

# Despilfarro de combustibles y cómo ahorrarlos

ROSENDO PUJOL

Los precios -corregidos por inflación- del petróleo han subido hasta apenas un 30 por ciento menos que los picos de 1981, lo cual para Costa Rica es una gran oportunidad en el largo plazo. El fin de esta fase de precios bajos del petróleo debería motivar un uso más eficaz y eficiente de los combustibles en el transporte. Para lograrlo es conveniente integrar tal meta con importantes objetivos: mejoramiento del transporte público, mejoramiento de la forma de crecimiento de ciudades y pueblos, aumento de la calidad de vida de las ciudades y uso más eficientemente del suelo urbano.

Una parte importante de la actual subida de los precios del petróleo, 75 por ciento en un año, se mantendrá por varios años. Ciertas razones estructurales de tal ascenso son: crecimiento de la demanda mundial de petróleo debido a que China Popular, motor actual de la economía mundial, anualmente aumenta su consumo en un 15 por ciento y en los primeros ocho meses de 2004 aumentó sus importaciones en un 37 por ciento; rápido crecimiento del consumo de India y otros países asiáticos, y consumo creciente de Estados Unidos por la baja eficiencia de sus vehículos. Hay también factores coyunturales que podrían prolongarse: especuladores que esperan la devaluación del dólar respecto de las monedas asiáticas; gran incertidumbre sobre la producción de petróleo iraquí, y mayor tasa de crecimiento de la economía mundial en 30 años (5 por ciento anual). La oferta de petróleo crece 3 por ciento al año, la exploración petrolera es cada vez más cara y las empresas no han invertido lo suficiente para aumentar significativamente sus reservas. Además, los gobiernos que controlan el petróleo no han aumentado sus capacidades de extracción, bombeo y transporte. Algunos países productores como Inglaterra y Noruega muy pronto agotarán sus reservas. Cualquier ampliación significativa de la producción necesita varios años para concretarse.

Una alternativa será la creciente utilización del gas natural. Sin embargo, transportar éste eficientemente requiere de gasoductos y costosas inversiones en instalaciones de compresión o licuefacción en los puntos de origen y de descompresión en los de consumo y, además, esas instalaciones requieren varios años para su diseño y

construcción. Otra alternativa puede ser el alcohol como sustituto de la gasolina hasta en un 15 por ciento, o los vehículos híbridos, como en Brasil, o el uso de aceite de palma como alternativa al diesel. Sin embargo, la pregunta crítica es si realmente su costo será menor que el de los hidrocarburos que se busca sustituir.

Las tendencias históricas de consumo de combustibles en el sector del transporte en Costa Rica indican que entre 1991 y 2000 la tasa de crecimiento anual del consumo de gasolinas fue de 10,4 por ciento y la del diesel de 4,5 por ciento. Mientras, el crecimiento anual de la economía costarricense no llegó al 5 por ciento. A medida que empezaron a subir los precios internos, corregidos por inflación, de la gasolina y el diesel en el año 2000, y a pesar de una bajada a mediados de 2002, el consumo siguió subiendo pero a tasas mucho más bajas; de 1999 a 2003 el consumo de gasolinas creció al 3,3 por ciento anual y el de diesel al 1,7 por ciento. O sea, el consumo de combustibles no es totalmente inelástico. El reto mínimo para Costa Rica es que el consumo de combustibles crezca más lentamente que su economía. Por otro lado, la gasolina súper cuesta en Costa Rica \$0,80, en Japón más de \$1, en España \$1,25 y los precios son aun más altos en otros países europeos.

Cuando se habla de ahorrar combustible en el sector transporte hay que diferenciar tres modos: sustituir combustibles fósiles con otro tipo de fuente energética, aumentar la eficiencia energética del sistema de transporte y reducir el consumo de transporte sin sacrificar exageradamente la calidad de vida. Este escrito se concentra en los dos últimos puesto que el primero podría implicar grandes costos en subsidios a los productores de los combustibles alternativos sin que se resolvieran muchos de los problemas de la motorización prematura que experimenta Costa Rica. Las oscilaciones muy significativas de los precios de los combustibles hacen sumamente riesgoso invertir enormes capitales para fomentar la adicción al automóvil.

Es importante recordar algunos principios básicos referentes a las soluciones al uso dispendioso de combustibles: deben ser sostenibles (económica, ambiental y socialmente) en el largo plazo, puesto que la necesidad de ahorro no es temporal; no deben representar sacrificios exagerados en el corto plazo tales que las hagan inviables

políticamente; no deben engañar a la población con soluciones cortoplacistas que agraven el problema, como bajar los impuestos a los combustibles; deben usarse los principios fundamentales del mecanismo de precios que indica que la demanda baja cuando el precio sube; debe tenerse claridad sobre las implicaciones sociales de las diferentes alternativas; debe evitarse los errores garrafales cometidos en otros países como impedir la circulación de parte de la flota durante algún día de la semana o imponer dictatorialmente cambios en los horarios de trabajo y estudio de los habitantes que tienen efectos secundarios completamente contraproducentes; debe combinarse con otro tipo de políticas como mejoramiento de la calidad urbana, reducción de las emisiones de contaminantes, repoblación del centro de San José y mejoramiento de las ciudades. Las propuestas deben ser capaces de ayudar a mejorar la situación inmediatamente y darle a la población un sentido respecto de cuál es la estrategia nacional a largo plazo.

