

Refugiarse de Crisis petroleras

Medidas para reducir el impacto en los hogares y las empresas.



ENERGÍA INTERNACIONAL

AGENCIA

La AIE examina todo el espectro de cuestiones energéticas, incluyendo la oferta y la demanda de petróleo, gas y carbón, las tecnologías de energías renovables, los mercados eléctricos, la eficiencia energética, el acceso a la energía, la gestión de la demanda y mucho más. A través de su labor, la AIE promueve políticas que mejoren la fiabilidad, la asequibilidad y la sostenibilidad de la energía en sus 32 países

miembros, 13 países asociados y otros países.

Esta publicación y cualquier mapa incluido en ella se entienden sin perjuicio del estatus o la soberanía sobre cualquier territorio, de la delimitación de fronteras y límites internacionales y del nombre de cualquier territorio, ciudad o zona.

Países miembros de la AIE:

Australia
Austria
Bélgica
Canadá
República Checa
Dinamarca
Estonia
Finlandia
Francia
Alemania
Grecia
Hungria
Irlanda
Italia
Japón
Corea
Letonia
Lituania
Luxemburgo
México
Países Bajos
Nueva Zelanda
Noruega
Polonia
Portugal
República Eslovaca
España
Suecia
Suiza
República de Turquía
Reino Unido
Estados Unidos

Países miembros de la Asociación IEA:

Argentina
Porcelana
Egipto
India
Indonesia
Kenia
Marruecos
Senegal
Singapur
Sudáfrica
Tailandia
Ucrania
Vietnam

El europeo
La Comisión también
participa en la labor
de la AIE.

Resumen

El conflicto en Oriente Medio ha provocado la mayor interrupción del suministro en la historia del mercado petrolero mundial, debido a la casi paralización del tráfico marítimo a través del estrecho de Ormuz. Unos 15 millones de barriles de petróleo crudo y 5 millones de barriles de petróleo

Los productos que normalmente atravesaban el estrecho a diario, equivalentes a alrededor del 20 % del consumo mundial de petróleo, se han reducido drásticamente. Esta disminución del suministro está teniendo un impacto significativo en los mercados globales, elevando los precios del crudo por encima de los 100 dólares por barril y provocando un alza considerable en los precios de algunos productos refinados, especialmente el diésel, el combustible para aviones y el gas licuado de petróleo (GLP). Crece la preocupación por las repercusiones de estos precios elevados en los hogares, las empresas y la economía en general.

La reanudación del tránsito por el estrecho de Ormuz es la medida más importante para restablecer la estabilidad en los flujos de petróleo y gas y reducir la presión sobre los mercados y los precios. Mientras tanto, diversos países del mundo están adoptando medidas para aumentar la oferta y mitigar el impacto de las fuertes subidas de precios en los consumidores. En cuanto a la oferta, los países miembros de la AIE dieron un paso crucial el 11 de marzo al poner a disposición del mercado 400 millones de barriles de petróleo de sus reservas de emergencia, la mayor liberación de reservas en la historia de la AIE. Sin embargo, la demanda también es fundamental para garantizar la seguridad energética.

En este informe, la AIE detalla 10 opciones del lado de la demanda que tienen a su disposición los hogares, las empresas y los gobiernos para protegerse de la crisis petrolera actual.

y aliviar la presión sobre la asequibilidad. Estas recomendaciones se basan en la dilatada experiencia de la AIE en materia de seguridad energética y en ejemplos específicos de países.

Los gobiernos pueden tomar la iniciativa, tanto dando ejemplo como facilitando estas acciones, pero muchas pueden ser adoptadas directamente por particulares y empresas. La mayoría de estas opciones se refieren al consumo de combustibles para el transporte por carretera, pero también abarcan el uso de combustibles para el transporte aéreo, la cocina y la industria.

Para el transporte por carretera, las opciones clave son:

- Trabajar desde casa siempre que sea posible: Trabajar desde casa puede reducir significativamente el consumo de petróleo derivado de los desplazamientos. A nivel nacional, tres días adicionales de teletrabajo, para aquellos cuyos trabajos lo permitan, podrían reducir el consumo de petróleo de los automóviles entre un 2% y un 6%, con reducciones potenciales promedio de alrededor del 20% para cada individuo conductor.
- Reducir los límites de velocidad en autopistas en al menos 10 km/h: Reducir el límite de velocidad en autopistas en 10 km/h puede disminuir el consumo de petróleo de un conductor individual entre un 5 % y un 10 %, y el consumo total de petróleo de los automóviles privados entre un 1 % y un 6 %. Transporte de carga pesada Los camiones pueden ahorrar alrededor de un 5% debido a sus velocidades ya más bajas.
- Fomentar el transporte público: Cambiar los desplazamientos en coche particular por el transporte público, como autobuses y trenes, puede reducir el consumo nacional de petróleo para coches en un 1 % hasta un 3 %. Opciones como ir en bicicleta o caminar para trayectos más cortos pueden generar reducciones adicionales.

- Acceso alterno de vehículos privados a las carreteras de las grandes ciudades en días distintos: Limitar el acceso de los automóviles en zonas designadas a días específicos según su matrícula podría reducir la congestión del tráfico, el ralentí del motor y la conducción con paradas y arranques frecuentes que consume mucho combustible, con un ahorro del 1 % al 5 % del consumo nacional de petróleo para automóviles.
- Fomentar el uso compartido del automóvil y adoptar prácticas de conducción eficientes: Compartir el automóvil aumenta la ocupación y alivia la congestión vial, reduciendo los tiempos de viaje y el uso del vehículo. Al combinarlo con medidas de conducción ecológica, como revisar la presión de los neumáticos, ajustar la configuración del aire acondicionado y adoptar prácticas de conducción eficientes, el consumo de combustible de los automóviles puede reducirse entre un 5 % y un 8 %.
- Conducción eficiente para vehículos comerciales de carretera y entrega de mercancías: prácticas de conducción ecológica, que incluyen comprobaciones periódicas de la presión de los neumáticos, reducción del ralentí y reducción del frenado y la aceleración, combinadas con mejoras operativas, Medidas como la optimización de la carga de los vehículos pueden reducir la demanda de combustible de los vehículos comerciales de carretera entre un 3 % y un 5 %.
- Reducir el uso de GLP en el sector del transporte: Alrededor del 2% del parque automovilístico mundial funciona con GLP. Encender el gas en vehículos convertidos o bifuel puede preservar las reservas de GLP para usos prioritarios, como cocinar.

Para combustibles de transporte aéreo, combustibles para cocinar e industria:

- Evite los viajes en avión cuando existan alternativas: una reducción de alrededor del 40 % de los vuelos realizados con fines comerciales es factible a corto plazo y, con una participación muy alta en campañas de reducción de vuelos relacionados con el trabajo, podría reducir la demanda de queroseno para aviones entre un 7 % y un 15 %.
- Siempre que sea posible, opte por otras soluciones modernas para cocinar: a medida que el suministro de GLP se ve cada vez más limitado, una mayor adopción de soluciones eléctricas y otras alternativas modernas para cocinar podría ayudar a gestionar la posible escasez de combustible para cocinar, junto con otras medidas para conservar el GLP en otras aplicaciones no esenciales.
- Aproveche la flexibilidad de las materias primas petroquímicas e implemente medidas de eficiencia y mantenimiento a corto plazo: Priorizar el procesamiento de materias primas de petróleo con mayor disponibilidad puede aliviar la presión sobre otros productos derivados del petróleo. La optimización de las operaciones y el mantenimiento de los equipos puede reducir el consumo de petróleo en las instalaciones individuales hasta en un 5 %.

