

Imprimir

El gobierno y los fanáticos ambientalistas afirman que hay que combatir el cambio climático, con lo cual estoy de acuerdo, y que para esto es necesario aumentar el precio del diésel, con el argumento que este incremento reduce la demanda por diésel.

Nada más equivocado teórica y empíricamente. Los estudios de demanda de diésel muestran que la elasticidad precio es reducida en el corto plazo y baja en el largo plazo. Los estudios muestran que son más importantes los efectos del ingreso o crecimiento económico que los precios. Todos los estudios muestran que aumentar la eficiencia tiene más impacto que los precios.

La demanda de energía

La demanda de energía depende de varios factores, principalmente del crecimiento económico, de los precios de los combustibles, de las alternativas de sustitución, de la población y de los ingresos.

Para el sector transporte, una variable importante es el stock de vehículos, es lo primero que hay que definir, y después vienen los precios y otras variables que determinan el recorrido y el consumo.

Pero, el factor más importante es el crecimiento económico, seguido por la población, los ingresos de los individuos y los precios.

A medida que una economía crece económicamente y en población las necesidades de carga y de transporte de pasajeros aumentan, a menos que se quiera volver a la edad media.

Demanda en transporte de carga

Pero miremos la situación por sectores. La demanda de diésel en el transporte de carga depende de la economía. A más crecimiento económico más carga y, por lo tanto, más demanda de diésel. Hoy no hay alternativas a las tractomulas, camiones, carrotanques y

volquetas en el corto y mediano plazo.

Se habla de ferrocarriles y transporte fluvial. En cuanto a los primeros, aunque esto es difícil para un país montañoso, no es imposible porque la tecnología existe para hacer viaductos, túneles y trenes elevados. Hay que volver a poner en marcha el ferrocarril del Magdalena, Buenaventura-Cali y Cali conexión al Magdalena. Un tren de los Llanos Orientales a Villavicencio. Hay que hacer los estudios de factibilidad técnico-económica para determinar sus viabilidades y echar para adelante los proyectos rentables. Pero estos son proyectos de mediano y largo plazo.

En cuanto a la navegación fluvial, la situación es más difícil porque nuestros ríos son muy diferentes a los europeos por las condiciones fluviales, de calado y de corriente. Nuestra arteria principal es el río Magdalena y ha sido muy difícil volverlo navegable. Pero, igualmente, hay que hacer los estudios respectivos.

En concreto, en el corto y mediano plazo no hay alternativa. Entretanto, hay que mejorar la eficiencia de los vehículos, que es un proceso lento, que depende de los avances en los países desarrollados y el cambio a electricidad o hidrógeno que va para el largo plazo. Pero, tener carreteras de calidad nacionales, regionales y rurales disminuye el consumo de combustibles. De ahí que hay que avanzar en la infraestructura vial.

Transporte de pasajeros

En el transporte de pasajeros ocurre algo similar. La demanda depende del crecimiento urbano, de la demografía, de los ingresos, de los intercambios entre ciudades, de tener buenas vías urbanas y regionales e igualmente de la eficiencia de los buses. Aquí, también, llegar a buses eléctricos es cuestión de largo plazo.

Generación por plantas diésel

Las plantas diésel de reserva para fallas en el sistema eléctrico no se pueden suspender. Cambiarlas a gas es una alternativa, pero esto requiere tiempo y que se defina la oferta de

gas natural.

La generación diésel en las zonas alejadas es complicado apagarlas o reemplazarlas por energía solar. Siempre habrá necesidad de plantas diésel.

El efecto precio es limitado

El cuento de subir los precios de los combustibles para disminuir la demanda es una ilusión, una utopía, cuando hay que mirar otros factores en los cuales se puede trabajar en el corto plazo y esperar que entren técnica y económicamente las nuevas tecnologías en el largo plazo.

Una economía moderna necesita energía

Da la impresión de que muchos ambientalistas y expertos quieren que, para reducir el problema de las emisiones en Colombia, que son bastante bajas, regresemos a la época de la colonia, en que el transporte de pasajeros y carga se hacía a pie, a caballo, por burros y que en la agricultura se usaban azadones y bueyes.

La gran revolución fue la aparición de la energía en sus diferentes modalidades: eléctrica, carbón, gas y carbón, que permitió llegar a etapas avanzadas de crecimiento económico y entrar a la modernidad.

Pero, hoy nos quieren obligar a que nos moviliemos a pie, en bicicleta o patinetas. Imagínense ustedes, trasladarse de un municipio a otro caminando o en bicicleta. Es que el uso de las tecnologías modernas de buses, carros, aviones, barcos, lanchas y tractomulas significó un salto tecnológico impresionante que revolucionó la economía y mejoró el bienestar de los ciudadanos. Y esto no se hace sin la utilización de combustibles.

Sociológicamente, la energía permite aumentar las relaciones sociales. La gente puede desplazarse fácilmente a sus sitios de trabajo, ir a estudiar, visitar familiares y amigos, ir a la iglesia, asistir a diferentes tipos de actividades sociales, ir a estadios, a reuniones, a

manifestaciones. Este tipo de relaciones sociales aumentan con el tiempo y con el crecimiento poblacional y para esto se necesita energía. Y su disminución no se da por incrementar los precios, a menos que ese sea el propósito loco.

El ejemplo de los productos azucarados

Por ejemplo, en la primera reforma tributaria del gobierno de Gustavo Petro se aprobó aumentar el costo de consumir alimentos ricos en azúcares con el argumento que esto disminuiría su consumo. Yo critiqué fuertemente esta medida porque los estudios econométricos muestran que, a menos que se tengan incrementos sustanciales de los precios, no se producen disminuciones en el consumo de estos alimentos y, menos si no hay sustitutos.

En Colombia, en los supermercados no venden productos con bajo contenido de azúcar, entonces cómo se promueve que disminuya el consumo de productos azucarados. Hay unas pocas tiendas dietéticas en que se ofrecen algunos productos, pero sus precios son demasiado altos. Realmente, uno piensa que estos incrementos de costos se dieron más para obtener recursos que para disminuir la demanda.

Conclusiones

Mientras no existan sustitutos es poco lo que se puede hacer y esto se aplica al transporte de carga, de pasajeros y de generación diésel para las regiones alejadas, para las plantas de reserva y para la maquinaria agrícola. Entonces, la demanda no disminuirá excepto que la economía se estanque y se para el incremento poblacional y se den cambios tecnológicos importantes, que hoy no se ven.

Mejorar la eficiencia disminuye las necesidades de combustibles, pero esto se ve más que compensado por el crecimiento económico y la dinámica poblacional. Lo que se trata es de disminuir las tasas porcentuales de aumento de los combustibles.

En conclusión, el argumento de que hay que subir los precios de los combustibles para

disminuir la demanda no tiene bases científicas ni econométricas.

La realidad es que el gobierno necesita recursos y esta es una manera fácil, la de aumentar los precios de los combustibles. Esto no tiene nada que ver con el cambio climático, a menos que se vea como un castigo por utilizar combustibles emisores de CO₂ y metano. Pero, no es la mejor forma de avanzar en economías sustentables. La transición justa de que tanto hablan no es perjudicando a las poblaciones pobres y de medianos ingresos que implican estas políticas de mercado neoliberales.

Pero, en Colombia necesitamos consumir más energía, nuestro consumo per cápita es muy bajo y las emisiones en transporte representan el 0,036% de las del mundo.

Diego Otero Prada

Foto tomada de: France 24