mediante el Real Decreto 555/2020, de 5 de junio, hasta el 21 de junio de 2020, en los términos expresados en dicha norma.

España inició un proceso de reducción gradual de las medidas extraordinarias de restricción de la movilidad y del contacto social.

Las implicaciones económicas negativas de la crisis sanitaria provocada por la COVID-19 son de magnitudes catastróficas. De hecho, habrá un impacto social multidireccional sin precedentes, asistiendo a la polarización de situaciones en donde la tasa de paro se incrementará de forma muy importante fruto de una destrucción de parte de la estructura económica que no pueda soportar, no una disminución de la intensidad del intercambio en los mercados, sino una desaparición de los mismos. Hasta ahora, han sido las políticas pasivas de empleo las que han evitado la escalada en el desempleo. No obstante, una vez que estas desaparezcan, las repercusiones negativas se incrementarán.

Si circunscribimos el impacto que se espera sobre la Comunidad Autónoma de Canarias, debido a su condición de Región Ultraperiférica con condicionantes estructurales relacionados con la pequeña dimensión, lejanía e insularidad, así como por la distribución sectorial de la economía en donde el sector servicios se pondera de forma importante, este será de mayor intensidad debido a su dependencia y vulnerabilidad.

“LA MOVILIDADA EN CANARIAS ANTES DEL ESTADO DE ALARMA”

Antes del surgimiento de la pandemia a nivel global, el tráfico en las islas se caracterizaba por una elevada congestión y saturación en las vías. Sobre todo, en horas de mayor afluencia y de acceso a los centros de las ciudades, se producían retenciones y circulación parada.

Esto está ocasionado, en gran parte, por la mayor preferencia que tienen los ciudadanos al uso del vehículo individual en lugar del uso del transporte compartido o público. Esto se justifica en parte por la orografía de las islas y su gran dispersión urbanística. De una forma general, el uso del transporte público se ha mostrado como relevante para descongestionar el tráfico urbano. Sobre todo en los centros urbanos, donde existe una elevada densidad poblacional y aglomeraciones. No obstante, tras el inicio de la pandemia, y a pesar de la elevada restricción a la movilidad los usuarios consideran que existe una mayor seguridad en el transporte individual, al menos sanitaria, relacionada con la Covid-19.

"LA MOVILIDADA EN CANARIAS ANTES DEL ESTADO DE ALARMA"

Por otra parte, debido a la distribución sectorial de la economía y a su especialización en el sector servicios, hay que destacar que Canarias se caracteriza por una gran afluencia de turistas lo que ocasiona una elevada dependencia económica de esta actividad. Debido a sus enlaces motrices con el resto de la actividad económica, el resto de los sectores, de una forma u otra, se han visto afectados por las restricciones a la movilidad no solo interna, sino también por el cierre de fronteras y por lo tanto la escasez del turismo.

Canarias recibió más de 15 millones de turistas durante el año 2019. Esto se traduce en más de 1,2 millones de turistas al mes. Es decir, Canarias recibía el 50% del tamaño de su población (2,1 millones) de forma mensual.

La desaparición de esta masa de población debido a las restricciones a la movilidad han tenido y tendrán grandes consecuencias dentro de la economía y la sociedad canaria.

Fuente: Infografía INE

EFECTO SOBRE LA MOVILIDAD DE LAS PERSONAS

EFECTO SOBRE LA MOVILIDAD DE LAS PERSONAS

Si en algo están de acuerdo todos las instituciones y organismos acerca de la Covid-19, es de la incertidumbre que genera sobre cualquier sector que trate de vislumbrar su impacto y escenarios. Es casi imposible predecir qué es realmente lo que ocurrirá o cómo eso acabará afectando al comportamiento y a la vida de las personas y al desarrollo de las ciudades. De hecho hay que combinar la generación de escenarios y la propia convivencia con la incertidumbre, lo que ocasionará la necesidad de disponer de procedimientos que sepan dar respuesta ágil a los escenarios que vayan apareciendo.

El impacto que genera influye sobre todos los ámbitos de la sociedad, en algunos casos de forma negativa, como puede ser el sanitario, económico, social, político, etc, pero también hay otros en donde se manifiesta de forma positiva, como es en el caso medio ambiental o tecnológico.

Obviamente, todos estos ámbitos afectan, de una forma u otra, a la movilidad de las personas dentro y fuera de sus entornos o ciudades. De hecho, el confinamiento ha afectado enormemente a la movilidad debido a las restricciones impuestas.

Existen muchas razones por las que las personas se mueven de unos lugares a otros y, dependiendo de cuáles sean estas razones, el impacto ha sido y será diferente. Además, dependiendo de la duración de ese impacto, sus consecuencias o cambios podrán ser estructurales (largo plazo) o coyunturales (temporales, corto-medio plazo)

ESTUDIO

Estructural

TRABAJO

Estructural en algunos casos

TURISMO

Temporal

SOCIAL

Temporal

EFECTO SOBRE LA MOVILIDAD DE LAS PERSONAS

A corto plazo, el efecto sobre la movilidad tras las restricciones impuestas, se hace evidente en el caso de la promoción del teletrabajo y de la educación a través de medios online. No obstante, los efectos a largo plazo son más difíciles de cuantificar y anticipar. Así y todo, se está aprovechando esta situación para introducir cambios en la movilidad de forma que se hagan de forma menos congestionada y más sostenible.

Desde el inicio de la pandemia se han generado nuevas formas de interactuar en el trabajo, en los diferentes niveles de la educación tradicionalmente presencial y, en general, con todo nuestro entorno social. Solo si estudiamos estos cambios, podremos entender cuales pueden ser los cambios en la movilidad.

"¿Realmente es necesario hacer ese viaje? ¿no se podría hacer esa reunión a través de un medio online?"

"Si trabajo desde un ordenador, ¿no puedo trabajar desde casa?"

EFECTO SOBRE LA MOVILIDAD DE LAS PERSONAS

EFECTOS SOBRE EL TRÁFICO

El transporte es una actividad fundamental para el desarrollo de la economía. Además de garantizar la movilidad de las personas, resulta imprescindible para la distribución de mercancías, la exportación de bienes y el desarrollo de la industria del turismo. De hecho, el sistema de transporte está ligado a la competitividad y productividad de todos los sectores de la economía.

Según la Dirección General de Tráfico (DGT), el estado de alarma y confinamiento han tenido un efecto evidente sobre la movilidad de las personas, en este caso concreto estudiado sobre el tráfico.

Durante la Fase 0, se redujo en un 80% el tráfico, en un día laboral, y en un 95% durante el fin de semana. La reducción del tráfico de los vehículos pesados fue del 45%.

En la Fase 1, a partir del 11 de mayo, la reducción del tráfico fue del 60% en un día laboral y del 80% el fin de semana. En el caso de los vehículos pesados la reducción fue de un 20%.

En la Fase 2, a partir del 25 de mayo, la reducción del tráfico fue del 50% en un día laboral y del 70% el fin de semana. En el caso de los vehículos pesados la reducción paso a ser de un 15%.

En la Fase 3, a partir del 11 de junio, la reducción del tráfico fue del 30%. En el caso de los vehículos pesados la reducción paso a ser de un 10%.

En todas estas fases se prioriza el mantenimiento del teletrabajo, continuando los centros escolares cerrados.

A pesar de que no continúa vigente el estado de alarma se sigue dando prioridad, siempre que exista esa posibilidad, al mantenimiento del teletrabajo y reuniones por medios telemáticos, por lo que el tráfico aun no ha recuperado la cifra anterior al inicio de la pandemia.

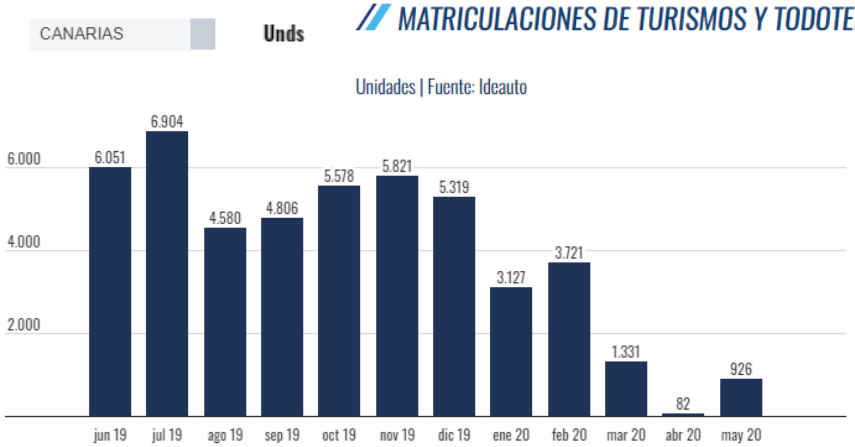
EFECTO SOBRE LA MOVILIDAD DE LAS PERSONAS

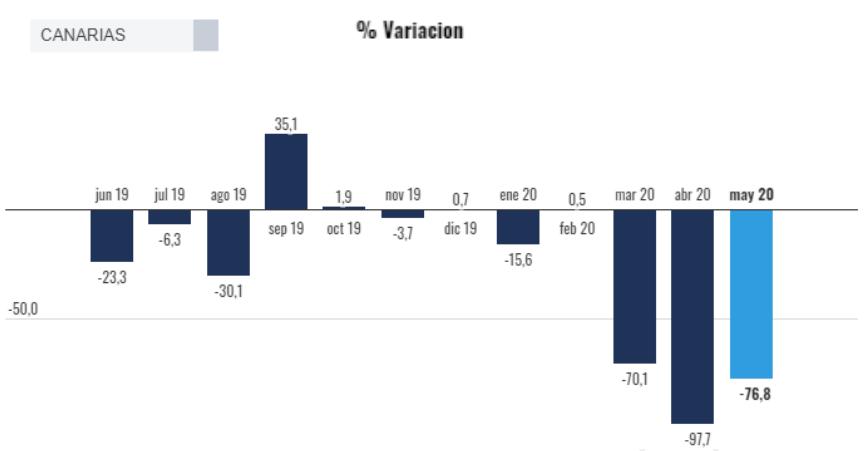
RACE- VEHÍCULO PRIVADO

Los resultados del Observatorio Real Automóvil Club de España (RACE), reflejan que un 20% de los conductores que utilizaban transporte público, cambiarán al transporte privado, en muchos casos por necesidades médicas (evitar los contagios) o laborales (pérdida de frecuencia del transporte público). También 1 de cada 4 conductores que iba caminando al trabajo usará su vehículo privado. Además, las autoridades españolas también han recomendado el uso del transporte individual como método más efectivo para evitar dichos contagios.