Como se observó en 2022, los gobiernos pueden intervenir con medidas para ayudar a los consumidores con sus facturas de energía durante los picos de precios; sin embargo, los recursos fiscales son limitados y es fundamental que las medidas se dirijan a quienes más lo necesitan. A largo plazo, el informe también ofrece orientación sobre medidas estructurales que pueden contribuir a mejorar la seguridad energética y limitar la exposición a futuras crisis.

La AIE se fundó hace más de 50 años con la misión fundamental de garantizar la seguridad energética ante las crisis petroleras mundiales. La crisis actual va mucho más allá del petróleo e incluye interrupciones en el suministro de gas natural, con repercusiones en la seguridad y los precios de la electricidad. La AIE sigue colaborando estrechamente con los gobiernos de todo el mundo para que analicen y desarrollen opciones que permitan afrontar la crisis actual.

Introducción y contexto

El conflicto en Oriente Medio ha provocado la mayor interrupción del suministro en la historia del mercado petrolero mundial. El volumen de combustible actualmente fuera de servicio es mayor que la pérdida de suministro durante la crisis del petróleo de 1973, que llevó a la creación de la AIE, y que cualquier interrupción posterior. Más allá del daño directo a la infraestructura energética de la región, la crisis ha paralizado casi por completo el tránsito de buques cisterna por el estrecho de Ormuz. El flujo de crudo y productos derivados del petróleo a través del estrecho ha caído de unos 20 millones de barriles diarios (mb/d) antes del conflicto a prácticamente la nada. Con una capacidad limitada para sortear el estrecho y el llenado de los depósitos, los países del Golfo han reducido la producción de petróleo en al menos 10 mb/d. Si no se reanudan rápidamente los flujos marítimos, se prevé que las pérdidas de suministro aumenten.

Esta escasez de suministro está teniendo un gran impacto en los mercados mundiales de petróleo y gas, afectando tanto a productores como a consumidores. Los precios del petróleo han subido drásticamente desde el inicio del conflicto. Si bien el Brent ha acaparado la mayor atención, los precios de referencia de los crudos y productos refinados de Oriente Medio, en particular el diésel y el combustible para aviones, han aumentado aún más. Muchos consumidores en todo el mundo todavía sufren las consecuencias de los aumentos de precios ocurridos durante la crisis energética mundial de 2021-2023, que situó la asequibilidad de la energía en el centro de las prioridades de la política energética. Una sucesión de años turbulentos para la economía mundial y el sector energético también ha mermado los recursos fiscales de los gobiernos para responder a una nueva crisis.

La reanudación del tránsito por el estrecho de Ormuz es indispensable para aliviar las tensiones en los mercados y para permitir flujos estables de petróleo y gas a los mercados internacionales. Mientras tanto, los países están tomando o considerando una serie de medidas para mitigar los efectos de la interrupción, ya sea aumentando la oferta de petróleo o reduciendo la demanda.

Por el lado de la oferta, los países miembros de la AIE decidieron el 11 de marzo hacer Se han puesto a disposición del mercado 400 millones de barriles de petróleo de sus reservas de emergencia, la mayor liberación de existencias en la historia de la AIE. Se están explorando otras opciones a corto plazo para aumentar la oferta, además de los inventarios. Sin embargo, estas son bastante limitadas, ya que los operadores se enfrentan a restricciones en cuanto a los plazos de los proyectos, la disponibilidad de equipos y la capacidad de transporte.

En cuanto a la demanda, los productos más directamente afectados por el conflicto son el diésel, el combustible para aviones y el GLP. Además de su conocido papel como productor de petróleo crudo, Oriente Medio es también un importante exportador de estos productos refinados, y la interrupción de estos flujos ha tensado rápidamente los equilibrios del mercado. El suministro de combustible para aviones escasea a pesar de la reducción de la demanda debido a la suspensión de vuelos en los principales aeropuertos de Oriente Medio. Además de su uso como materia prima petroquímica, el GLP se utiliza ampliamente como combustible para cocinar.

La contención de la demanda es una de las medidas de respuesta de emergencia que todos los países miembros de la AIE deben tener preparadas como plan de contingencia, y que pueden utilizar para contribuir a una acción colectiva de la AIE en caso de una emergencia como esta interrupción actual. Es importante destacar que las oportunidades en el lado de la demanda no son...

Limitado únicamente a los países de la AIE. Los países de todo el mundo deben considerar cómo reaccionar ante las extremas presiones que sufren actualmente los mercados petroleros.

Los gobiernos pueden ayudar a los hogares y a las empresas a tomar medidas para actuar con rapidez.

reducir su demanda y costos de petróleo. En este informe, la AIE ofrece 10 opciones que los hogares, las empresas y los gobiernos de todo el mundo pueden seguir.

Para gestionar de inmediato su demanda de petróleo y protegerse de la crisis petrolera, las 10 opciones pueden implementarse rápidamente, logrando ahorros en cuestión de semanas.

La descripción de cada opción incluye estimaciones de los ahorros nacionales posibles para cada combustible específico, así como las palancas de implementación disponibles para los gobiernos y ejemplos de países específicos. No todas las opciones se aplicarán por igual a

Todos los países, dependiendo de sus propias circunstancias en términos de mercados energéticos, infraestructura de transporte, demanda de productos petrolíferos específicos y otros aspectos.

Sin embargo, cuantas más opciones tengan los gobiernos, las empresas y los hogares

Su adopción incrementaría aún más su impacto a nivel nacional, regional y global, contribuyendo a mitigar el impacto para todos. Sin embargo, incluso si las diez opciones se implementaran en todos los países del mundo, no lograrían reemplazar el suministro interrumpido por el conflicto. Solo la reanudación del tránsito por el estrecho de Ormuz puede lograrlo.

La mayoría de estas diez opciones se centran en los combustibles para el transporte por carretera, dada la enorme influencia de los automóviles y camiones en el consumo total de petróleo: aproximadamente el 45 % a nivel mundial y hasta dos tercios en algunas regiones. Sin embargo, también se considera el uso de petróleo para el transporte aéreo y la industria. Además, se busca priorizar y proteger los usos esenciales del GLP, reconociendo su importancia fundamental como combustible para cocinar en muchas economías emergentes y en desarrollo.

Tras describir las diez opciones, el informe detalla las medidas específicas que los gobiernos pueden implementar para garantizar la asequibilidad de la energía, especialmente para sus consumidores más vulnerables, y ayudar a compensar el aumento del gasto en productos derivados del petróleo. Finalmente, identifica medidas estructurales a largo plazo a disposición de los gobiernos para reducir su exposición a futuras fluctuaciones y volatilidad de precios.

Al responder a la crisis actual, los gobiernos pueden tomar la iniciativa, tanto a través de medidas que implementan para el sector público a través de reglamentos y mandatos, complementadas con campañas de información y sensibilización pública.

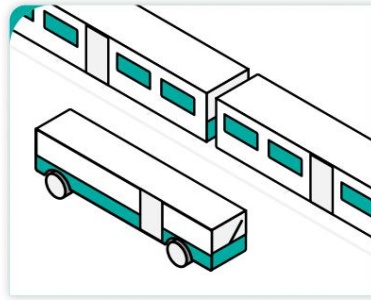
En última instancia, sin embargo, proteger a los consumidores de los efectos de la crisis del petróleo no es solo responsabilidad de los gobiernos nacionales. Varias de las medidas pueden ser implementadas directamente por otros niveles de gobierno —como el estatal, regional o local— o simplemente adoptadas voluntariamente por hogares y empresas, lo que les permite reducir su consumo de petróleo y ahorrar dinero.

La AIE se fundó hace más de 50 años con la misión fundamental de garantizar la seguridad energética en respuesta a una crisis petrolera mundial. La crisis actual va mucho más allá del petróleo e incluye interrupciones en el suministro de gas natural, con repercusiones en la seguridad y los precios de la electricidad. La Agencia seguirá colaborando estrechamente con los gobiernos de todo el mundo mientras estos analizan y desarrollan opciones para responder a la crisis actual.

