



Energía limpia, competitividad sustentable y democracia

LEINER VARGAS

El país se ha venido transformando vertiginosamente en su estructura y composición productiva en las últimas tres décadas. La industria y la agricultura para consumo interno las transformamos en un aparato productivo con clara vocación a la exportación no tradicional y al mercado externo. Adicionando a lo anterior un amplio desarrollo del sector servicios con énfasis en turismo e industrias de base tecnológica. Esto ha privilegiado una mayor intensidad del uso de la energía en los polos urbanos y, en especial, una creciente presión de la infraestructura de transporte y de servicios energéticos entre las ciudades del centro del país y los polos de desarrollo regional, básicamente fundamentados en el sector de turismo.

El cambio en la senda de desarrollo productivo no se ha manifestado en igual dimensión en las transformaciones tecnológicas e institucionales del sector energía ni dentro de los subsectores de electricidad y transportes. El primero, que contaba con bases sólidas del periodo de desarrollo anterior a los años noventa, ha logrado manejar su desarrollo, esencialmente sobreviviendo a partir de las bonanzas del pasado, cuando la planificación y la diversificación energéticas resultaron en un sector eléctrico con base esencialmente en energía renovable y con una vocación de costos promedios bajos, con moderado impacto ambiental y una fuerte inversión pública. El segundo de los sectores, el del transporte, creció en forma exponencial y no logró sostener ni siquiera las bases de los años previos a los noventa, ampliando los retos y provocando altos costos de transacción - embotellamientos, congestión, uso ineficiente de energía y falta absoluta de planificación- que generan un verdadero caos energético y de infraestructura para el país. En el sector transporte se concentran los principales desafíos para el desarrollo equilibrado y sustentable del país en materia energética, no solo por el tamaño y el impacto de la factura petrolera, sino también por los obstáculos al desarrollo que motiva la no planificación existente en puertos, aeropuertos e infraestructura vial y ferroviaria, entre otros temas.

Los usos de la energía son crecientes y forman parte sustancial del potencial de crecimiento de la economía y del bienestar del país. Si bien el uso de energía puede aminorarse mediante usos sustentables, reutilización, diseño sustentable y medidas de uso racional de ella -favoreciendo la disminución de la intensidad energética por unidad de producto-, la necesidad de crecer requiere de un uso mayor y más diversificado de la energía. El pilar principalísimo de nuestro sector eléctrico es la hidroelectricidad, pero debe planificarse y complementarse con las energías eólica, solar y geotérmica, así como con diferentes formas de aprovechamiento de la biomasa, y de versiones modernas de aprovechamiento y reutilización del calor en los procesos industriales. Pero estas transformaciones tecnológicas requieren de cambios institucionales profundos en las características y la estructura del mercado eléctrico, buscando mayor diversificación de actores productivos, cambios importantes en la estructura de las tarifas y su esquema de incentivos y, sobre todo, regionalización y democratización de los procesos de planificación de la oferta energética.

No es equivalente competir con plantas grandes en escala y con infraestructura paga y de uso libre del recurso, como lo son los proyectos hidroeléctricos del Instituto Costarricense de Electricidad (Ice) y algunos privados que se construyeron en la década de los noventa, que invertir en procesos nuevos con tecnologías alternativas y con costos fijos más altos, a pesar de que a mediano y largo plazos sean más competitivos. Se requiere, entonces, premiar la diversificación y la sustentabilidad ambiental con incentivos de mercado claros, pagando costos medios a quienes ya tienen proyectos pagos y cuyos costos son básicamente de operación de la planta y de mantenimiento (fundamentalmente al Ice y a los proyectos de la ley 7.200), y estimulando las operaciones nuevas para ampliar la escala y diversificar la oferta, garantizando el costo marginal incremental de la energía y los costos financieros para el pago de la infraestructura, así como un retorno razonable a los inversionistas, sean públicos o privados.