Según el Observatorio, en Canarias, se ha producido un descenso del tráfico de más del 80% durante el estado de alarma.

Desde la perspectiva de la oferta, el sector de la automoción, paralizó tanto la producción como la comercialización de vehículos en todo el territorio nacional.





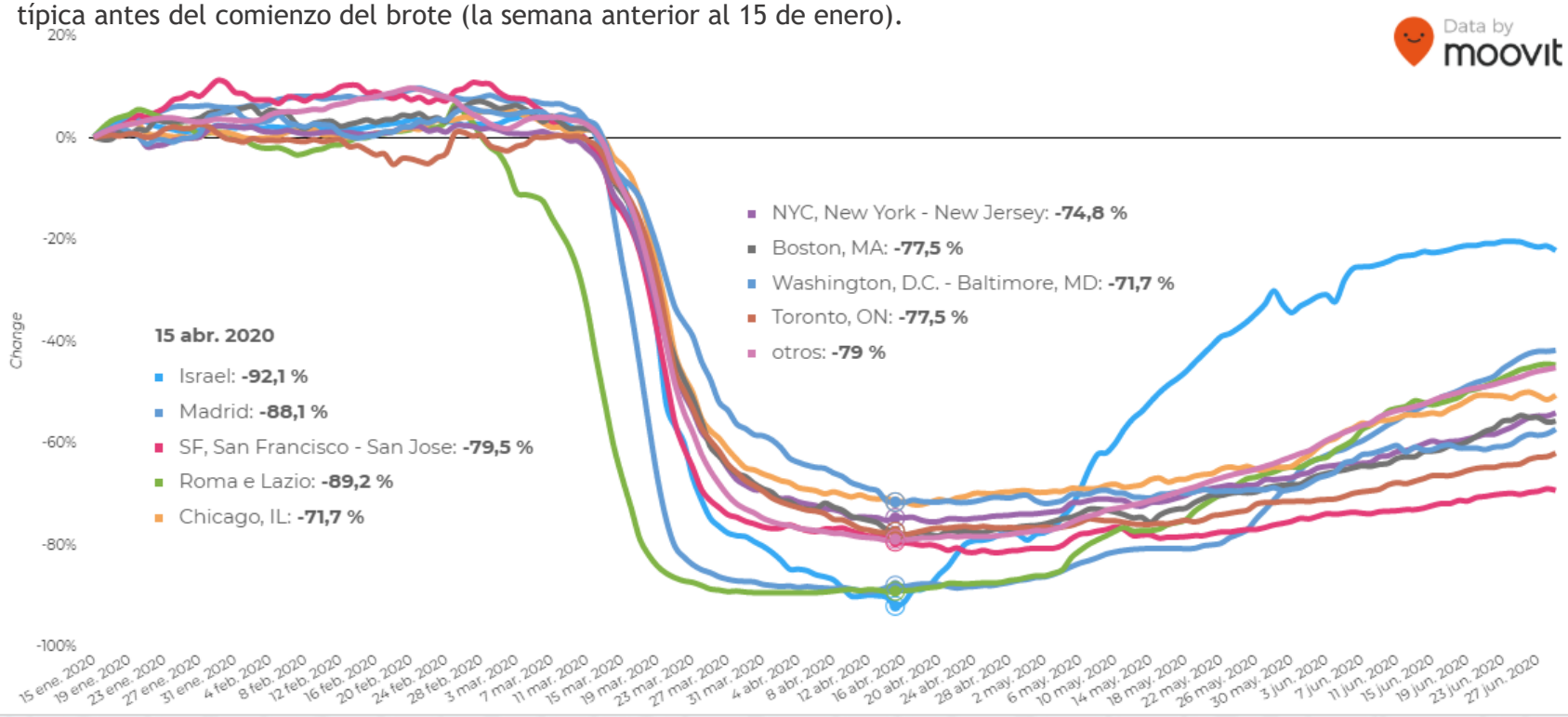
Fuente: Ideauto y la Asociación Española de Fabricantes de Automóviles y Camiones (ANFAC)

EFECTO SOBRE LA MOVILIDAD DE LAS PERSONAS

IMPACTO DE LA COVID-19 EN EL USO DEL TRANSPORTE PÚBLICO A NIVEL MUNDIAL

En una economía globalizada, la pandemia de la Covid-19 ha afectado a todos los países. Provocando reducciones que oscilan de entre el 70 y llegando incluso a superar el 90% (en el caso de Israel) del uso del transporte público.

El informe, muestra el uso de la aplicación de Moovit de los 7 días anteriores en cada ciudad, y lo compara con una semana típica antes del comienzo del brote (la semana anterior al 15 de enero).

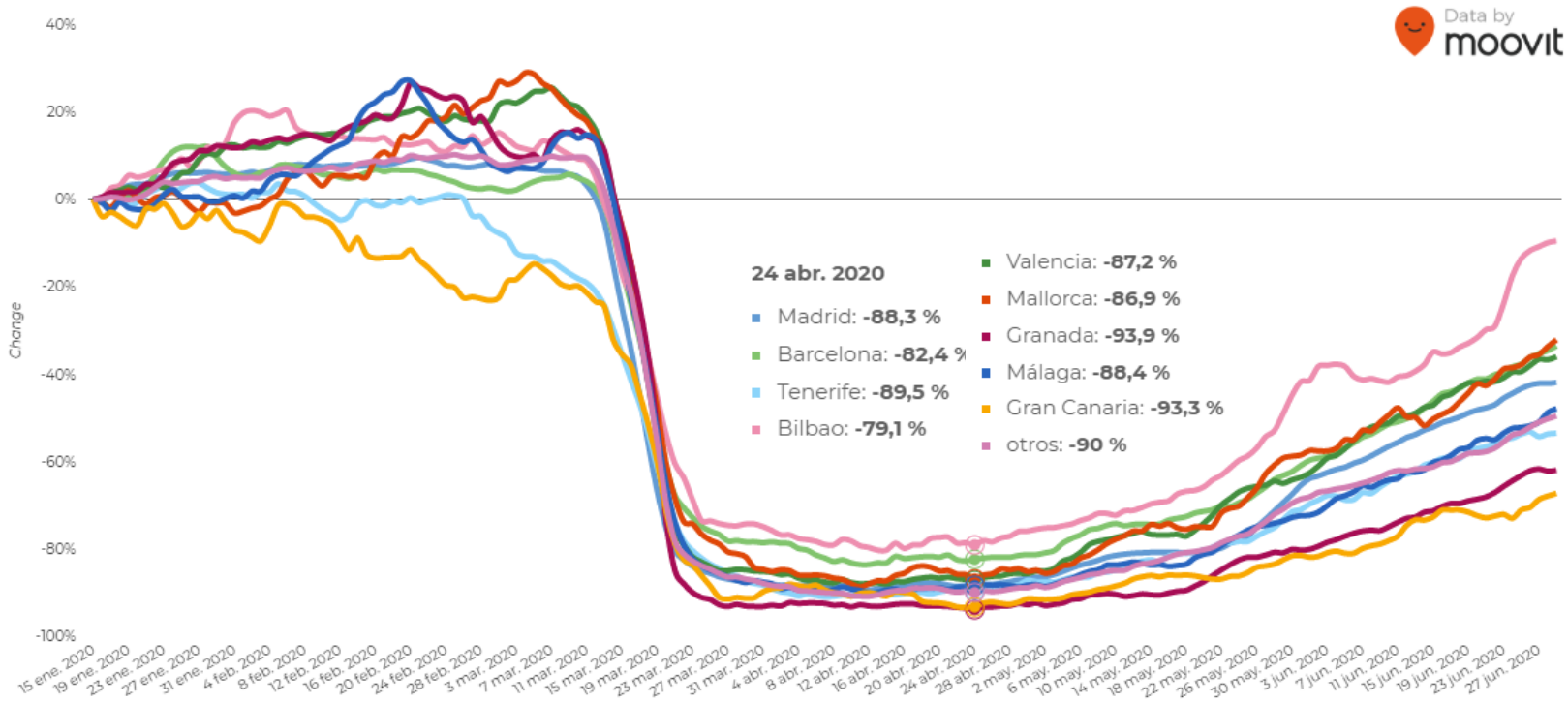


Fuente: Moovitapp.