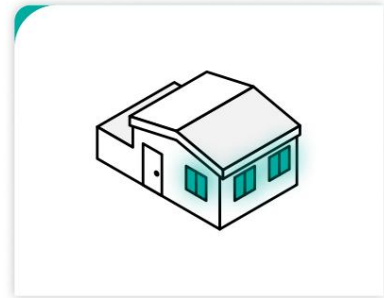
Shedding oil from oil stocks



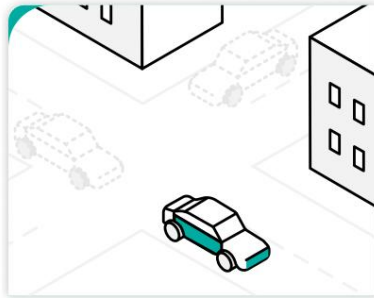
Road transport of crude
Activities for transformers
Combustion of fuels
Use of petco in the industry



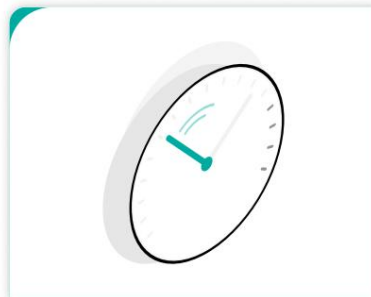
Encourage public transport use



Work from home where possible



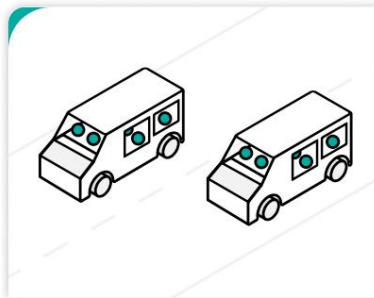
Alternate day car access in big cities



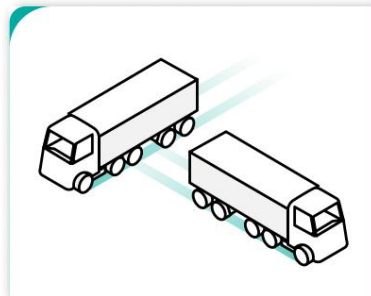
Lower highway speed limits



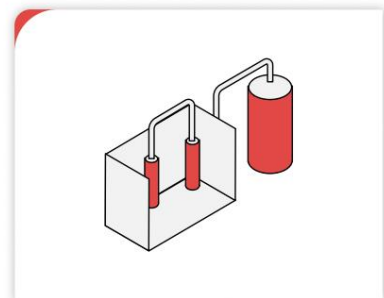
Free up LPG from transport for cooking



Increase car sharing



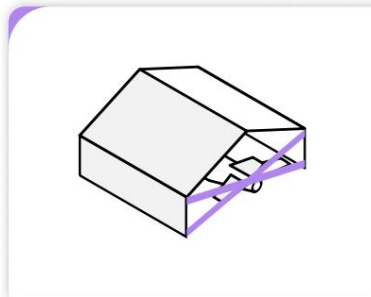
Drive commercial vehicles efficiently



Be flexible with petco feedstocks



Switch to alternative modern cooking solutions



Avoid air travel if alternatives exist

combustibles para el transporte por carretera

El transporte por carretera representa alrededor del 45 % de la demanda mundial de petróleo, oscilando entre un tercio en Corea y dos tercios en algunos países de Europa y Latinoamérica. En las economías avanzadas, los turismos dominan la demanda de transporte por carretera, representando aproximadamente el 60 % del consumo energético. Los camiones constituyen la mayor parte del resto. En las economías emergentes, los vehículos de dos y tres ruedas (motos, motocicletas y triciclos) también desempeñan un papel importante, representando alrededor del 5 % de la demanda de transporte por carretera y siendo más numerosos que los turismos en muchos países. La proporción del consumo energético en camiones de carga medianos y pesados también es mayor que en las economías avanzadas.

Existen varias medidas clave que pueden reducir de inmediato la demanda de combustible para el transporte por carretera y, en consecuencia, disminuir el consumo de petróleo.

1. Trabajar desde casa siempre que sea posible.

Descripción: Trabajar desde casa puede reducir el consumo de petróleo de los vehículos privados utilizados para desplazarse. Si bien no todos los trabajos son aptos para el teletrabajo, puede ser una medida eficaz cuando el puesto lo permite. En las economías avanzadas, aproximadamente un tercio de los empleos son aptos para el trabajo remoto, mientras que en los mercados emergentes y las economías en desarrollo, esta cifra se acerca a un quinto. El teletrabajo afecta el consumo de petróleo de manera diferente según la región, dependiendo de la distancia del trayecto, la ocupación del vehículo y el consumo medio de combustible. En la mayoría de los países, el impacto se siente principalmente en la demanda de gasolina; sin embargo, en países y regiones como Corea, India y Europa, el consumo de diésel también se ve afectado. Los efectos del teletrabajo también varían según la estación del año, debido principalmente al uso del aire acondicionado en los automóviles. Como resultado, el teletrabajo ayuda a ahorrar más petróleo durante los meses más cálidos.

Impacto: Los desplazamientos diarios representan entre el 5% y el 30% de la actividad automovilística en todas las regiones. Dado que no todos los trabajos son adecuados para trabajar desde casa, a nivel nacional, tres días adicionales de trabajo remoto, para aquellos cuyos trabajos lo permiten, podrían reducir el consumo de petróleo de los automóviles entre un 2% y un 6%. Si un conductor individual promedio cambia de no Si se trabajara a distancia tres días a la semana en una jornada laboral de cinco días, el consumo de aceite de sus coches particulares podría reducirse hasta en un 20%.

¿Cómo pueden los gobiernos facilitar esto? Los gobiernos pueden alentar a las empresas a que permitan a sus empleados trabajar desde casa, y pueden exigir a los funcionarios públicos que trabajen desde casa, siempre que sea posible, y cerrar los edificios públicos en ciertos días.

Ejemplos de políticas: En respuesta a la crisis de 2020 en Oriente Medio, varios países han anunciado medidas para fomentar el trabajo desde casa. Por ejemplo, [Filipinas](#) y [Pakistán](#) han impuesto semanas laborales de 4 días para los trabajadores del gobierno, mientras que [Sri Lanka](#) ha cerrado las oficinas públicas los miércoles, y [la República Democrática Popular Lao](#), [Tailandia](#) y [Vietnam](#) Todos ellos promueven activamente el teletrabajo. Muchos gobiernos europeos también fomentaron el trabajo desde casa en respuesta a la crisis energética de 2022-23, incluso a través de la campaña conjunta [IEA-UE «Participando activamente»](#). Por ejemplo, [Francia](#) Se incentivó a los funcionarios públicos a trabajar desde casa en 2022 y se animó a las empresas privadas a seguir este ejemplo.

2. Reducir los límites de velocidad en las autopistas en al menos 10 km/h.

Descripción: Reducir el límite de velocidad en las autopistas puede disminuir el consumo de combustible de los turismos, vehículos comerciales ligeros y camiones. Los límites de velocidad varían según el país, pero suelen oscilar entre 100 km/h y 130 km/h.

