

El otro rescate financiero

GEORGE MONBIOT :: 28/10/2008

Las automotrices que reclaman subsidios para convertirse en verdes quieren estrujar hasta la última gota de las tecnologías existentes antes de cambiar a mejores modelos

Mientras que todos los ojos están pendientes del rescate a los bancos, una gran cantidad de dinero ha sido transferida a los bolsillos de otra causa que no se lo merece. La semana pasada, George Bush aceptó el subsidio de 25 mil millones de dólares al sector automovilístico. Es un préstamo a bajo interés, que le costará al gobierno 7 mil quinientos millones de dólares (1). Poca gente se dio cuenta, menos aún lo combatieron. La Cámara de Representantes aprobó la medida por 370 votos a favor y 58 en contra. El gran rescate corporativo se esta extendiendo como una plaga.

Ya ha cruzado el Atlántico. Ayer las compañías europeas demandaron que la UE les diese 40 mil millones de € en préstamos baratos para igualar los subsidios en EEUU (2). ¿Donde va a terminar este gasto publico?

Las compañías automovilísticas en ambos lados dicen que necesitan préstamos para ayudarles a ser más ecológicos. Dicen que invertirán ese dinero en una nueva generación de tecnologías limpias, lo que les permitirá cumplir con los estándares de eficiencia que están fijando los gobiernos. Hay un mayor gozo en el paraíso cuando un pecador se arrepiente... pero, ¿no es extraño tanto entusiasmo verde ahora que huelen dinero público fresco? Durante los últimos 10 años los fabricantes de coches han estrellado toda iniciativa verde contra un muro.

En 1998, los fabricantes de coches europeos dijeron que podían reducir los gases de efecto invernadero voluntariamente. A finales de 2008, dicen que reducirán las emisiones medias producidas por sus coches de 190 gramos CO₂ por kilómetro a 140. ¿Qué han hecho? A finales del año pasado la media era de 158gr/Km en Europa (3) y 165gr/Km En el Reino Unido (4), lo que significa un incumplimiento de un 40%.

Sólo 10 años más tarde, esas promesas valen menos que una acción de Lehman Brothers. En 2006 La Comisión Europea anunció que fijaría un tope: en 2012 todas las compañías tendrían que reducir sus emisiones medias de CO₂ a 120gr/Km. Parecía un avance, hasta que te acuerdas que 120 gr/Km era el objetivo propuesto por la UE en 1994, para ser alcanzado en 2005 (5). Fue retrasado repetidamente por el *lobby* del sector.

El año pasado el objetivo de 2012 también cayó ante las mismas tropas. Angela Merkel, haciendo de portavoz de compañías como Daimler-Chrysler y BMW, demandó que la UE pusiese freno a tal medida (6,7). (Irónicamente fue Angela Merkel, como joven e idealista ministra de medio ambiente alemana, la que propuso por primera vez el objetivo de 120gr/Km para 2005)(8). La Comisión acordó revisar la cifra de 130 gr., y cubrir la diferencia con un incremento en el uso de biocombustibles. Desde entonces hemos visto evidencias irrefutables de que la mayoría de biocombustibles, al mismo tiempo de extender el hambre, producen más gases de efecto invernadero que el petróleo (9, 10,11) pero la

política sigue sin cambiarse.

Ahora los polutócratas nos dicen que tampoco pueden cumplir el objetivo de 130gr/km. Hace un mes convencieron a la Comisión de Industria del Parlamento Europeo para que se hicieran cargo de su caso: proponían retrasar el objetivo hasta 2015, reducir las multas si no cumplían y permitir a los constructores adjudicar al cumplimiento de los 130g. las innovaciones ecológicas, aunque estas no reduzcan las emisiones (12). En definitiva, proponer la aprobación oficial a un lavado de imagen verde. Afortunadamente esta estafa fue rechazada hace dos semanas por el Comité Medioambiental Parlamentario (13).

En los EEUU, las empresas todavía no han alcanzado el estándar (una media de 27,5 millas por galón) que se suponía deberían haber alcanzado bajo la *Energy Policy Conservation Act*, en 1985 (14). El coche medio vendido en los EEUU actualmente es menos eficiente que el Modelo T Ford de 1908 (15,16).

Lo que hace esto tan frustrante es que estar hablando en 2008 sobre objetivos de 130 o 120 gr/km es un poco como discutir si los ordenadores actuales deben tener 10 filas de cuentas engarzadas en varillas o 100. En 1974 un Opel T-1 hacía 377 millas con 1 galón (160km/litro) (17), lo que equivale a 15 gr. de Co2 por Km (18). No existe ninguna razón técnica para no legislar que el límite máximo para todos los coches sea de 50gr/km.