EFECTO SOBRE LA MOVILIDAD DE LAS PERSONAS

TRANSPORTE PÚBLICO EN ESPAÑA

Gran Canaria ha sido, después de Granada, la ciudad donde más ha disminuido el tráfico del transporte público en España. En Tenerife, el descenso ha sido del 89,5%.

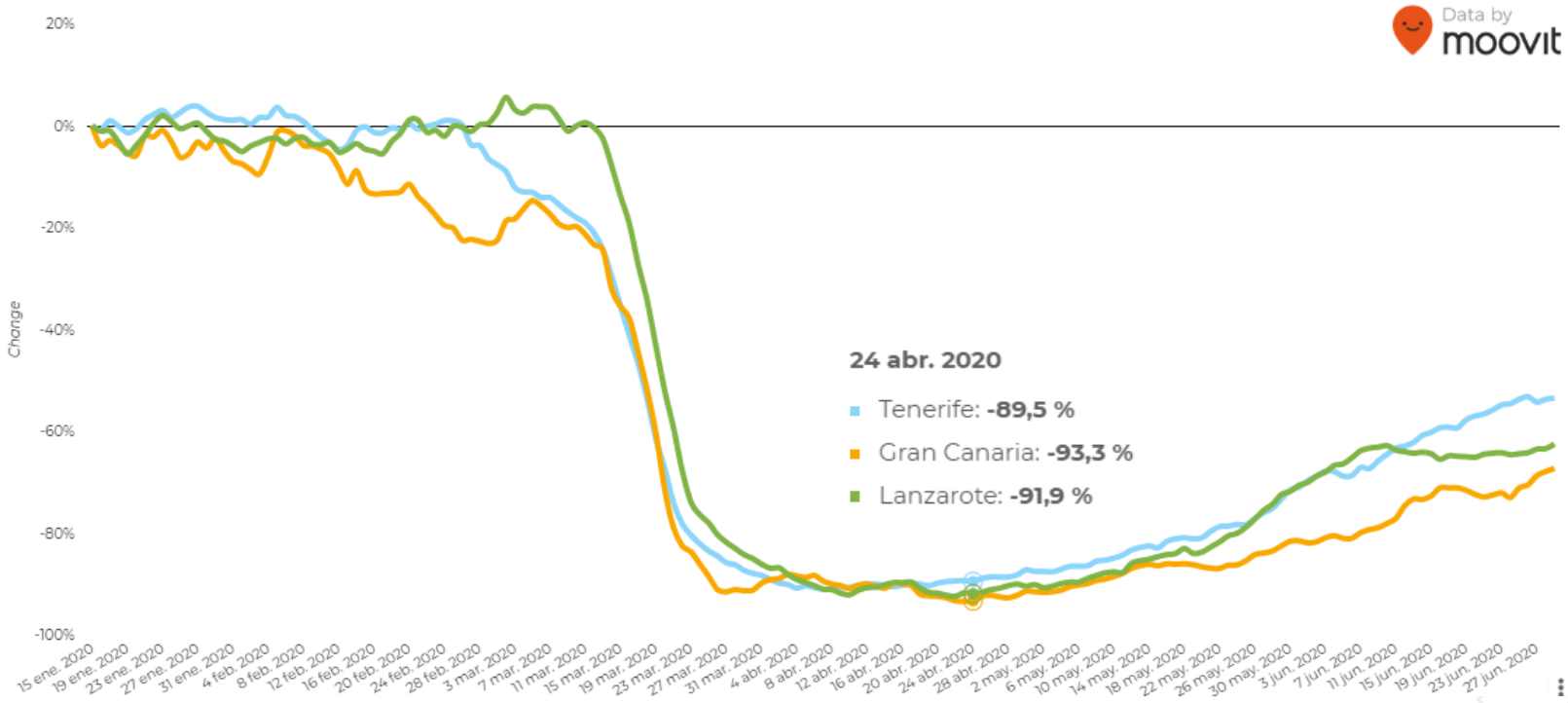


Fuente: Moovitapp. *https://moovitapp.com/insights/es/Moovit_Insights_%C3%8Dndice_de_Transporte_P%C3%BAblico-countries*

EFECTO SOBRE LA MOVILIDAD DE LAS PERSONAS

TRANSPORTE PÚBLICO EN CANARIAS

A nivel insular, Gran Canaria cuanta con la mayor reducción del uso de transporte público, llegando al -93,3%, seguida de Lanzarote, con una reducción del -91,9% y por último Tenerife, con un -89,5%.



Fuente: Moovitapp

EFECTO SOBRE LA MOVILIDAD DE LAS PERSONAS

TURISMO Y TRÁFICO AÉREO

En base a la evolución de la situación de la epidemia por la COVID-19 y por recomendación del Comité de Emergencias del Reglamento Sanitario Internacional (2005), el 30 de enero de 2020, el Director General de la Organización Mundial de la Salud declaró el brote del coronavirus como una Emergencia de Salud Pública de Importancia Internacional (ESPII), ya que su propagación internacional supone un riesgo para la salud pública de los países y exige una respuesta internacional coordinada.

La restricción de la movilidad aérea no solo afectó a la conexión internacional y nacional. El Gobierno de Canarias, durante la primera semana de aplicación de las restricciones de movilidad para frenar la expansión de la COVID-19 o coronavirus, redujo el tráfico aéreo interinsular de pasajeros al 5% con respecto al mismo periodo del año pasado.

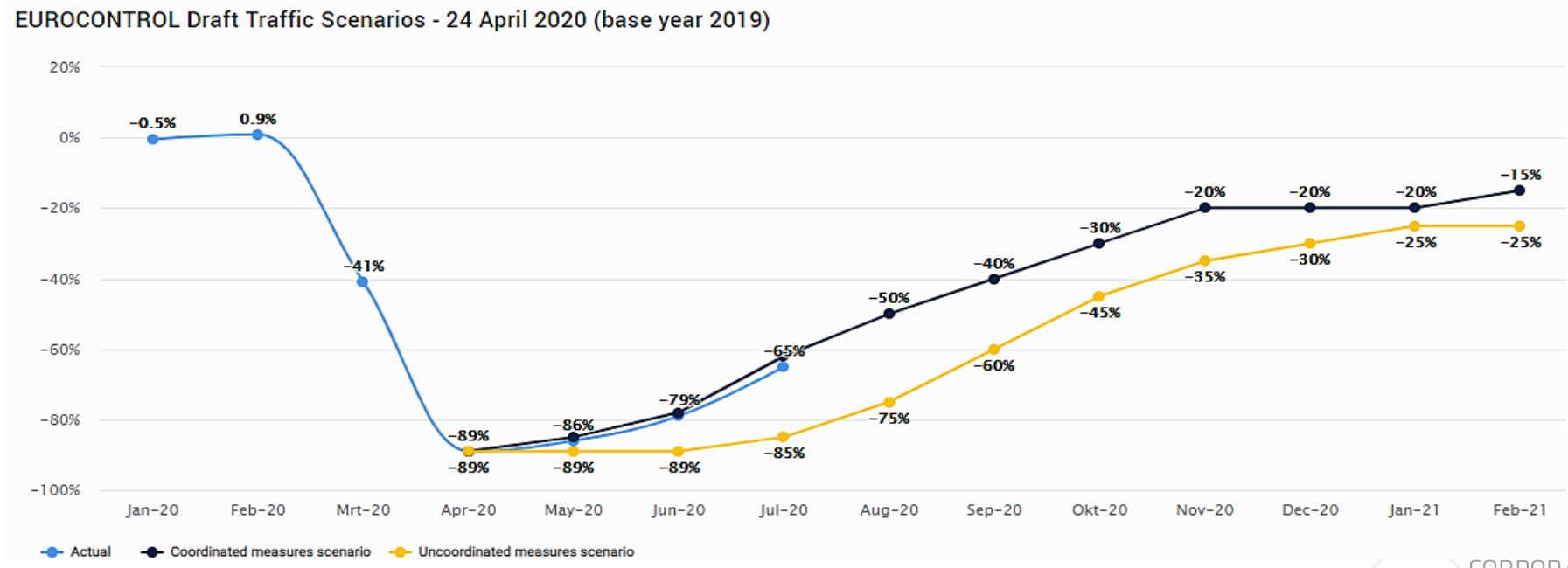
En total, entre el 18 y el 26 de marzo pasados por los aeropuertos canarios y en vuelos interinsulares transitaron 8.623 pasajeros, mientras que en la misma semana de 2019 fueron 187.654, es decir, una reducción del 95,40%,

EFECTO SOBRE LA MOVILIDAD DE LAS PERSONAS

TURISMO Y TRÁFICO AÉREO

En el contexto de la pandemia de COVID-19, EUROCONTROL publica periódicamente una evaluación exhaustiva de la última situación del tráfico en Europa y ofrece una comparación con el mismo período en 2019.

A continuación aparece una representación realizada por Eurocontrol en referencia a la caída del trafico aéreo en Europa comparando 2 posibles escenarios dependiendo del grado de coordinación de los miembros europeos.