Impacto: Reducir su velocidad en la autopista en 10 km/h puede disminuir el consumo de petróleo de un conductor individual entre un 5% y un 10%. Tales reducciones de límites de velocidad pueden disminuir el consumo nacional de petróleo. El consumo de petróleo para automóviles privados se reduce entre un 1% y un 6%, dependiendo de la infraestructura local y los hábitos de conducción. Los camiones de carga pesada ahorran menos combustible con una reducción de velocidad de 10 km/h debido a sus velocidades ya más bajas, pero como utilizan mucho más las autopistas en promedio, cada camión de carga pesada aún puede reducir el consumo de petróleo en alrededor de un 5% al aplicar dicha medida. Esta medida, que afecta principalmente a los camiones pesados, reduce la demanda de diésel, ya que estos funcionan principalmente con diésel. También reduce la demanda de gasolina, puesto que afecta a los turismos y vehículos comerciales ligeros, donde alrededor del 85% del consumo de petróleo es gasolina. En algunos mercados, como Corea, India y Europa, la reducción del consumo de energía de los automóviles tendrá un impacto notable en la demanda de diésel debido a la importante proporción de automóviles diésel en el parque automotor total.

Cómo pueden los gobiernos facilitar esto: Los gobiernos pueden imponer por ley una reducción de los límites de velocidad o lanzar una campaña informativa pidiendo a los conductores que, voluntariamente, reduzcan su velocidad. También pueden usar letreros electrónicos para indicar el límite de velocidad solicitado. Antes de implementar una política a nivel nacional, los gobiernos pueden comenzar solicitando a todos los empleados públicos que reduzcan voluntariamente su velocidad máxima en autopistas y autovías en 10 km/h.

Ejemplos de políticas: Esta es una respuesta política probada y eficaz en muchos países.

Ya durante la primera crisis del petróleo en 1973, el gobierno francés redujo los límites de velocidad a 90 km/h en carreteras secundarias y a 120 km/h en autopistas. Francia [alentó nuevamente la reducción de la velocidad de conducción en respuesta a la crisis energética de 2022](#).

Desde el inicio de la crisis de 2026 en Oriente Medio, [Pakistán](#) [se han reducido](#) los límites de velocidad en autopistas y carreteras nacionales. En las autopistas, el límite para vehículos ligeros se ha reducido de 120 km/h a 100 km/h, y para vehículos pesados de 110 km/h a 90 km/h. En las carreteras nacionales, el límite para vehículos ligeros se redujo de 100 km/h a 80 km/h, y para vehículos pesados de 80 km/h a 65 km/h. El gobierno también lanzó una campaña de sensibilización para garantizar una implementación efectiva e informar a los conductores.

3. Fomentar el transporte público

Descripción: Cambiar los viajes de los automóviles privados al transporte público, como autobuses y trenes, puede reducir la demanda de petróleo. La mayoría de los vehículos de transporte público dependen de electricidad en lugar de combustibles líquidos, pero incluso donde consumen petróleo son mucho más [más eficiente medios de transporte](#). Caminar y andar en bicicleta pueden reducir aún más los viajes en automóvil, siempre que sea posible.

Impacto: En algunos países, los viajes cortos de menos de 30 km dentro de las grandes ciudades pueden representar hasta el 50% del consumo de petróleo de los vehículos privados. Dependiendo de la infraestructura, fomentar el transporte público podría reducir el uso nacional de petróleo para automóviles entre un 1% y un 3%. Esta medida reduce la demanda de gasolina en la mayoría de los países, mientras que en las regiones donde los automóviles diésel representan una parte notable del consumo de automóviles...

En flotas como las de Corea, India y Europa, también tiene un impacto notable en el consumo de diésel.

Cómo pueden los gobiernos facilitar esto: En los lugares donde ya existe infraestructura de transporte público, los gobiernos pueden reducir las tarifas o hacer que el transporte sea gratuito para los residentes con el fin de incentivar el uso de vehículos privados. Es importante asegurarse de que estas ayudas se dirijan a las poblaciones más vulnerables.

Los gobiernos también pueden alentar a los funcionarios públicos a priorizar el transporte público para sus desplazamientos diarios.

Ejemplos de políticas: En respuesta a la crisis en Oriente Medio, varios países están animando a los usuarios a priorizar el transporte público. En [la República Democrática Popular Lao](#), El Ministerio de Obras Públicas y Transporte está estudiando formas de conectar el sistema de autobuses de tránsito rápido con las estaciones de tren y los aeropuertos para mejorar el acceso. De manera similar, el gobierno de [Bangladesh](#) ha pedido a los ciudadanos que utilicen [el transporte público](#) en lugar de vehículos privados para ahorrar combustible. Varios gobiernos también implementaron medidas de transporte público en respuesta al aumento de los precios de la energía en 2022, como planes de transporte público con tarifas reducidas o gratuitas. [Luxemburgo](#) cuenta con transporte público gratuito desde 2020 y [Malta](#) Se convirtió en [gratuito para todos los residentes](#) en 2022. Otros países

implementaron medidas a corto plazo, como [el billete de 9 euros de Alemania](#), que permitía el uso de todo el transporte local y los trenes regionales durante un mes. El gobierno de Nueva Zelanda [redujo a la mitad las tarifas del transporte público](#) en marzo de 2022 como respuesta al aumento de los precios del petróleo.

4. Acceso alternativo de vehículos privados a las carreteras en las grandes ciudades días diferentes

Descripción: En las grandes ciudades, los vehículos privados pueden acceder a zonas designadas únicamente en días específicos, según su matrícula. Los vehículos con matrículas impares tienen acceso en días diferentes a los de las matrículas pares.

Esta medida reduce la congestión del tráfico, el ralentí de los motores y la conducción con paradas y arranques frecuentes que consumen mucho combustible. Además, disminuye la contaminación atmosférica local y mejora el atractivo del centro de la ciudad para el uso de la bicicleta o los desplazamientos a pie.

Impacto: Impedir que la mitad del parque automotor circule en las ciudades durante dos días a la semana ahorraría entre un 1 % y un 5 % del consumo nacional de petróleo para automóviles. Al igual que las medidas anteriores, el impacto es mayor en la gasolina, excepto en los países donde los vehículos diésel representan una parte significativa del parque automotor.

Cómo pueden los gobiernos implementar esto: Los gobiernos pueden designar zonas específicas con restricciones de tráfico alternas. Los vehículos pueden asignarse a ciertos días o fechas según su matrícula. Por ejemplo, las matrículas pares en algunos días y las impares en otros. Se pueden hacer excepciones para vehículos con muchos ocupantes, así como para taxis. Los gobiernos pueden abstenerse de otorgar exenciones a vehículos gubernamentales no esenciales.

Ejemplos de políticas: En respuesta a la crisis de 2026 en Oriente Medio, el [gobierno coreano](#) está considerando implementar un sistema de rotación de vehículos de 5 o 10 días, lo que significa que cada vehículo estaría prohibido de usar un día cada cinco o diez días. Mirando más atrás, la medida se ha utilizado durante mucho tiempo en muchas ciudades del mundo. Durante la primera crisis del petróleo en 1973, el gobierno italiano introdujo primero los domingos sin coches y luego una política de placas pares/impares los domingos. Desde entonces, algunas [grandes ciudades](#), Ciudades como Pekín y São Paulo implementaron esta medida de forma permanente, mientras [que en Nueva Delhi](#), Yakarta y Manila se implementaron planes temporales durante los picos de contaminación o las horas punta.

En los últimos años, muchos países han puesto en marcha iniciativas como los domingos sin coches en las ciudades.

5. Aumentar el uso compartido del automóvil y adoptar prácticas de conducción eficientes.

Descripción: Las decisiones individuales sobre el estilo de conducción, el uso compartido del coche y la configuración de la temperatura pueden influir en el consumo de combustible. Compartir coche puede reducir la demanda de petróleo y ahorrar en otros gastos, como los peajes. El uso compartido del coche contribuye a la reducción de la demanda de petróleo al aumentar la ocupación del vehículo y aliviar la congestión del tráfico, reduciendo así los tiempos de viaje. Las prácticas de conducción eficientes, como una aceleración más suave, el control de la presión de los neumáticos y una temperatura más alta en el aire acondicionado del vehículo, pueden aumentar aún más el ahorro de combustible.