Tampoco hay ninguna razón comercial. Una encuesta de *Newspaper Marketing Agency* muestra que el 80% de los compradores de coches dicen que la economía es más importante que las prestaciones (19). El fracaso tecnológico de los fabricantes de coches viene en su totalidad del *lobby* de las compañías que ahora reclaman dinero público para convertirse en verdes. Quieren estrujar hasta la última gota de las tecnologías existentes antes de cambiar a mejores modelos.

El sabotaje que han realizado de la tecnología ecológica ha sido constante. La película *Who killed the electric car?* (¿Quién mató al coche eléctrico?) muestra cómo los fabricantes, trabajando con las compañías de petróleo y funcionarios corruptos, hundieron el intento de California de cambiar las tecnologías de los vehículos (20).

Primero acabaron con las baterías, persuadieron al gobierno federal para invertir en vehículos de hidrógeno, siendo conscientes de que los obstáculos tecnológicos son tan grandes que un modelo barato producido en masa pudiera ser inviable. Los coches eléctricos, al contrario, llevan preparados para ser producidos en masa casi desde hace un siglo. Los 1.200 millones de dólares que el gobierno de EEUU está gastando en investigación y desarrollo para los coches propulsados por hidrógeno (21) - o los 2 mil millones de Euros para el mismo motivo de la UE (22,23) es un subsidio para evitar el cambio tecnológico.

Ahora después de tanta dilación, los fabricantes de coches tienen la cara dura de pedir dinero público para alcanzar las políticas que han tardado 50 años y millones dólares en sabotear. Por supuesto que "los prestamos verdes" que están solicitando no son nada por el estilo. Ayudarles para que tengan una mayor eficiencia ambiental es simplemente una excusa para rescatar a otra industria del fracaso. Como resultado de la crisis crediticia y el alto precio de los combustibles, las matriculaciones en el Reino Unido cayeron un 21% el

mes pasado (24). En los EEUU las ventas de los mayores fabricantes cayeron este año entre el 20 y el 35% (25).

No hace falta gastar un céntimo de dinero público para que la industria sea mas eficiente. Como muestra un reciente informe del Comité auditor medioambiental del Parlamento, puedes alcanzar el mismo resultado creando una mayor diferencia entre las bandas de impuestos de los coches: propone que la gente que compre los coches menos eficientes paguen unas 2.000 libras esterlinas más que aquellos que compran los más eficientes (26). Esto acabaría con el mercado de los coches menos eficientes y obligaría a la industria a hacer los cambios que lleva tanto tiempo resistiendo.

Pero el gobierno ha intentado evitar todas las críticas que una buena política de impuestos hubiese generado, otorgando muy pocos beneficios. Su controvertida nueva forma de impuestos ahorrara simplemente 0,16 millones de toneladas de Co2 al año(27): una gota en el océano moribundo. A prácticamente el mismo coste político hubiera reducido considerablemente las emisiones y generado gran parte del dinero para revolucionar el sistema de transporte público. De nuevo se ha producido un patinaje histórico: entre 1920 y 1948 los coches pagaban impuestos a razón de 1£ por caballo (28): en términos reales (y en algunos casos en términos nominales)(29) bastante más de lo que pagan hoy.

Pero los subsidios son lo que los gobiernos pagan cuando no existe una regulación. Si no tienes las agallas para obligar a las compañías a hacer algo, entonces debes sobornarlas. Es una buena apuesta decir que los productores europeos seguirán sin cumplir los objetivos de emisiones, incluso si les dan el dinero que piden. Lo más ecológico que pueden hacer los gobiernos es permitir que esos arrastrados devoradores del planeta se hundan.

Notas:

1. Bernard Simon, 25th September 2008. House clears \$25bn for carmakers. Financial Times.
2. ACEA (the European Automobile Manufacturers Association), 6th October 2008. European auto industry calls on EU to help sustain changeover to low-emission car fleet. http://www.acea.be/index.php/news/news_detail/european_auto_industry_calls_on_eu_to_help_sustain_changeover_to_low_emissions
3. European Federation for Transport and Environment, August 2008. Reducing CO2 Emissions from New Cars: A Study of Major Car Manufacturers' Progress in 2007.
4. Low Carbon Vehicle Partnership, 18th March 2008. Average UK new car CO2 emissions fell 1.4% in 2007. <http://www.lowcvp.org.uk/news/866/bulletin/>
5. European Federation for Transport and Environment, 26th August 2008. BMW leaps ahead on new car CO2 emissions, others still stalling. <http://www.transportenvironment.org/News/2008/8/BMW-leaps-ahead-on-new-car-CO2-emissions-others-still-stalling/>