Fuente: Eurocontrol. Datos para Europa

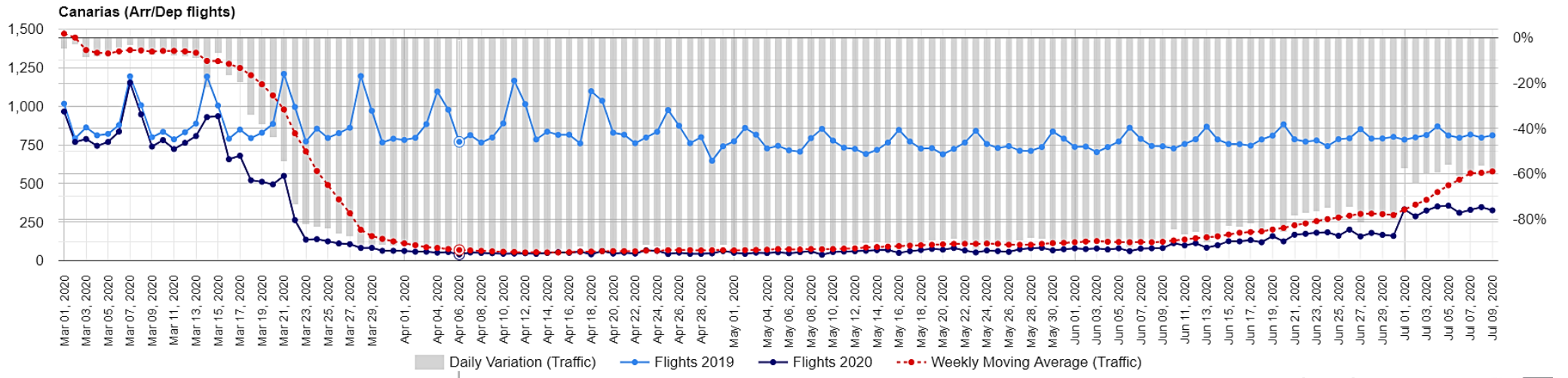
EFECTO SOBRE LA MOVILIDAD DE LAS PERSONAS

TURISMO Y TRÁFICO AÉREO

Si se compara el tráfico que volaba por Canarias el año pasado en estas mismas fechas y el que actualmente circula, se puede contemplar la importante caída que ha sufrido el tráfico debido a la COVID-19. Las fuentes que muestran estos datos se hace a través de la recopilación de las propias aerolíneas, así como de organizaciones de noticias nacionales y europeas.

Con estos datos podemos estimar el impacto que ha tenido la pandemia sobre la movilidad en términos aéreos, teniendo una visión general sobre la situación del tráfico en Europa y cómo ha cambiado en comparación con el año pasado.

Por señalar una fecha determinada, el 6 de abril del año 2020 (aun en estado de alarma) hubo 40 vuelos en Canarias, mientras que en el mismo periodo del año anterior hubo 1.048 vuelos. Esto muestra la caída masiva del tráfico aéreo en los cielos europeos.



06/04/2020, 40 vuelos, -93,6% (t.v.i.)

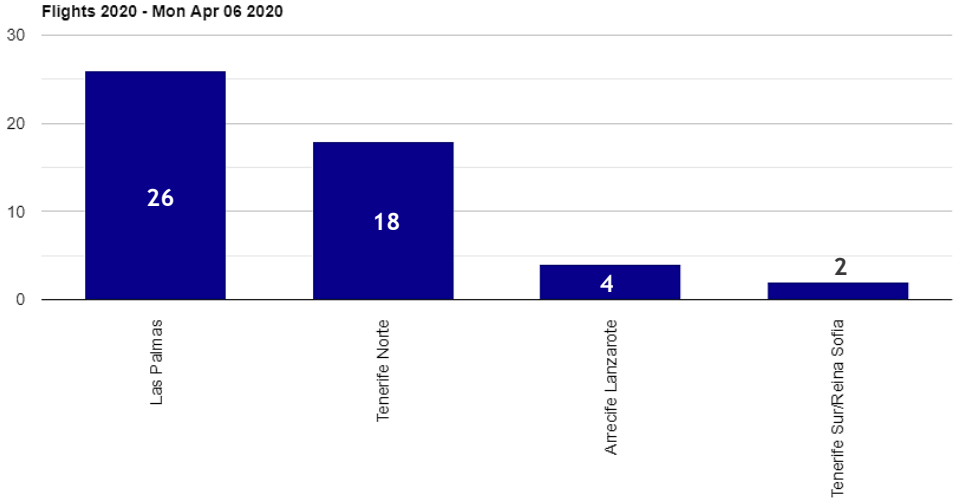
Fuente: Eurocontrol.
https://www.eurocontrol.int/Economics/DailyTrafficVariation-States.html

EFECTO SOBRE LA MOVILIDAD DE LAS PERSONAS

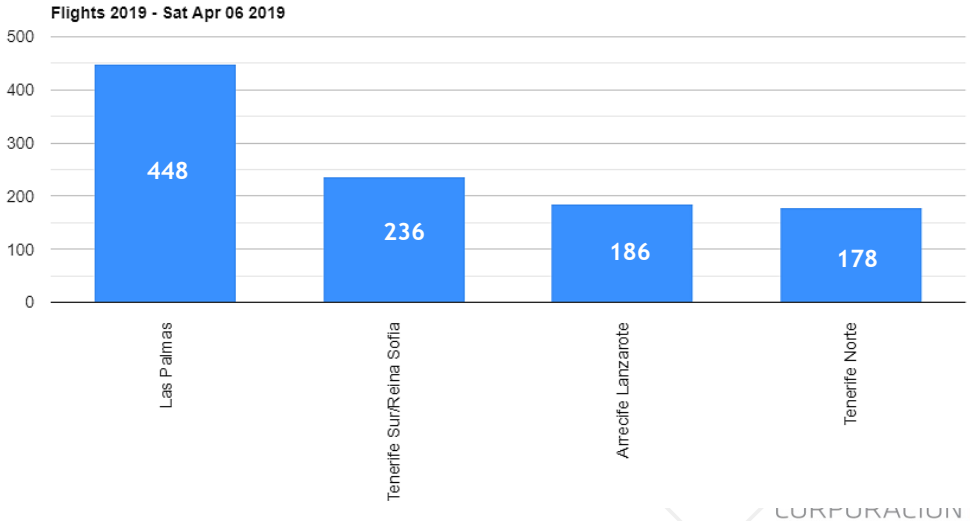
TURISMO Y TRÁFICO AÉREO

Teniendo en cuenta que es uno de los sectores que mas contribución genera al PIB y al empleo en el mundo además de poseer una gran capacidad potencial, como lo es Canarias debido a su creciente especialización productiva, dependerá del tiempo de duración y de posibles recaídas, la extensión de los efectos. De hecho, habrá compañías que no sean capaces de sobrevivir si el periodo se extiende demasiado por lo que toma especial relevancia el papel de los gobiernos. Por ello, es necesario plantear medidas, no solo paliativas para sufragar los estragos de la crisis económica derivada de la sanitaria, sino medidas de impulso y estratégicas que hagan que la vulnerabilidad ante impactos negativos, tanto exógenos como endógenos, sea menor.

Breakdown per main Airports*



Breakdown per main Airports*



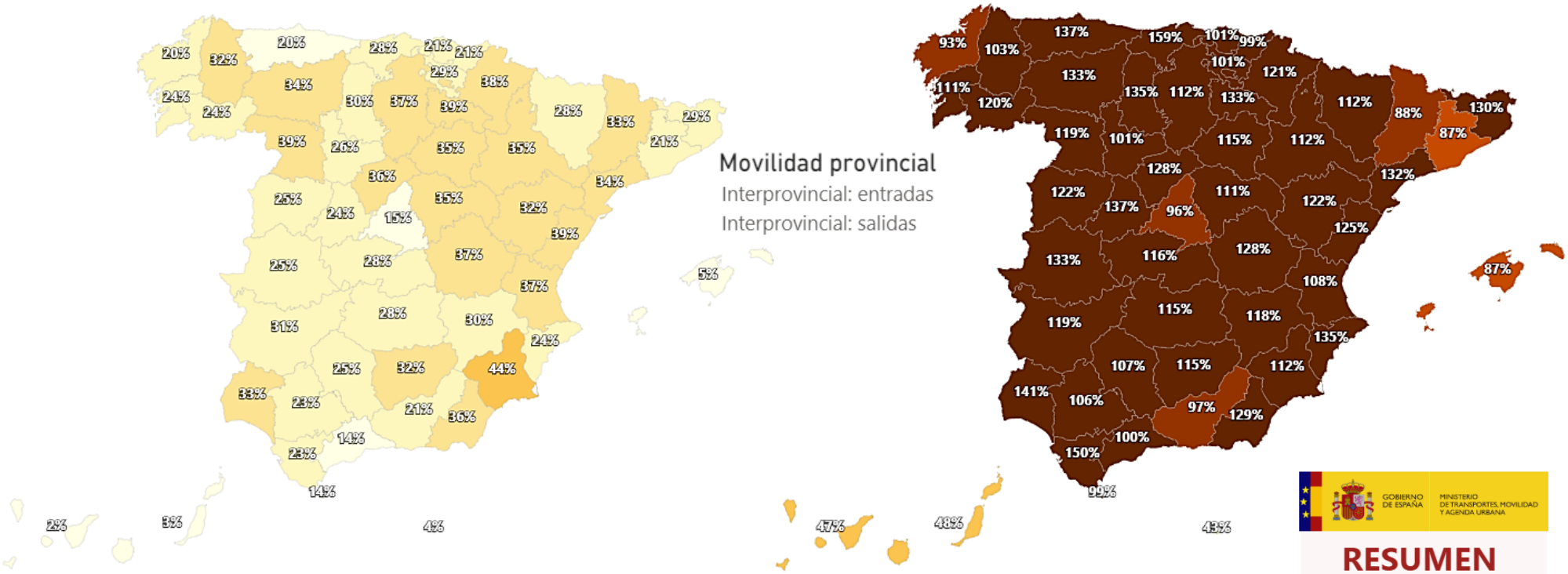
Fuente: Eurocontrol.