Impacto: Compartir coche puede reducir la demanda de petróleo, ya que permite que la misma cantidad de energía satisfaga una mayor proporción de las necesidades de movilidad. Por ejemplo, reducir el uso del coche en zonas rurales podría disminuir el consumo nacional de petróleo para automóviles hasta en un 4 %.

Adoptar medidas de conducción ecológica puede duplicar los ahorros en la mayoría de las regiones, mientras que los puntos de ajuste de aire acondicionado más altos afectan principalmente a los países de clima cálido. Combinar todas estas medidas juntas: compartir coche para viajes rurales, medidas de aire acondicionado, y la conducción ecológica podría conllevar una reducción de la demanda de petróleo para automóviles de entre un 5% y un 8%. El impacto es mayor en el caso de la gasolina, excepto en los países donde los coches diésel constituyen una parte significativa del parque automovilístico.

Cómo pueden los gobiernos facilitar esto: Los gobiernos pueden designar carriles de circulación exclusivos, plazas de aparcamiento reservadas, peajes reducidos para vehículos con mayor número de ocupantes y apoyar el [uso de aplicaciones para compartir viajes](#). Las campañas informativas sobre [técnicas de conducción ecológica](#) y sobre el impacto del aire acondicionado en el consumo de combustible pueden animar a más conductores a cambiar sus hábitos de conducción.

Ejemplos de políticas: Varios países y ciudades ya promueven el uso compartido de automóviles y la conducción ecológica para reducir el consumo de combustible. Se han implementado carriles para vehículos compartidos en varias áreas urbanas para incentivar los viajes compartidos, como [Madrid](#), [Houston](#), [Shenzhen](#) y [Los Ángeles](#), entre otros, [donde los coches con más de dos ocupantes pueden utilizar carriles exclusivos](#). En respuesta a la crisis energética de 2022, [Francia](#) El [gobierno japonés](#) alentó a los ciudadanos a adoptar hábitos de conducción más económicos y aceleró la implementación de capacitaciones sobre [conducción ecológica](#).

Ha emitido recomendaciones para una conducción ecológica, que incluyen una aceleración suave, la reducción del tiempo de ralentí y un menor uso del aire acondicionado del automóvil. Estas medidas se promueven activamente en programas de cooperación con los países de la ASEAN.

6. Conducción eficiente para vehículos comerciales de carretera y entrega de mercancías

Descripción: Los vehículos comerciales de carretera son grandes consumidores de diésel, un producto derivado del petróleo fuertemente afectado por la crisis actual. Su eficiencia de combustible y modo de operación pueden impactar significativamente el uso de petróleo. Las medidas van desde la operación eficiente de los vehículos, incluyendo controles regulares de la presión de los neumáticos, reducción del ralenti y

Desde la reducción de la frenada y la aceleración hasta mejoras operativas como la optimización de la carga de los vehículos y la reducción de los viajes en vacío, las tecnologías digitales pueden facilitar el logro de estos objetivos.

Impacto: Si las campañas informativas tienen éxito y los conductores las adoptan de forma generalizada, las prácticas de conducción ecológica podrían reducir el consumo nacional de petróleo para el transporte de mercancías por carretera hasta en un 4 %. Esta medida, combinada con la optimización de las opciones de entrega (es decir, el aumento de los factores de carga), podría reducir la demanda nacional de petróleo entre un 3 % y un 5 %, principalmente disminuyendo la demanda de diésel.

Cómo pueden los gobiernos facilitar esto: Los gobiernos pueden incorporar técnicas de conducción ecológica en los exámenes para obtener el permiso de conducir. A corto plazo, pueden ofrecer material informativo a las empresas de logística o recomendar sistemas de puntuación para conductores que fomenten una competición interna para premiar el estilo de conducción más eficiente. Los gobiernos suelen gestionar sus propias flotas de vehículos y pueden impartir formación en técnicas de conducción ecológica, haciendo especial hincapié en el mantenimiento de los vehículos, como la presión de los neumáticos.

Ejemplos de políticas: La [Asociación de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas sobre la conducción ecológica](#) ha publicado directrices para iniciativas locales de conducción ecológica. Iniciativas privadas y públicas como el [Desafío de Conducción Ecológica AddSecure](#) Se ha demostrado el potencial de ahorro de combustible de las técnicas de conducción ecológica. [Perú](#) ha realizado cambios normativos para incluir la conducción ecológica en el plan de estudios de formación como requisito para obtener el permiso de conducir. Bajo el [Giro Limpio En el marco](#) de este programa, Chile ha implementado capacitaciones y certificaciones gratuitas y eficientes para conductores profesionales.

7. Desviar el uso de GLP del transporte

Descripción: Dada la actual escasez de GLP para cocinar en ciertas regiones, los gobiernos podrían apoyar una reducción en el uso de GLP en el transporte. Alrededor del 2% de la flota mundial de automóviles funciona con GLP, y esa proporción en algunos países, como Italia y Corea, alcanza hasta el 10%. Estos vehículos son o bien adaptados (convertidos de vehículos de gasolina mediante kits de GLP) o bien modelos bifuel fabricados en fábrica capaces de funcionar tanto con gasolina como con GLP, y los vehículos monofuel de GLP son...

limitado en número. Por lo tanto, el consumo de GLP se puede reducir con muy poco. consecuencias operativas para los conductores.

Impacto: Un cambio temporal en el uso de GLP en vehículos de carretera podría desviar casi la totalidad del consumo de GLP en la mayoría de los países, o entre un 20 % y un 30 % en algunos mercados donde existen vehículos de GLP monofuel. Esto podría provocar un aumento de la demanda mundial de gasolina de alrededor del 2 %, y algunos países, especialmente en Europa, como los de los Balcanes, experimentarían un incremento notable en el consumo nacional de gasolina para vehículos.

Cómo pueden los gobiernos facilitar esto: La mayor parte del uso de GLP está impulsado por su precio favorable en relación con la gasolina. Al ajustar los impuestos, los gobiernos pueden temporalmente

Animar a los conductores a elegir la opción de gasolina en lugar de GLP, especialmente en vehículos convertidos o de combustible dual.

Ejemplos de políticas: Actualmente, la mayoría de los países mantienen impuestos especiales bajos sobre el GLP en comparación con la gasolina debido a sus menores emisiones de CO₂ y contaminantes atmosféricos locales, e incluso en algunos casos subvencionan las conversiones a GLP. Históricamente, existen pocos ejemplos, si es que hay alguno, de políticas que hayan propiciado una tendencia inversa que favorezca la gasolina sobre el GLP. Sin embargo, dadas las circunstancias actuales, tales medidas podrían considerarse para influir en la elección del combustible.

combustibles para el transporte aéreo

La demanda de combustible para aviones representa alrededor del 7% de la demanda mundial de petróleo. Los mercados de combustible para aviones parecen ser particularmente vulnerables a una pérdida prolongada de la producción y las exportaciones de Oriente Medio, dada la limitada flexibilidad de otras regiones para aumentar la producción.

8. Evite viajar en avión cuando existan opciones alternativas.

Descripción: Los viajes de trabajo representan una gran parte (entre el 20% y el 40%) de la actividad de aviación. En muchos casos, los viajes de trabajo pueden sustituirse temporalmente por reuniones virtuales. Una reducción de alrededor del 40%. La reducción de los vuelos realizados por motivos laborales es factible a corto plazo, manteniendo la productividad.

Impacto: Una participación voluntaria muy elevada en las campañas de reducción de vuelos relacionados con el trabajo podría generar reducciones en la demanda de queroseno para aviones de entre el 7 % y el 15 %.