El mercado debe ordenarse y funcionar como un incentivo a la generación de energía limpia y particularmente potenciar el desarrollo armónico regional y completar los costos de la cadena de generación, transmisión y distribución con transparencia. Al mismo tiempo, la estrategia de sustentabilidad en este sector eléctrico debe favorecer el ingreso de las empresas de servicios que permitan facilitar y favorecer el ahorro energético. Ninguna estrategia de ahorro será sostenible si se sustenta en las empresas que venden la energía (es como dejar el gallinero al

cuidado del zorro). Se debe normalizar diferente la ley de uso racional de energía, favoreciendo el desarrollo de empresas de apoyo para este fin, públicas y privadas, que permitan fortalecer el ahorro como una estrategia empresarial y de las familias, con fundamento en la disminución de costos y con medidas de corte ambiental que impulsen la innovación. Para lo anterior, la actual visión centralizada del sector energía debe reformarse y democratizar fuertemente los componentes de oferta regional y de demanda, creando las bases de mayor innovación y sostenibilidad en el sector eléctrico.

El patito feo de nuestro país, el sector transporte, requiere de una transformación con cirugía mayor. Si bien proyectos como el Prugam pueden aportar algunas luces sobre los requerimientos de infraestructura y cambios en las ciudades del área central, el país debe definir grandes proyectos y lineamientos para los próximos 50 años. Se trata claramente de ampliar la oferta alternativa de transporte público, de fortalecer el desarrollo regional equilibrado, de consolidar los mecanismos de comunicación inteligente y, al mismo tiempo, de potenciar la innovación y la sostenibilidad en las soluciones tecnológicas. Suena fácil, pero es quizás la estrategia de mayor dificultad para atender. Se requiere de amplia visión y planificación en un sector que adolece de ambas. Se precisa cambios institucionales fuertes en regulación, supervisión y control del estado. Se necesita amplia voluntad política y, al final, una dotación significativa de recursos. Esto último con una clara integración a las fuentes de ahorro y de visión estratégica de endeudamiento existentes en el país.

El cómo y el dónde iniciar estos cambios es quizás lo más difícil de encontrar. Lo primero y básico a corto plazo es evitar seguir profundizando la crisis con medidas como subsidiar los combustibles o límites cuantitativos. Se debe crear condiciones serias de reordenamiento vial, favorecer claramente el transporte público en el acceso a las ciudades, repensar los mecanismos alternativos de transporte, reubicar las obras e instancias públicas, vincular los estímulos fiscales y de inversión con comportamientos sustentables y crear una amplia conciencia social a favor del ahorro. Favorecer la internalización en los precios de las externalidades ambientales es fundamental. La infraestructura y los precios favorecen a los combustibles fósiles como principal fuente de oferta energética en el transporte; esto debe cambiar drásticamente y no se puede lograr sin transformaciones fuertes en la trayectoria tecnológica. La incorporación de la energía eléctrica y de vehículos híbridos debe darse ya, al lado de una clara intervención a favor del acceso público que favorezca el transporte colectivo en contra del uso individualista. Si bien el costo político y económico de corto plazo es alto, a mediano plazo es la única solución.

La oferta de combustibles debe diversificarse con biocombustibles y fuentes alternas de energía para el transporte, como la energía eléctrica para el recargado de baterías en momentos del día o de la noche de menor uso de la potencia existente. El uso de alternativas de transporte requiere de infraestructura nueva; no solo de carreteras, sino de opciones ferroviarias y transporte marítimo. En el ámbito de las ciudades la posibilidad de usar la bicicleta y el tránsito peatonal debe de ser cada día una solución más viable. El país requiere en este sentido soluciones que trasciendan la visión de corto plazo, pero debe de ser una tarea nacional con amplia voluntad política.

Para lograr las transformaciones de los sectores asociados al uso y generación de energía, el país requiere de cambios que permitan hacer llegar las preocupaciones y necesidades de la gente común a los círculos del estado y de sus organizaciones centrales y locales, lo cual es imposible sin una clara ampliación de las bases democráticas. Por esa razón, la competitividad y la sustentabilidad ambiental y económica del sector pasan por una clara y mayor democratización del país.



Tendido eléctrico

Alfredo Huerta