EFECTO SOBRE LA MOVILIDAD DE LAS PERSONAS

LUN 6-abr

MOVILIDAD INTERPROVINCIAL

LUN 6-jul



GOBIERNO DE ESPAÑA · MINISTERIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA

RESUMEN MOVILIDAD

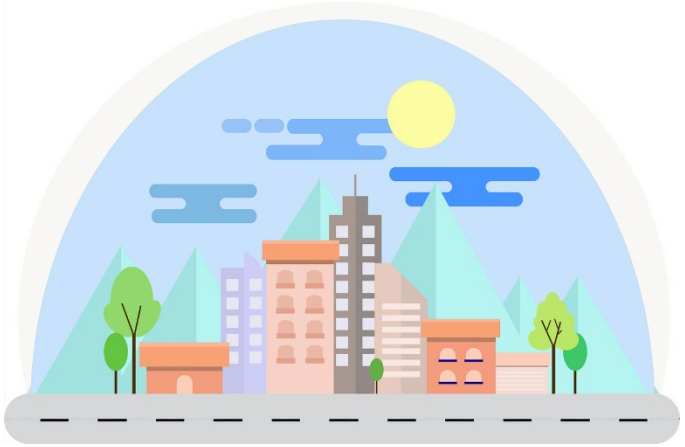
Fuente: Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana. Se ha tomado como referencia el periodo del 14 al 20 de febrero de 2020

EFECTO SOBRE LA MOVILIDAD DE LAS PERSONAS

EFECTO SOBRE LAS CIUDADES

Otro de los efectos que parece haber generado la aparición de la Covid-19, es la perdida de atractivo de las grandes ciudades como elección para vivir. Principalmente, porque en las ciudades se han producido los focos de contagio más rápidos siendo incubadoras de la epidemia debido a la mayor movilidad de las personas.

Esta tendencia se une al hecho de que parte de las empresas que han continuado con su actividad, durante la pandemia, han tenido mayoritariamente a sus plantillas en teletrabajo. La repercusión inmediata es que existe el la plena posibilidad de proceder a una reducción de sus gastos fijos (oficinas) eliminando total o parcialmente la actividad presencial. Por ello, los trabajadores que eligieron la ciudad como localización para vivir y esa decisión fue tomada por la cercanía al trabajo o como forma de reducir el tiempo y dinero en transporte, ahora, si pueden trabajar desde otro lugar, pudiendo plantear nuevos puntos donde ubicar su vivienda. Este dato tiene especial relevancia, habida cuenta que en España, la población urbana supone un 82% del total.



Las ciudades eran el punto de referencia en términos de comercio, trabajo y turismo, generando aglomeraciones. Las restricciones de movilidad provocadas por la crisis anulan el interés por este tipo de concentración.

EFECTO SOBRE LA MOVILIDAD DE LAS PERSONAS

EFECTOS SOBRE LOS INDICADORES DE ACTIVIDAD

El impacto de la Covid-19 ha generando la paralización completa de algunas actividades económicas (las denominadas no esenciales) afectando en general a todo el desarrollo de la economía y de la sociedad. No obstante, la paralización de la actividad económica no ha sido homogénea en todos los sectores de la economía y la sociedad.

En concreto, el impacto directo sobre el sector turístico, debido a la restricción a la movilidad, ha generado la paralización total de su actividad alcanzando un denominado "cero turístico". Como consecuencia, el resto de los sectores como el transporte o el comercio han visto reducida su actividad.

El aislamiento generado por esta situación está teniendo consecuencias negativas generalizadas sobre todo el mundo, pero hay que destacar que, en el caso de Canarias, debido a su gran dependencia con el exterior, principalmente en términos de turismo, las consecuencias serán más profundas.

Variación interanual

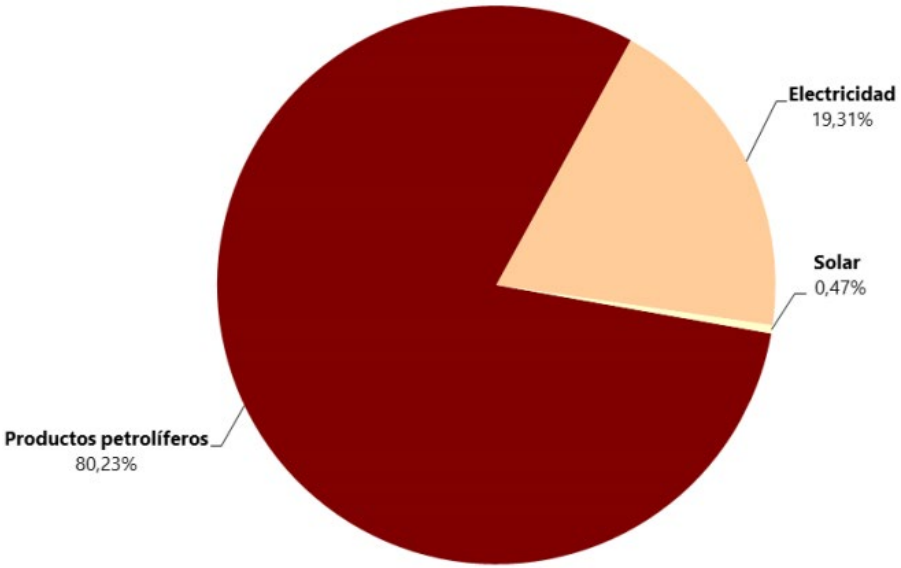
Indicadores de actividad	Territorio	Penúltimo dato	Último dato	Periodo último dato	Fuente
PIB	Canarias	1,3%	-5,9%	1T 2020	ISTAC
Indice producción industrial	Canarias	-24,9%	-22,2%	mayo 2020	ISTAC
Energía	Canarias	-15,9%	-15,6%	mayo 2020	INE
Energía	España	-14,6%	-17,6%	mayo 2020	INE
Venta de cemento	Canarias	-21,0%	-18,4%	mayo 2020	ISTAC
Consumo energía eléctrica	Canarias	-6,3%	-9,0%	mayo 2020	ISTAC
Matriculación de automóviles	Canarias	-45,8%	-51,1%	mayo 2020	ISTAC
Transporte total	España	-53,0%	-91,4%	abril 2020	INE
Transporte urbano	España	-54,7%	-91,3%	abril 2020	INE
Transporte interurbano	España	-52,4%	-91,3%	abril 2020	INE
Transporte por autobús	Canarias	-87,3%	-76,2%	mayo 2020	INE
Transporte por ferrocaril	España	-54,1%	-91,1%	abril 2020	INE
Cercanías	España	-54,3%	-90,5%	abril 2020	INE
Transporte aéreo no interinsular	Canarias	-64,3%	-99,7%	abril 2020	ISTAC
Nacional	Canarias	-57,9%	-98,9%	abril 2021	ISTAC
Extranjero	Canarias	-65,8%	-100,0%	abril 2022	ISTAC
Transporte marítimo	Canarias	-53,7%	-96,6%	abril 2020	ISTAC

Fuente: Elaboración propia a partir de datos del INE e ISTAC.

En Canarias, debido a su gran dependencia con el exterior, las consecuencias podrían ser más profundas.

CONSUMO DE ENERGÍA EN CANARIAS:

CONSUMO DE ENERGÍA EN CANARIAS



Fuente: Anuario Energético de Canarias 2018. Consejería de Transición Ecológica, Lucha contra el Cambio Climático y Planificación Territorial.

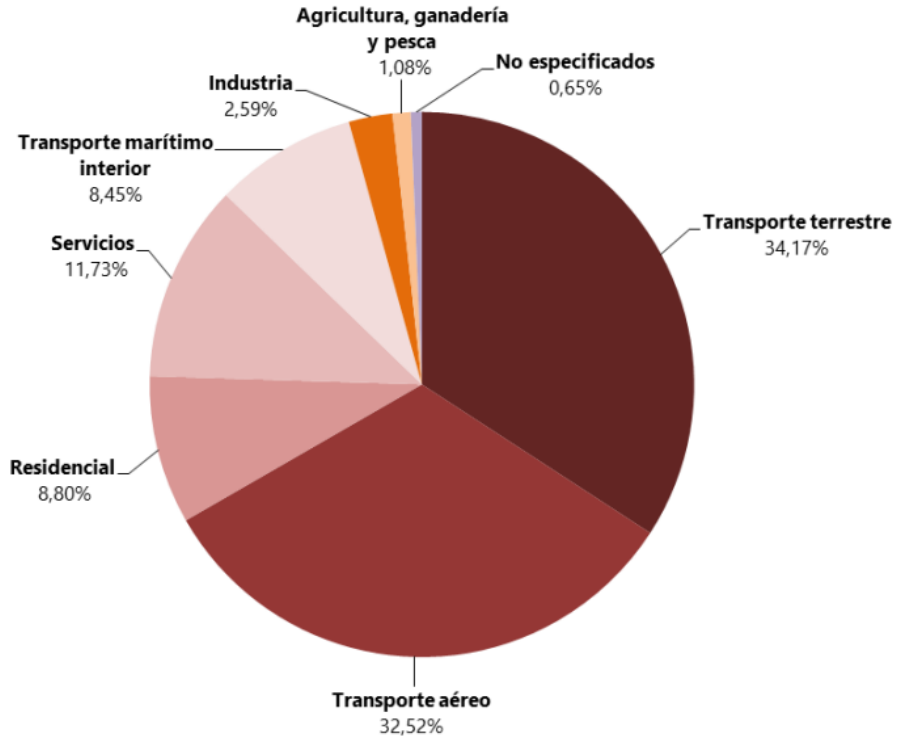
En el siguiente gráfico de sectores elaborado la Consejería de Transición Ecológica, Lucha contra el Cambio Climático y Planificación Territorial aparece la distribución porcentual de la demanda de energía final, en Canarias, por tipo de energía, durante el año 2018. Esta representación, a pesar de no estar actualizada, servirá para analizar el balance energético de Canarias y así poder analizar mejor como influye la caída de productos energéticos o cuales son sus principales causas.