Cómo pueden los gobiernos facilitar esto: Los gobiernos pueden lanzar campañas para alentar a las empresas a limitar los viajes aéreos por motivos laborales siempre que sea posible.

Predica con el ejemplo limitando los viajes en avión de los funcionarios públicos y fomentando que se celebren más reuniones de forma virtual.

Ejemplos de políticas: En respuesta a la crisis de 2026 en Oriente Medio, varios gobiernos han limitado los viajes de trabajo de los funcionarios públicos. Por ejemplo, [Tailandia](#) ha suspendido los viajes al extranjero para agencias gubernamentales y empresas estatales, mientras que [Egipto, Pakistán y Vietnam](#) Todos han anunciado medidas para limitar los viajes oficiales del público.

combustibles para cocinar

La demanda de GLP representa alrededor del 10% de la demanda mundial de petróleo y es utilizada por muchos hogares para cocinar. El conflicto ha provocado importantes interrupciones en las cadenas de suministro de GLP. Con las operaciones de procesamiento de gas natural paralizadas en algunas partes de la región y el flujo a través del Estrecho de Ormuz completamente detenido, el suministro de GLP para cocinar se ha visto gravemente reducido, tanto a nivel local como en los destinos de exportación.

Además de las medidas para liberar capacidad de GLP de otros usos, como el transporte o la industria, para priorizar el uso doméstico, también existen acciones para reducir directamente la demanda de combustible para cocinar.

9. Siempre que sea posible, recurra a otras técnicas de cocina modernas. soluciones

Descripción: La escasez de GLP podría tener consecuencias importantes para los hogares que dependen de este combustible para cocinar. El GLP es el principal combustible utilizado para un servicio básico como cocinar por 2300 millones de personas en Asia. Algunos hogares poseen diversas tecnologías modernas para cocinar, como estufas de GLP o eléctricas, y otros podrían adquirirlas con incentivos. Las campañas específicas podrían ayudar a los usuarios a cambiar a otras alternativas modernas para cocinar y reducir su dependencia del GLP. Esto podría mitigar el riesgo de escasez de combustible, lo que podría plantear importantes desafíos para los hogares con capacidad limitada para cambiar a combustibles alternativos y que también podrían enfrentar un rápido aumento en los precios de otros combustibles para cocinar, especialmente en las zonas urbanas. En muchas zonas rurales, el aumento de los precios del combustible ya está llevando a algunos hogares a volver al carbón vegetal y la leña, lo que socava los objetivos a largo plazo de extender el acceso universal a una cocina limpia.

Esto tiene implicaciones para la calidad del aire y la salud. El uso de biomasa como combustible tradicional para cocinar se asocia con alrededor de 2,5 millones de muertes prematuras al año en todo el mundo.
año.

Impacto: En los 20 países que concentran más del 90 % del consumo de GLP para cocinar, entre el 5 % y el 15 % de los hogares que dependen de este combustible ya tienen acceso a una solución de cocina moderna alternativa y podrían ser incentivados a priorizar su uso. Para los hogares que dependen exclusivamente del GLP para cocinar, facilitar el acceso a soluciones de cocina modernas alternativas, como cocinas o sartenes eléctricas, podría reducir aún más la demanda, siempre que haya existencias de equipos disponibles y capacidad de la red eléctrica. Para aproximadamente la mitad de estos hogares, una alternativa básica representaría menos del 5 % de sus ingresos mensuales, y los incentivos específicos pueden mejorar su asequibilidad, siempre que las cadenas de suministro puedan satisfacer el aumento de la demanda.

Cómo pueden los gobiernos facilitar esto: Los gobiernos pueden incentivar a los hogares a usar más sus electrodomésticos cuando los poseen o apoyar una mayor adopción de aparatos eléctricos con incentivos específicos para familias de bajos ingresos. Cualquier programa de incentivos debe priorizar a quienes tienen recursos limitados, y también se debe considerar la disponibilidad de electrodomésticos y la capacidad de la red eléctrica.

Ejemplos de políticas: [Indonesia está acelerando](#) la conversión de GLP a estufas de inducción para reducir las importaciones de combustible y las cargas de subsidios. En India, el gobierno de [Andhra Pradesh](#), Por ejemplo, [está equipando los centros](#) comunitarios locales con cocinas de inducción, desplegando más de 44 000 unidades en medio de la preocupación por el suministro de GLP.

Uso de petróleo en la industria

La industria representa alrededor del 20 % de la demanda mundial de petróleo. Dos tercios de la demanda industrial de petróleo se utilizan como materia prima en la industria química. Existen opciones para reducir la demanda industrial de petróleo, así como cierta flexibilidad en cuanto a los productos derivados del petróleo que se utilizan como materia prima petroquímica.

10. Aprovechar la flexibilidad con materias primas petroquímicas e implementar medidas de eficiencia y mantenimiento a corto plazo.

Descripción: La mayor parte de la capacidad de producción petroquímica en Asia y la Unión Europea puede, técnicamente, cambiar entre diferentes productos derivados del petróleo, como GLP, nafta, etano o gasóleo, como materia prima sin necesidad de modificar los equipos. Se prioriza el procesamiento de materias primas de petróleo que están más disponibles.

Esto podría ayudar a aliviar la presión sobre los demás. Mientras tanto, las instalaciones industriales que consumen petróleo pueden ahorrar combustible adicional a corto plazo mediante revisiones de mantenimiento y la optimización del funcionamiento de los equipos. Las medidas varían según la planta, pero generalmente incluyen apagar los equipos cuando no se utilizan, reducir los puntos de ajuste de temperatura y presión a lo estrictamente necesario, reparar fugas y solucionar problemas de mantenimiento, y mejorar la planificación para que los procesos se ejecuten de manera más eficiente.

Impacto: El grado de flexibilidad en la producción petroquímica y el nivel de existencias varían considerablemente entre regiones. La mayoría de las instalaciones químicas flexibles se concentran en Asia y Europa. Con revisiones de mantenimiento rápidas, las instalaciones industriales individuales pueden reducir el consumo total de petróleo en sus procesos hasta en un 5 % a corto plazo.

Cómo pueden los gobiernos facilitar esto: Los gobiernos pueden alentar a las instalaciones industriales a reemplazar el GLP con otros productos derivados del petróleo y a priorizar el GLP para usos esenciales. Pueden establecer incentivos para compensar el cambio en la mezcla de producción que se produjo por el cambio de materia prima de productos petrolíferos. Los gobiernos también pueden proporcionar Se ofrecen directrices y parámetros de referencia específicos del sector para ayudar a las instalaciones a lograr ahorros rápidos. Un recorrido por las instalaciones con el personal operativo, junto con el uso de sistemas de información para la gestión energética, suele ser el primer paso para identificar estas oportunidades.

Ejemplos de políticas: Existe experiencia que se remonta a la década de 1970 sobre cómo fomentar el ahorro energético urgente en la industria. [Japón](#) Se promovió una gestión energética rápida, como la limpieza, la medición y las reparaciones menores, mientras que el Reino Unido recomendó mejoras operativas, mantenimiento y monitorización.

Mientras tanto, Estados Unidos creó [Centros de Evaluación Industrial](#) para ayudar a los fabricantes a reducir los costos de energía a través de auditorías energéticas gratuitas. Más recientemente, en 2022, el [Plan REPowerEU](#) de la Unión Europea Se impulsó la aceleración de la adopción de medidas de eficiencia en la industria.

Apoyo específico al consumidor para mejorar la asequibilidad de la energía.

