



OPINIÓN

DESPUÉS DE LA PANDEMIA

Cuando la gasolina amenaza tu economía (y el coche eléctrico la rescata)

**Enrique Dans**

Publicada 6 mayo 2026 02:40h

Hay países que adoptan el vehículo eléctrico por convicción climática, otros por innovación tecnológica y algunos, simplemente, porque han decidido **hacer cuentas**. Curiosamente, estos últimos son los que parecen entender mejor lo que está en juego.

Costa Rica y Noruega, dos economías radicalmente distintas en tamaño, renta, geografía y estructura productiva, han llegado a una conclusión idéntica: **depender del petróleo es una mala idea, y electrificar el transporte es una de las formas más directas de dejar de hacerlo.**

El caso de Costa Rica resulta especialmente revelador porque desmonta uno de los argumentos más repetidos y más absurdos contra el vehículo eléctrico: **que es un lujo de países ricos**. Nada más lejos de la realidad.

En el primer trimestre del año, los vehículos eléctricos representaron el 18% de las ventas de coches nuevos en el país, una cifra que triplica la de Estados Unidos. No estamos hablando de Silicon Valley ni de Oslo, sino de una economía con una renta per cápita aproximadamente una cuarta parte de la estadounidense. **La razón no es ideológica, es económica: el petróleo se importa, la electricidad se produce.**

Costa Rica genera prácticamente toda su electricidad a partir de fuentes renovables, principalmente hidroeléctrica. Cada litro de gasolina que quema es, por tanto, una importación innecesaria que drena divisas, incrementa la vulnerabilidad externa y encarece la vida de sus ciudadanos, además de contaminar.

Noruega, en el extremo opuesto del espectro económico, ofrece una lección distinta pero complementaria

Pero en ese contexto, el coche eléctrico no es una opción “verde”: es una herramienta de soberanía energética. No es casualidad que una legisladora lo resumiese con precisión quirúrgica: electrificar “da soberanía energética” al país.

Y, como suele ocurrir cuando se eliminan barreras artificiales, el mercado responde

con rapidez. **La llegada masiva de fabricantes chinos ha reducido los precios hasta niveles que muchos consumidores pueden asumir**, con modelos por debajo de los 20,000 dólares.

El resultado es un cambio de comportamiento impulsado no por la conciencia ambiental, sino por el ahorro: un 70% de los usuarios afirma haber dado el salto por razones económicas. Las empresas de reparto reducen costes entre un 5% y un 10%, y los operadores de autobuses amortizan la inversión adicional gracias al menor gasto en combustible y mantenimiento. No hay épica, ni ideología: hay simple contabilidad.

Noruega, en el extremo opuesto del espectro económico, ofrece una lección distinta pero complementaria. Allí, el vehículo eléctrico no es una alternativa: es la norma.

La práctica desaparición del coche de combustión en las ventas de vehículos nuevos no responde únicamente a incentivos fiscales o a políticas públicas bien diseñadas, sino a algo más profundo: **la comprensión de que la riqueza no consiste en consumir lo que produces, sino en liberarte de su dependencia interna.**

En Costa Rica, el encarecimiento de la gasolina actúa como catalizador de la adopción del vehículo eléctrico

La paradoja es evidente. Noruega es uno de los mayores exportadores de petróleo y gas del mundo, y sin embargo ha electrificado su parque automovilístico a una velocidad que ningún otro país ha igualado. Mientras vende hidrocarburos al exterior, reduce su consumo interno al mínimo.

No hay contradicción económica en ello, sino todo lo contrario: es una estrategia de diversificación y resiliencia. Vender petróleo mientras otros lo compran puede ser rentable. Obligar a tus ciudadanos a consumirlo, no.

Lo interesante es que los dos países, desde realidades completamente distintas, están respondiendo al mismo problema: la volatilidad del precio del petróleo y su impacto en la economía. En Costa Rica, el encarecimiento de la gasolina actúa como catalizador de la adopción del vehículo eléctrico.

En Noruega, esa misma volatilidad se gestiona eliminando la dependencia interna. Dos enfoques, una misma lógica: **reducir la exposición a un recurso caro, finito y geopolíticamente problemático.**

Frente a esta evidencia, muchos países siguen instalados en una especie de negacionismo económico que se disfraza de escepticismo tecnológico. Se repiten argumentos obsoletos sobre autonomía, infraestructura o impacto ambiental, ignorando no solo la evolución tecnológica de los últimos años, sino también la lógica básica de la balanza de pagos. Importar petróleo para quemarlo en motores ineficientes no es algún tipo de “tradicción” que deba protegerse: es una vulnerabilidad que debería corregirse.

El debate, en realidad, nunca ha sido tecnológico. **Es un problema de incentivos, de regulación y, sobre todo, de mentalidad.**

Allí donde se eliminan barreras, se facilita la competencia y se permite la entrada de nuevos actores, el vehículo eléctrico avanza con rapidez. Allí donde se protege artificialmente el statu quo, se retrasa lo inevitable a costa de un mayor coste económico y ambiental.

Costa Rica demuestra que no hace falta ser rico para electrificar; Noruega, que ser rico no justifica no hacerlo. Ambos desmontan la idea de que el coche eléctrico es una opción secundaria o un capricho ideológico. Es, en muchos casos, la decisión más racional desde el punto de vista económico.

La pregunta, por tanto, no es si el vehículo eléctrico tiene sentido. **La pregunta es por qué tantos países siguen comportándose como si no lo tuviera.**

*****Enrique Dans es profesor de Innovación en IE University.**

NEWSLETTER - INVERTIA

Cada mañana la apertura de mercados y las noticias que marcarán la agenda económica

Correo electrónico

APUNTARME