Se observa la gran preponderancia que tienen los suministros de productos petrolíferos a usuarios finales dentro de la estructura del sector energético canario alcanzando el 80,23% del total de la demanda de energía final. El resto se divide entre: electricidad 19,31% y solar térmica 0,47%.

CONSUMO DE ENERGÍA EN CANARIAS

En cuanto a los consumos de energía final por sectores, destacar que la mayor parte se registran en el transporte (en sus tres modalidades; terrestre, aéreo y marítimo), destinatario del 75,1% de la demanda de energía final, con especial relevancia del transporte terrestre y aéreo, al absorber el 66,69% del consumo de energía final.

En el archipiélago canario, el consumo energético para usos residenciales en vivienda (excluyendo el transporte) supone alrededor de un 12,5%, inferior al valor medio nacional que es de un 16,8%. No obstante, considerando el transporte terrestre representa del 53% del consumo energético total de la Comunidad Autónoma.



Fuente: Anuario Energético de Canarias 2018. Consejería de Transición Ecológica, Lucha contra el Cambio Climático y Planificación Territorial.

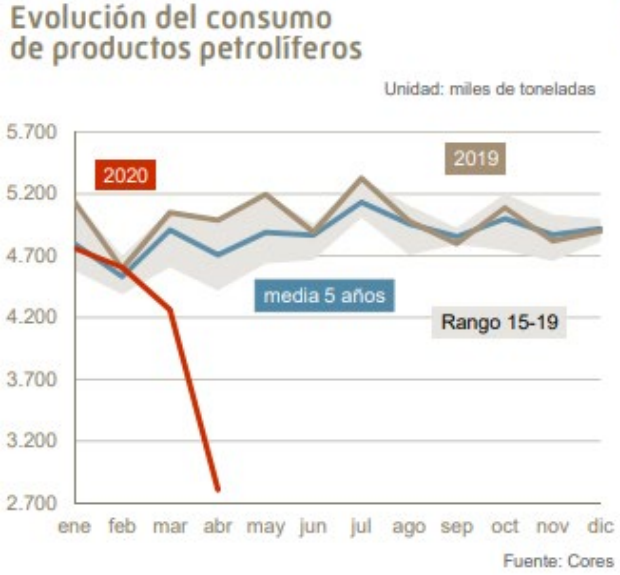
CONSUMO DE COMBUSTIBLE:

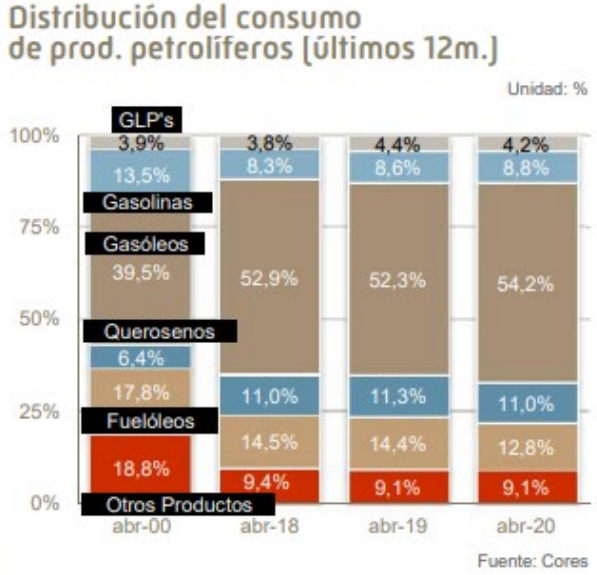
CONSUMO DE ENERGÍA

EVOLUCIÓN DEL CONSUMO DE PRODUCTOS PETROLIFEROS EN ESPAÑA

Cores es una Corporación de derecho público sin ánimo de lucro, tutelada por el Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico que actúa en régimen de derecho privado. Contribuye a garantizar la seguridad de suministro de productos petrolíferos, Gas Licuado del Petróleo (GLP) y gas natural en España, siendo además referencia de información en el sector de hidrocarburos. Todos los agentes del sector de hidrocarburos en España tienen la obligación legal de remitir información periódica a Cores, permitiendo realizar estadísticas y publicaciones de referencia en el sector.

Recogemos a continuación datos para el mes de abril de 2020 mostrados en el Boletín de Hidrocarburos 269.





Tasa de variación interanual del mes de abril:

-43,7%

Consumo productos petrolíferos

CONSUMO DE ENERGÍA

EVOLUCIÓN DEL CONSUMO DE PRODUCTOS PETROLIFEROS EN ESPAÑA

En abril desciende notablemente el consumo de productos petrolíferos, con una tasa de variación interanual del -43,7% respecto al mes de abril 2019 y se sitúa en 2.806 kt, registrando un mínimo histórico. En abril se intensifica el descenso del consumo de gasolinas que cae un -77,8% respecto al mes de abril 2019 y un -64,7% respecto a marzo 2020, mientras los gasóleos caen un -36,2% respecto al mes de abril 2019 y el -40,6% respecto a marzo 2020.

Este mes desciende el consumo de todos los grupos de productos: los querosenos vuelven a presentan la mayor caída (-92,9%), seguidos de gasolinas (-77,8%), gasóleos (-36,2%), fuelóleos (-34,8%) y GLP (-26,0%).

En el acumulado del año presentan descensos interanuales todos los grupos de productos: GLP (-6,2%), gasolinas (-26,0%), querosenos (-36,7%), gasóleos (-9,2%) y fuelóleos (-34,4%)

Consumo de productos petrolíferos	Dato de abril (kt)	% variación interanual	Acumulado anual	% variación interanual
Gases licuados del petróleo	159	-26,0%	874	-6,2%
Gasolinas	97	-77,8%	1.205	-26,0%
Querosenos	39	-92,9%	1.266	-36,7%
Gasóleos	1.660	-36,2%	9.539	-9,2%
Fuelóleos	488	-34,8%	1.928	-34,4%
Otros productos	361	-15,0%	1.624	-7,8%
TOTAL	**2.806**	**-43,7%**	**16.435**	**-16,9%**

Fuente: Elaboración propia a partir de datos de Cores.

CONSUMO DE ENERGÍA

EVOLUCIÓN DEL CONSUMO DE COMBUSTIBLES DE AUTOMOCIÓN EN ESPAÑA

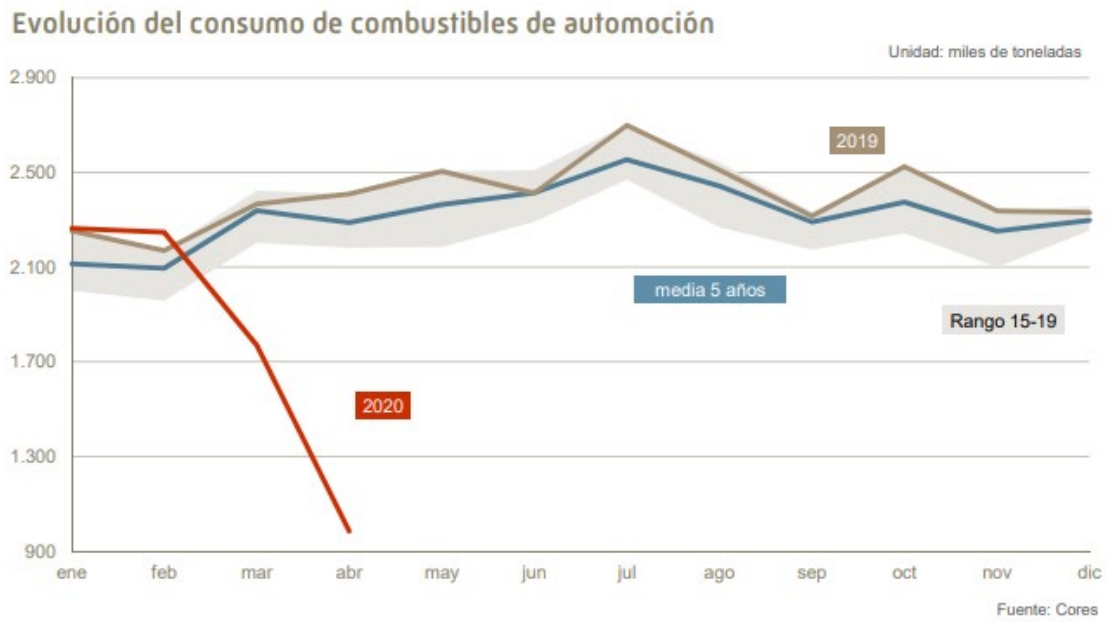
Consumode combustibles de automoción

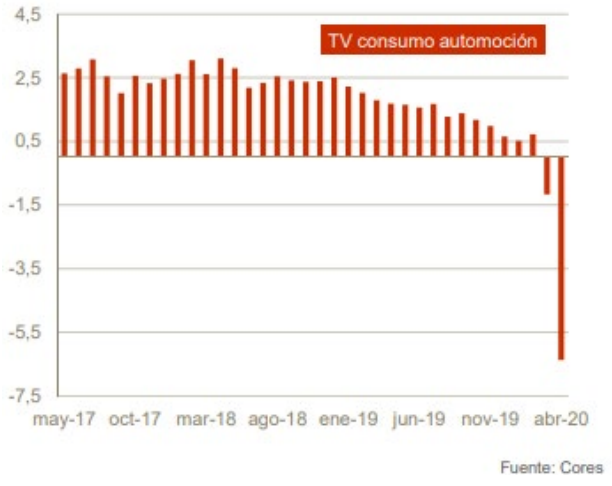
TIPO	Dato de abril 2020 (kt)	% variación interanual	Acumulado anual	% variación interanual
Gasolinas Automoción	**97**	**-77,8%**	**1.204**	**-26,0%**
Gasolinas 95 I.O.	90	-77,6%	1.117	-25,8%
Gasolinas 98 I.O.	7	-80,0%	87	-28,7%
Gasóleos Automoción	**887**	**-55,0%**	**6.061**	**-19,9%**
COMBUSTIBLES AUTOMOCIÓN	**984**	**-59,1%**	**7.265**	**-21,0%**

Fuente: Elaboración propia a partir de datos de Cores.