Muchos gobiernos de todo el mundo están reaccionando con rapidez para proteger a los consumidores del aumento de los precios del combustible. En los días posteriores al conflicto en Oriente Medio, la AIE ha registrado anuncios de unos 40 países que están implementando o considerando implementar medidas de emergencia para proteger a los consumidores de las subidas de precios. Las respuestas inmediatas de los gobiernos han consistido en establecer topes de precios, subsidios al combustible y cambios en la tributación, junto con mecanismos de estabilización de precios que pueden limitar rápidamente el aumento de los precios al consumidor.

Crisis anteriores, como la pandemia de Covid-19 y la crisis energética de 2022, demostraron que los impactos suelen recaer de manera desproporcionada sobre los segmentos más pobres de la población. Además de este efecto general, los consumidores y las pequeñas empresas en territorios remotos e insulares suelen estar muy expuestos a los aumentos de los precios del petróleo. Incluso en tiempos normales, [la generación de electricidad](#) en las islas puede costar **10 veces más** que en los territorios continentales, [donde a menudo dependen](#) de generadores diésel. Como [respuesta a este problema](#), Barbados, por ejemplo, ha [fijado el precio del fuelóleo pesado](#) . que impulsa la generación de electricidad, a 92 dólares por barril durante los tres meses, a partir de abril de 2026.

La experiencia de eventos anteriores puede orientar las medidas actuales. Entre principios de 2022 y abril de 2023, los gobiernos gastaron alrededor de 900 mil millones de dólares en subvenciones directas, vales, reducciones de impuestos y regulaciones de precios, lo que a menudo resultó en costos adicionales para compensar a las compañías energéticas por las pérdidas operativas. Las medidas generales, como los topes de precios y las reducciones de impuestos a la energía, se utilizaron ampliamente porque son relativamente fáciles de administrar y pueden aliviar la presión rápidamente. Sin embargo, también pueden representar

Los costos para el gobierno serán elevados y su eliminación gradual resultará complicada.

El diseño de mecanismos de apoyo de emergencia temporales y dirigidos a los consumidores que más lo necesitan garantiza que la ayuda gubernamental se implemente de forma rápida y eficaz en tiempos de crisis. Invertir en medidas a corto plazo para promover la eficiencia energética y la contención de la demanda también puede contribuir a reducir rápidamente las facturas de energía de manera rentable. A continuación, se presentan algunos ejemplos de mecanismos ampliamente utilizados, con especial atención a las medidas dirigidas a hogares de bajos ingresos y vulnerables.

Apoyar a los consumidores reduciendo la presión de los precios altos.

Los gobiernos pueden apoyar a los hogares de bajos ingresos reduciendo sus costos de energía o brindándoles ayuda económica para pagarlos. A diferencia de los subsidios universales, que benefician a todos, los programas específicos se centran únicamente en los grupos vulnerables o elegibles, lo que hace que la asistencia sea más eficiente y reduce el gasto público.

En respuesta a la crisis en Oriente Medio, el [Reino Unido](#) ha anunciado una [asignación de 53 millones de libras esterlinas](#) para apoyar a los clientes vulnerables de gasóleo para calefacción y se compromete a garantizar que la ayuda llegue a quienes más la necesitan. En 2022, aprendiendo de la crisis de la Covid-19, donde los pagos universales llevaron a un mayor consumo de energía, Japón realizó pagos en efectivo específicos a 16 millones de hogares de bajos ingresos para compensarlos por el aumento de los costos de electricidad, gas y combustible.

Filipinas recientemente

Se lanzó un programa a nivel nacional que proporciona un subsidio en efectivo de 5000 PHP (aproximadamente 80 USD) a los [conductores de vehículos de transporte público](#), comenzando con [139 000 conductores de triciclos](#) para ayudarlos a hacer frente al aumento vertiginoso de los precios del combustible. Durante la crisis de Covid-19, [Pakistán](#) realizó una [transferencia de efectivo](#) a [hogares de bajos ingresos](#) incluyendo ayudas para combustible para personas de bajos ingresos. En respuesta a la crisis actual, [Pakistán](#) Está considerando la posibilidad de implementar el mismo programa como un paquete de ayuda para los beneficiarios registrados, dirigido específicamente a los propietarios de motocicletas y bicitaxis que dependen del combustible para sus ingresos diarios.

Además, los gobiernos también pueden establecer un precio máximo que los proveedores de energía pueden cobrar a los consumidores. Estos límites tienen como objetivo proteger a los hogares y las empresas de los altos precios de la energía, especialmente en momentos de volatilidad del mercado.

Aunque no estén dirigidos específicamente a un público en particular, los toques de precios pueden brindar un alivio inmediato a los hogares de bajos ingresos que destinan una mayor proporción de sus ingresos a la energía, garantizando así que puedan satisfacer sus necesidades básicas de consumo. Sin embargo, los toques de precios no dirigidos pueden resultar costosos y podrían reducir los incentivos para que los consumidores disminuyan su demanda energética a largo plazo.

Ajuste de las facturas de energía doméstica mediante impuestos y tarifas.

Los gobiernos pueden desempeñar un papel determinante en la distribución de los impuestos y gravámenes relacionados con la energía entre las empresas de servicios públicos, la industria y los hogares. Estas decisiones políticas pueden tener un impacto significativo en el precio de la energía para los usuarios finales y también pueden utilizarse en tiempos de crisis para aliviar la carga económica de los hogares. Por ejemplo, los gobiernos pueden eliminar o reducir impuestos (como el impuesto sobre las ventas, el IVA, los aranceles de importación o los impuestos especiales) sobre las facturas de energía para reducir los costos para los hogares. Dirigir las reducciones de impuestos a productos que consumen menos energía que las versiones estándar también es una herramienta para reducir las facturas de energía de los hogares. Los gobiernos también pueden diseñar bandas tarifarias que determinen umbrales de precios por tramos de ingresos, para ofrecer precios más bajos a quienes consumen menos y así garantizar que puedan cubrir sus necesidades energéticas mínimas.

En respuesta a la crisis actual en Oriente Medio, Austria ha anunciado que devolverá [ingresos fiscales adicionales](#). Desde [precios más altos del combustible](#) para los consumidores mediante la reducción del impuesto a la gasolina, comenzando con una reducción de 5 céntimos de euro por litro. Mientras tanto, Turquía ha introducido un [ajuste temporal del impuesto al combustible](#). Mecanismo que compensa hasta el 75% de los aumentos del precio del petróleo mediante la reducción del Impuesto Especial al Consumo, con el objetivo de proteger a los consumidores del aumento de los precios en las gasolineras. En 2022, [Finlandia](#) [aumentó](#) la reducción de impuestos que los trabajadores podían reclamar por sus gastos de transporte. Esto ayudó a dirigir los beneficios hacia

viajeros diarios. En 2002, Brasil implementó un [programa de tarifas sociales por tramos](#) que ofrecía subsidios progresivos para hogares de bajos ingresos en función de su consumo, comenzando con una reducción del 65% para los hogares que consumían menos de 30 kWh. En 2025, esto se reformó para proporcionar a 60 millones de brasileños de bajos ingresos un subsidio completo.

[Subvención para los primeros 80 kWh consumado](#).

Combinar estas acciones inmediatas con medidas estructurales puede contribuir a la seguridad energética y a la asequibilidad a largo plazo.

Reducir el consumo de petróleo a corto plazo puede ayudar a proteger a los hogares y las empresas de los altos precios.

Combinar estas acciones inmediatas con medidas estructurales a largo plazo para reducir el consumo de petróleo puede mejorar la seguridad energética y la asequibilidad.