Algunos de los factores que aumentan el consumo de combustibles en el sector transporte son: poco uso del transporte público debido a su mala calidad o inexistencia (ciudades intermedias); vehículos particulares que circulan con pocas personas (1,5 por automóvil en Costa Rica); excesivo peso de automóviles y otros vehículos de uso individual porque requieren motores muy grandes; velocidades muy bajas de circulación (menores a 30 kilómetros por hora) que rigen en prácticamente todas las ciudades de Costa Rica; congestión generada por el exceso de vehículos en las calles, por el comportamiento irresponsable de los conductores y por choques.

Algunos de esos factores aumentan su importancia a medida que las ciudades de Costa Rica crecen a baja densidad, crecen linealmente a lo largo de las carreteras de acceso y no se construye una cuadrícula de calles. Todos estos factores hacen más largos los desplazamientos y más compleja la reacción ante eventos inesperados.

Algunas medidas que podrían utilizarse para reducir el consumo de combustibles en el corto plazo son: mejorar la calidad del transporte público; garantizar suficiente capacidad en hora pico; mantener más buses circulando durante más horas de la semana, en particular en las noches y fines de semana; aumentar radicalmente la frecuencia y horas de servicio del transporte metropolitano en ciudades intermedias de Costa Rica; restringir los estacionamientos gratuitos a los empleados públicos y privados por lo menos durante algunos días laborales; proteger a los ciclistas con vías exclusivas para mantener las bicicletas como un medio de transporte viable que sea verdaderamente seguro en ciudades como Liberia, Limón, Puntarenas y todas las que son suficientemente planas; crear flexibilidad en los horarios de entrada y salida del trabajo dentro de cierto margen; lograr que el comercio y otras actividades tengan más horas de servicio para que las personas puedan visitarlos a horas diferentes a las tradicionales; facilitar la realización de gestiones por internet y teléfono con horarios lo más am-

plios posibles; desplazar actividades del área metropolitana de San José a las capitales regionales y cantonales; reconcentrar ciertas actividades en el centro de San José para acceder a ellas más fácilmente en bus o por lo menos localizarlas en sitios con excelente servicio de transporte público; poner impuestos a los estacionamientos públicos y de centros comerciales; aumentar la cantidad de taxis formales.

Los individuos y las familias, por su parte, pueden contribuir de varias maneras: utilizar menos el transporte individual y más el transporte público; realizar actividades sociales y recreativas más cerca de sus casas; hacer más viajes multipropósito; vivir más cerca de sus lugares de trabajo y estudio o más cerca de lugares bien servidos por transporte público. Las empresas pueden coordinar mejor sus viajes con suministros o entregas y cobrar por el costo del transporte, lo que a los consumidores les dará señales para que opten por soluciones alternativas de conseguir el producto.

Pero la verdadera oportunidad para la sociedad costarricense es lograr que se use menos combustibles fósiles en el largo plazo, lo cual requiere ineludiblemente de las siguientes políticas: invertir fondos públicos en la construcción de infraestructura especializada para el transporte público y convertir a los empresarios de buses urbanos en contratistas de kilómetros-vehículo dejando las tareas de planificación del transporte en manos de una autoridad estatal metropolitana; repoblar los centros de las ciudades no solo con habitantes sino también con servicios recreativos y culturales de alta calidad y garantizar la eliminación de la inseguridad ciudadana en algunas zonas urbanas, y restringir el crecimiento extensivo en las afueras de las ciudades por razones ambientales y de mejor uso de la tierra disponible

Hay otras medidas que no resolverían verdaderamente los problemas en el corto ni en el mediano plazos, por lo que debieran ser analizadas críticamente: usar alcohol como complemento de la gasolina y aceite de palma como complemento del diesel (¿resultarían el alcohol y el aceite más baratos que los combustibles que sustituirían?); bajar los impuestos a las gasolinas y al diesel (se debilitaría el mecanismo de precios -a mayor precio menor consumo- como instrumento de promoción del ahorro); bajar los impuestos a la importación de vehículos (promovería la motorización y la congestión mientras no se invierta suficientemente en infraestructura); promover vehículos eléctricos que no estarán disponibles en los próximos lustros.

## A LA VENTA

[Información y pedidos: 2773688;  
ambientico@una.ac.cr]