En abril desciende el consumo de los combustibles de automoción, con una caída del -59,1% respecto a abril 2019, situándose en 984 kt, el mínimo consumo desde que se dispone de datos (enero 1996).

La disminución intermensual, es decir, respecto a marzo 2020, es del -44,4%.





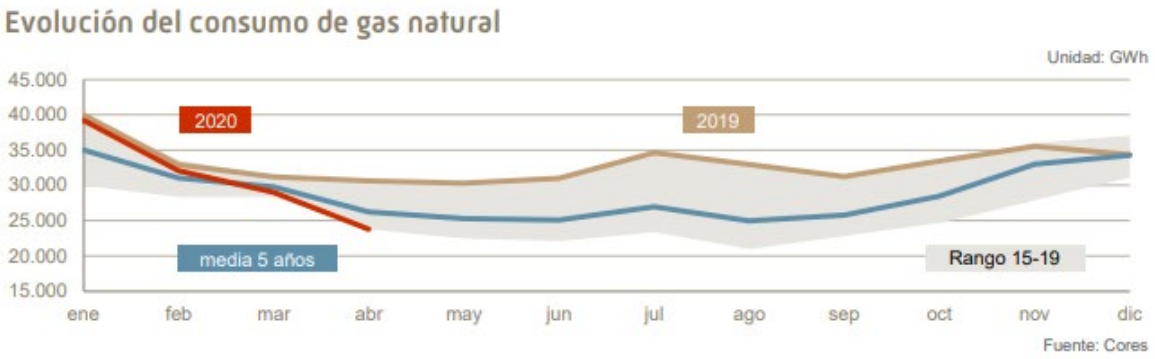
CONSUMO DE ENERGÍA

EVOLUCIÓN DEL CONSUMO DE GAS NATURAL EN ESPAÑA

CONSUMO DE GAS NATURAL

	Dato de abril 2020 (GWh)	% variación interanual	Acumulado anual	% variación interanual
Consumo convencional	18.847	-20,0%	98.934	-8,0%
Generacion eléctrica	**4.152**	**-32,6%**	**21.232**	**-9,3%**
GNL de consumo directo	777	-12,7%	3.869	-3,5%
TOTAL	**23.777**	**-22,3%**	**124.034**	**-7,9%**

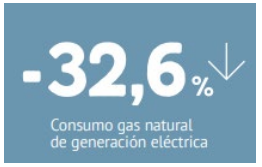
Fuente: Elaboración propia a partir de datos de Cores.



En abril disminuye el consumo de gas natural (-22,3% vs. abr-19, 23.777 GWh).

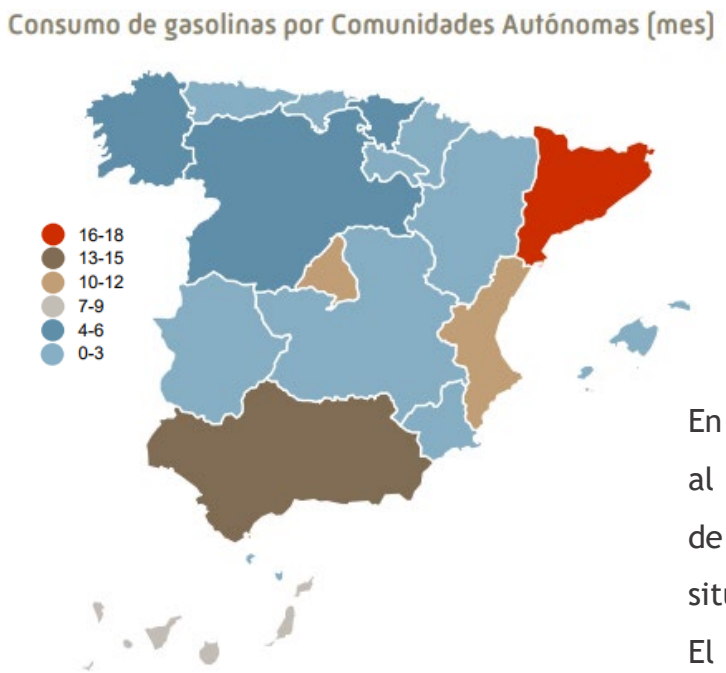
Este mes el consumo de gas natural presenta un importante descenso, el 22,3%, y se sitúa en 23.777 GWh. Todos los tipos de consumos disminuyen interanualmente, el consumo destinado a generación eléctrica presenta el mayor descenso (-32,6%), seguido del convencional (-20,0%) con el menor dato para un mes de abril desde 2014 y del consumo de GNL directo (-12,7%).

Tasa de variación interanual del mes de abril:



CONSUMO DE ENERGÍA

EVOLUCIÓN DEL CONSUMO DE PRODUCTOS PETROLÍFEROS EN CANARIAS



Fuente: Cores, datos de abril (toneladas)

Fuelóleo BIA es un producto residual de la destilación del petróleo, en este caso de mayor calidad que el resto de Fuelóleos, ya que el porcentaje máximo de contenido de azufre es de un 1%. Es un combustible prioritariamente utilizado en la industria.*

CONSUMO DE PRODUCTOS PETROLÍFEROS EN CANARIAS

Unidad de medida: toneladas	TOTAL		TOTAL	
	Abril	t.v.i	Mayo	t.v.i
Gasolina 95	**7.041**	**-78,5%**	**14.789**	**-55,7%**
Gasolina 98	**2.451**	**-76,5%**	**5.558**	**-50,8%**
Gasóleo A	**22.350**	**-61,8%**	**33.191**	**-42,4%**
Fuelóleo BIA	**69.812**	**-9,9%**	**43.533**	**-56,6%**

Fuente: Elaboración propia a partir de datos de Cores.

En abril disminuye el consumo de gasolina en Canarias en más de un 70% respecto al mismo mes del año anterior. Siendo esta disminución de un 78,5%, en el caso de la Gasolina 95, y de un 76,5% en el subtipo 98. En mayo, la disminución se sitúa en media en un 53% respecto al año anterior.

El consumo de gasóleo A, durante el mes de abril, también presenta un importante descenso, -61,8%, y se sitúa en las 22.350 toneladas. Sin embargo, la disminución en el consumo de Fuelóleo BIA presenta una caída en el consumo de un 9,9%, mientras que en el mes de mayo la disminución pasa a ser del 56,6% respecto al mismo mes del año anterior.

CONSUMO DE ENERGÍA

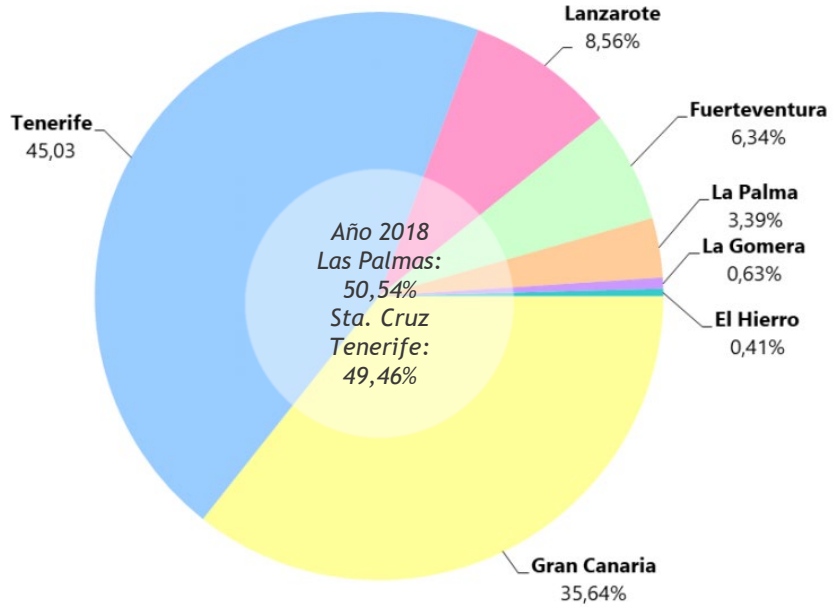
EVOLUCIÓN DEL CONSUMO DE PRODUCTOS PETROLÍFEROS EN CANARIAS POR PROVINCIAS

Unidad de medida: toneladas	TOTAL		Las Palmas		Sta. Cruz Tenerife	
	Mayo	t.v.i	Mayo	t.v.i	Mayo	t.v.i
Gasolina 95	**14.789**	**-55,7%**	7.888	-56,4%	6.901	-54,8%
Gasolina 98	**5.558**	**-50,8%**	2.218	-51,0%	3.340	-50,7%
Gasóleo A	**33.191**	**-42,4%**	16.369	-45,2%	16.822	-39,4%
Fuelóleo BIA	**43.533**	**-56,6%**	23.728	-64,0%	19.806	-42,4%

Fuente: Elaboración propia a partir de datos de Cores.