Los gobiernos cuentan con las herramientas necesarias para que los hogares y las empresas sean más resistentes a posibles crisis derivadas de las fluctuaciones de los precios del petróleo. Entre las medidas clave se incluyen:

- **Reforzar la adopción de vehículos eléctricos y más eficientes y acelerar la instalación de infraestructura de carga para vehículos eléctricos:** Los vehículos eléctricos representan ahora más de 1 de cada 4 coches vendidos en todo el mundo. Promover los vehículos eléctricos, híbridos y otros vehículos de bajo consumo de combustible —no solo coches, sino también motocicletas, autobuses y camiones— junto con una infraestructura de carga ampliada puede ayudar a reducir la dependencia mundial del petróleo. Los gobiernos pueden acelerar la adopción mediante incentivos fiscales, subvenciones, zonas de bajas emisiones y otras políticas de apoyo. Algunos países han intensificado recientemente sus esfuerzos de electrificación.
En medio de la crisis actual, Indonesia busca convertir su flota de motocicletas a vehículos eléctricos mediante programas específicos, mientras que Laos invierte en infraestructura de carga para vehículos eléctricos y explora otras medidas. Asimismo, integrar incentivos para vehículos eléctricos en estrategias industriales más amplias puede potenciar su impacto. El Programa de Movilidad Verde e Innovación de Brasil ejemplifica esto al combinar estándares de eficiencia de combustible con incentivos para la producción nacional de vehículos eléctricos.
- **Elevar el nivel de exigencia en los estándares de eficiencia de combustible para vehículos de carretera:** Si bien las ventas de vehículos eléctricos están creciendo, la mayoría de los vehículos en circulación a nivel mundial aún utilizan motores de combustión interna. Muchos países han establecido estándares de eficiencia de combustible para garantizar que los vehículos nuevos cumplan con los objetivos de eficiencia y electrificación. Actualmente, la mayoría de los automóviles nuevos vendidos están sujetos a dichos estándares. De igual manera, mejorar la eficiencia de combustible de los camiones es fundamental, especialmente en los sectores de transporte de rápido crecimiento en las economías emergentes. Entre los ejemplos de políticas más destacados se incluyen las normas de emisiones de CO₂ de la UE para turismos y vehículos pesados, las normas de eficiencia de combustible de Japón para camiones y autobuses, y los límites de consumo de combustible de China vinculados al peso del vehículo. Otros países, como Francia, han ampliado el uso de impuestos de circulación basados en el peso, con tipos diferenciados para vehículos con motor de combustión interna y vehículos eléctricos. Medidas complementarias como el etiquetado también pueden tener un impacto.
- **Acelerar el despliegue de soluciones modernas de cocina alternativas:** el GLP ha proporcionado una vía clave en muchos países para reemplazar las estufas tradicionales de biomasa y queroseno para cocinar, pero la electricidad y otras fuentes de energía proporcionan alternativas. Los gobiernos y las organizaciones pueden apoyar esta transición a través de una serie de medidas, como proporcionar subsidios, ofrecer microfinanzas para

compras domésticas o la coordinación de programas de compra al por mayor para reducir costos. Por ejemplo, Indonesia está apoyando a los hogares en la adopción de equipos de cocina eléctricos mediante el establecimiento de objetivos ambiciosos, la realización de proyectos piloto y la distribución de unidades a hogares con conexiones eléctricas fiables que actualmente utilizan GLP.

- **Acelerar la implementación de sistemas de gestión energética en la industria:** Se ha demostrado que la gestión energética —la monitorización, el análisis, el control y la optimización proactivos y sistemáticos de la energía— genera un ahorro energético superior al 10 % de media en los tres primeros años de su implementación en empresas industriales.
Un número creciente de empresas está demostrando ahorros aún mayores, del 30 % o más, con muchas de las medidas a bajo o ningún costo. Los gobiernos pueden incentivar la adopción de sistemas de gestión energética en la industria mediante incentivos, apoyo técnico y programas de reconocimiento para las empresas que implementan estándares como la ISO 50001, que ayudan a monitorear, optimizar y reducir el consumo de energía. Por ejemplo, Japón combinó incentivos para implementar la gestión energética con sistemas de evaluación comparativa. Por su parte, Francia ofrece información, incentivos y apoyo personalizados a las pequeñas y medianas empresas que buscan implementar prácticas de gestión energética.
- **Acelerar la sustitución de los sistemas de calefacción de petróleo y las calderas industriales por bombas de calor:**
Muchos países todavía dependen del petróleo para la calefacción de sus viviendas y del agua, Los productos derivados del petróleo se utilizan para la calefacción a baja temperatura en la industria. La electrificación de estos usos finales con bombas de calor de alta eficiencia, combinada con modernizaciones, puede ayudar a reducir la demanda de petróleo. Algunos ejemplos de políticas incluyen el Programa de Accesibilidad a la Calefacción con Bombas de Calor de Canadá, que ofrece subvenciones iniciales a hogares de bajos y medianos ingresos para ayudarles a sustituir el gasóleo por bombas de calor. En Finlandia, los propietarios de viviendas pueden sustituir sus sistemas de calefacción de gasóleo y obtener una subvención de hasta 4000 euros si instalan una bomba de calor. En Nueva Inglaterra, una región donde el gasóleo para calefacción todavía se utiliza ampliamente, el programa New England Heat Pump Accelerator tiene como objetivo apoyar la instalación de 580 000 unidades mediante incentivos específicos.
- **Aumentar la recogida, reutilización y reciclaje de residuos plásticos:** Muchos productos plásticos son de un solo uso, algunos esenciales, como suministros médicos, y otros principalmente prácticos, como botellas, cubiertos y envases de alimentos. Las medidas para reducir su uso tienen un impacto moderado en la demanda de petróleo a corto plazo, pero pueden allanar el camino para reducciones mayores. Las instalaciones de reciclaje existentes pueden optimizarse para aumentar las tasas de reciclaje, con el apoyo de una mejor infraestructura de gestión de residuos. Asimismo, las tasas de recogida y reciclaje pueden incrementarse gradualmente, junto con mejoras en el rendimiento del procesamiento y la sustitución de materiales.
- **Ampliar el suministro de combustibles sostenibles:** La disponibilidad de materias primas sostenibles sigue siendo un factor limitante para la expansión de la producción de biocombustibles. Aun así, existe la posibilidad de aumentar la producción mediante un mayor aprovechamiento del aceite de cocina usado, las grasas animales y otras fuentes no alimentarias. Por otro lado, es improbable que los combustibles sintéticos, como el hidrógeno y el amoníaco, reduzcan significativamente el consumo de petróleo a corto plazo, pero acelerar la investigación, el desarrollo y la demostración será fundamental para diversificar el suministro energético futuro. Los combustibles sostenibles pueden desempeñar un papel importante tanto en el transporte como en la industria, especialmente en aplicaciones difíciles de electrificar, como la aviación, el transporte marítimo y los procesos industriales de alta temperatura.

Agencia Internacional de Energía (AIE)

Este trabajo refleja las opiniones de la Secretaría de la AIE, pero no necesariamente las de los países miembros de la AIE ni las de ningún financiador o colaborador en particular. Este trabajo no constituye asesoramiento profesional sobre ningún tema o situación específica. La AIE no ofrece ninguna declaración ni garantía, expresa o implícita, respecto del contenido de este trabajo (incluida su integridad o exactitud) y no se responsabiliza de su uso ni de la confianza depositada en él.



Con sujeción al Aviso de la IEA [para el contenido con licencia CC](#). Esta obra está bajo la licencia [Creative Commons Atribución 4.0. Licencia internacional.](#)

Salvo que se indique lo contrario, todo el material presentado en figuras y tablas proviene de datos y análisis de la IEA.

Publicaciones de la
AIE Sitio web de la Agencia Internacional
de Energía: www.iea.org
Información de contacto: www.iea.org/contact

Compuesto tipográficamente en Francia por IEA - Marzo de 2026

Diseño de la portada: IEA

Créditos de la foto: © Shutterstock