6. George Parker and Andrew Bounds, 31st January 2007. Brussels climbdown on car emissions. Financial Times.
7. European Commission, 7th February 2007. Commission plans legislative framework to ensure the EU meets its target for cutting CO2 emissions from cars. Press release. <http://europa.eu/rapid/pressReleasesAction.do?reference=IP/07/155&format=HTML&aged=0&language=EN&guiLanguage=en>
8. European Federation for Transport and Environment, 26th August 2008, *ibid*.
9. Joseph Fargione, Jason Hill, David Tilman, Stephen Polasky, Peter Hawthorne, 7th February 2008. Land Clearing and the Biofuel Carbon Debt. Science. Doi 10.1126/science.1152747.
10. Timothy Searchinger, Ralph Heimlich, R. A. Houghton, Fengxia Dong, Amani Elobeid, Jacinto Fabiosa, Simla Tokgoz, Dermot Hayes, Tun-Hsiang Yu, 7th February 2008. Use of U.S. Croplands for Biofuels Increases Greenhouse Gases Through Emissions from Land Use Change . Science. Doi 10.1126/science.1151861.
11. PJ Crutzen, AR Mosier, KA Smith and W Winiwarter, 1 August 2007. N2O release from agro-biofuel production negates global warming reduction by replacing fossil fuels. Atmospheric Chemistry and Physics Discussions 7, pp11191-11205. <http://www.atmos-chem-phys-discuss.net/7/11191/2007/acpd-7-11191-2007.pdf>
12. European Federation for Transport and Environment, 16th September 2008. MEPs' call for 'phased' CO2 limits amounts to a postponement, IEEP study shows. <http://www.transportenvironment.org/News/2008/9/MEPs-call-for-phased-CO2-limits-amounts-to-a-postponement-IEEP-study-shows/>
13. European Federation for Transport and Environment, 25th September 2008. MEPs stand up for fuel-efficient cars. <http://www.transportenvironment.org/News/2008/9/MEPs-stand-up-for-fuel-efficient-cars/>
14. Kathy Gill, 28th April 2006. CAFE (Fuel Efficiency) Standards for Passenger Cars and Light Trucks. http://uspolitics.about.com/od/energy/i/cafe_standards.htm
15. The estimated average fuel efficiency for cars, including SUVs and pickups, in the US in 2008 is 20.8 mpg. <http://epa.gov/otaq/cert/mpg/fetrends/420s08003.pdf>
16. In 1908 the Ford Model T ran at 25mpg. Detroit News, 4th June 2003, cited by Want to Know, 11th July 2005. <http://www.wanttoknow.info/050711carmileageaveragempg>
17. See http://www.treehugger.com/files/2008/02/souped_down_old.php
18. According to Audi, 100km/l equates to 23.8gCO2/km. http://www.audi.com/etc/medialib/cms4imp/audi2/company/financial_information/pdf_0803.Par.0103.File.pdf
19. Low Carbon Vehicle Partnership, 27th September 2008. Survey shows more buyers want

low emission cars.

<http://www.lowcvp.org.uk/news/1013/survey-shows-more-buyers-want-low-emission-cars/>

20. <http://www.whokilledtheelectriccar.com/>

21. Office of Science and Technology Policy, Executive Office of the President, no date given.

Hydrogen Fuel Initiative. Research and Development Funding in the President's 2007 Budget.

http://www.ostp.gov/pdf/1pger_hydrogenfuelinitiative.pdf

22. No author, 16th August 2003. The clean green energy dream. New Scientist: Energy Special - Hydrogen.

23. The allocation for the current Framework Programme is E470m. European Union, 10th October 2007. The Fuel Cells and Hydrogen Joint Technology Initiative. Press release.

<http://europa.eu/rapid/pressReleasesAction.do?reference=MEMO/07/404&format=HTML&aged=0&language=EN&guiLanguage=en>

24. BBC online, 6th October 2008. New car registrations fall by 21%.

<http://news.bbc.co.uk/1/hi/business/7654648.stm>

25. Suzy Jagger, 2nd October 2008. US carmakers forced to wait for \$25bn 'green' loan. The Times.

26. House of Commons Environmental Audit Committee, 4th August 2008. Vehicle Excise Duty as an environmental tax.

<http://www.publications.parliament.uk/pa/cm200708/cmselect/cmenvaud/907/907.pdf>

27. *ibid.*

28. *ibid.*

29. The top standard rate of vehicle excise duty from 2010 will be £455. The Mercedes-Benz SL is 604hp; the Lamborghini Murcielago is 640.

<http://www.autobytel.com/content/research/top10/index.cfm/action/highhorsepower/vehicleclass/sprt/listtype/9>

Articulo Original: <http://www.monbiot.com/archives/2008/10/07/the-other-bail-out/>.

Traducido por Félix Nieto para Globalízate.org. Revisado por Mario Cuéllar. Revisado por La Haine

https://www.lahaine.org/est_espanol.php/cenador_vegano_y_concierto_de_cantautore