En el caso concreto de Canarias, en primer lugar destacar que existe un mayor consumo de productos energéticos en mayo del año 2020 en la provincia de Las Palmas (51,72%) que en la se Santa Cruz de Tenerife (48,28%).

Por otra parte, la caída en el consumo durante el mes de mayo ha sido similar para ambas provincias, siendo algo más suave en el caso de Santa Cruz de Tenerife, sobre todo en el caso del consumo de Gasóleo A y Fuelóleo BIA.



Fuente: Anuario Energético de Canarias 2018. Consejería de Transición Ecológica, Lucha contra el Cambio Climático y Planificación Territorial.

CONSUMO ELÉCTRICO

CONSUMO ELÉCTRICO

A pesar del aumento del consumo eléctrico de los hogares, debido al confinamiento decretado el 14 de marzo, el cierre de oficinas y hoteles ha provocado un gran disminución del consumo eléctrico en las islas y como consecuencia en su producción.

La reducción de la actividad comercial, industrial y principalmente turística, debido a la crisis del coronavirus, ha provocado una bajada general del consumo eléctrico.

Además, se produjo un cambio en los patrones de consumo, ya que los ciudadanos se han visto obligados a permanecer dentro de nuestros hogares por un largo periodo de tiempo. Al estar más tiempo y realizar todas las actividades en el hogar por el confinamiento, los hábitos y rutinas de los consumidores se han modificado, trasladando así los picos de consumo al mediodía y en la cena. Al llevar a cabo la jornada laboral, además de las actividades de los estudiantes y el entretenimiento, en casa, el gasto energético se traduce en el uso intensivo de portátiles, móviles e iluminación. De hecho, se produjo, durante ese periodo una reducción en la volatilidad de la demanda eléctrica, ya que el consumo fue más constante durante todo el día.

Este periodo ha provocado un incremento del empuje de las tecnologías renovables. En lo que se refiere a la producción renovable, ha crecido más de un 12,7%, cubriendo el 50,2% de la demanda, gracias a la aportación de las eólicas (27,4%) y de las hidroeléctricas (15,9%) por las condiciones meteorológicas más abundantes de viento y lluvias. Destaca el incremento de la fotovoltaica, con una subida del 80,3%, que representa un 9% del 'mix'. La eólica ha aumentado un 10% y la hidráulica un 35%.

CONSUMO ELÉCTRICO

DISPONIBILIDAD DE ENERGÍA ELÉCTRICA (t.v.i.)

Islas	Marzo	Abril	Mayo
CANARIAS	**-7,7%**	**-21,5%**	**-19,5%**
Lanzarote	-10,3%	-31,5%	-30,3%
Fuerteventura	-14,8%	-38,0%	-37,3%
Gran Canaria	-5,6%	-16,3%	-14,1%
Tenerife	-8,0%	-22,1%	-19,8%
La Gomera	-10,6%	-18,7%	-15,3%
La Palma	-6,1%	-12,3%	-10,6%
El Hierro	5,0%	8,9%	10,9%

Fuente: Elaboración propia a partir de datos del ISTAC.

La disminución del movimiento de mercancías y el tránsito de viajeros, según estimaciones de la Autoridad Portuaria, a consecuencia de la ralentización económica, ha sido uno de los principales motivos que han influido en la reducción del consumo y la generación eléctrica insular. El otro gran motivo ha sido la disminución de la demanda eléctrica del sector turístico debido al cierre de los hoteles.

Por esta razón, las islas que se han visto más afectadas han sido Fuerteventura y Lanzarote, enormemente dependientes del turismo, seguidas por la isla de Tenerife. La isla de El Hierro, no se ha visto afectada en este sentido, teniendo incluso un aumento de la disponibilidad de energía eléctrica.

La recesión ha llegado a causar, una merma del 38% en la generación eléctrica, por menor demanda en general en el caso de Fuerteventura durante el mes de abril en relación al mismo mes del año anterior.

CONSUMO ELÉCTRICO

En el archipiélago canario, el consumo energético para usos residenciales en vivienda (excluyendo el transporte) supone alrededor de un 12,5%, inferior al valor medio nacional que es de un 16,8%. No obstante, considerando el transporte terrestre representa del 53% del consumo energético total de la Comunidad Autónoma.

Analizando su composición, los derivados del petróleo representa el 82,3 %, la electricidad el 17,5 % y la energía solar térmica el 0,2 %, en unidades energéticas.

Se ha producido una caída en el precio de la electricidad, cuyo coste de generación se ha reducido un 42,8% en marzo con respecto al mismo mes del año pasado. El descenso de los precios de la electricidad en marzo responden sobre todo a la fuerte caída de la demanda sobre todo por la paralización de gran parte de la economía, y al desplome de la cotización del gas natural, energía que suele marcar los precios más altos en el mercado mayorista.

EFECTOS EN LA RECAUDACIÓN

EFECTO SOBRE LA RECAUDACIÓN

IMPACTO SOBRE LA RECAUDACIÓN DEL IMPUESTOS

Según los Presupuestos Generales de la Comunidad Autónoma de Canarias 2020, el impuesto sobre combustibles derivados del petróleo representa el 4,52% del Presupuesto de ingresos de la CAC con 350,5 millones de euros de recaudación prevista para 2020. Le sigue el impuesto sobre la electricidad, con 47,1 millones de euros, que representa el 0,61% del total. Finalmente, el impuesto especial sobre determinados medios de transporte con sus 9,2 millones de euros de recaudación representa el 0,12% de los ingresos públicos de la CAC.

Analizaremos como la reducción del uso y consumo de transporte a afectado a la recaudación de estos impuestos.

Impuesto sobre combustibles derivados del petróleo:

4,52% del Presupuesto total

350,5 millones de euros

Impuesto sobre la electricidad:

0,61% del Presupuesto total

47,1 millones de euros

Fuente: Elaboración Corporación 5 a partir de Presupuestos Generales de la Comunidad Autónoma de Canarias 2020.

El impuesto sobre combustibles derivados del petróleo representa el 4,5% de los ingresos públicos de la Comunidad Autónoma de Canarias, con una recaudación de 350,5 millones de euros.

EFECTO SOBRE LA RECAUDACIÓN

IMPACTO SOBRE LA RECAUDACIÓN DE IMPUESTOS

Estimación* media de los efectos recaudatorios directos de la reducción de la movilidad sobre el Impuesto sobre Combustibles

350,5€ :12 meses = 29,21 millones de euros de recaudación media al mes

Mes de abril→ Reducción media del -72,3% del consumo de gasolinas y gasóleos. La recaudación de este impuesto se abría reducido en 21,1 millones de euros en el mes de abril.

Mes de mayo→ Reducción media del -49,6% del consumo de gasolinas y gasóleos. La recaudación de este impuesto se abría reducido en 14,5 millones de euros en el mes de mayo.

Estimación* media de los efectos recaudatorios directos de la reducción de la movilidad sobre el Impuesto sobre la Electricidad

47,1€ :12 meses = 3,9 millones de euros de recaudación media al mes

Mes de abril→ Reducción media del -21,5% del consumo eléctrico. La recaudación de este impuesto se abría reducido en 838 mil de euros en el mes de abril.

Mes de mayo→ Reducción media del -19,5% del consumo de gasolina. La recaudación de este impuesto se abría reducido en 760 mil de euros en el mes de mayo.

La recaudación del Impuesto sobre Combustibles se podría haber visto reducida en 35,6 millones de euros en Canarias en solo 2 meses.

La recaudación del Impuesto sobre la Electricidad se podría haber visto reducida en 1,6 millones de euros en solo 2 meses

CONCLUSIONES

PRINCIPALES CONCLUSIONES

La crisis de la COVID-19 es una oportunidad para replantear la propia movilidad humana. El efecto sobre la movilidad tras las restricciones impuestas, se hace evidente en el caso de la promoción del teletrabajo y de la educación a través de medios online.

Gran parte de las compañías de servicios, entre las que se encuentra la propia administración pública, están permitiendo a sus empleados, teletrabajar desde su domicilio particular.

En Canarias, se produjo un descenso del tráfico de más del 80% durante el estado de alarma. Llegando al -90% en el caso del transporte público, y al -95% en el tráfico aéreo.

La caída en el consumo de productos petrolíferos en canarias ha sido superior al -50% durante el mes de mayo.

La caída del consumo eléctrico ha sido del -21,5% en abril y del -19,56% en mayo.

Se ha producido una gran disminución de la recaudación de impuestos como el de Combustibles (-35,6 millones de €) o el eléctrico (-1,6 millones de €) en Canarias en solo 2 meses (abril y mayo) debido a las restricciones a la movilidad.

COVID-19: IMPACTO SOBRE EL CONSUMO DE ENERGÍA, Y SOBRE LA MOVILIDAD

CEPSA

JULIO DE 2020

30 AÑOS 1990 - 2020 | CORPORACIÓN 5