

Opinión

WASHINGTON SE PINTA DE VERDE

**GREG CRIST
GABRIEL ZINNY**

El Presidente Bush anunció hace unos días, en el discurso de la Unión, que promovería políticas para reducir el consumo de gasolina en un 20 por ciento en 10 años, aumentando la producción de energías renovables y alternativas, principalmente etanol, e incrementando la eficiencia en el consumo de gasolina de coches.

Estas ideas están lejos de ser originales, expresan un consenso que abarca desde la mayoría demócrata en el Congreso, los líderes empresariales y políticos reunidos los pasados días en Davos y un extenso número de grupos de interés, que incluyen los más enfocados en la seguridad del país, que buscan reducir la independencia de EEUU del consumo de petróleo proveniente de Medio Oriente y otros estados conflictivos como Venezuela; evangélicos y protestantes, que abogan por un cuidado del planeta creación de Dios, juntos a los medioambientalistas, y los intereses de los productores de maíz, que quieren más subsidios para producir energía alternativas.

En los últimos dos años, ante la inmovilidad del gobierno federal, el temor a mayores regulaciones, tras la victoria demócrata, combinada con las oportunidades de negocio

que genera la energía alternativa, impulsó al sector empresarial a organizar coaliciones y grupos de presión con el objetivo de influir en las nuevas leyes, regulaciones y exenciones impositivas en proceso de definición.

Estas coaliciones están integradas por grandes corporaciones como General Electric, DuPont, Duke Energy, Alcoa, Caterpillar, y otros, que han lanzado sus campañas de relaciones públicas posicionándose como empresas interesadas por el medio ambiente, y abiertas a buscar

alternativas. A su vez, se han lanzado gran número de fondos de inversión enfocados en energías alternativas y renovables, y plantas de producción de etanol. Sólo en Texas, uno de los estados pioneros en el desarrollo de energía alternativa, este año entrarán en funcionamiento tres de las mayores plantas de producción de etanol en EEUU. Estas medidas tendrán su efecto también en América Latina, ya que Brasil es el principal productor de etanol del mundo, producido con caña de azúcar. Y varios analistas sugieren esta

**El sector empresarial
organiza grupos de
presión al objeto
de influir en las leyes
medioambientales**

solución, ya que si todo el etanol consumido por EEUU se basara en el maíz, esto generaría aumentos del precio, impactando en el resto de la canasta familiar. A su vez, la produc-

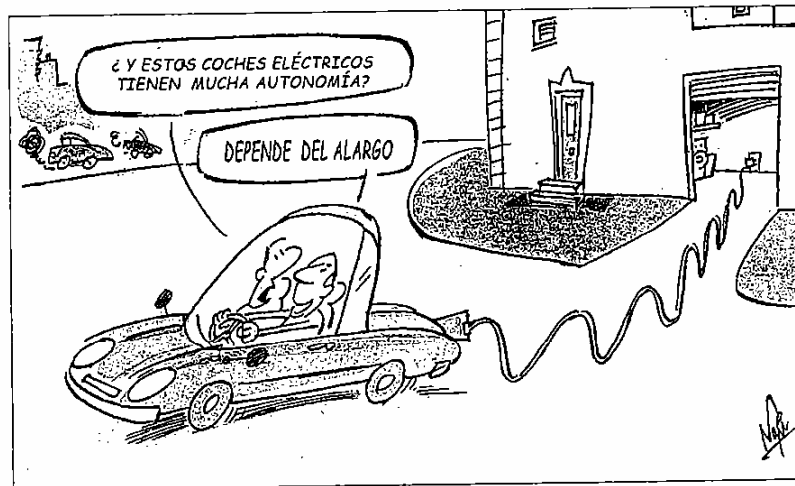
ción de este etanol consume casi tanta energía como la que genera, y como ésta proviene del gas natural, aumentaría los precios e importaciones de gas.

Esta realidad genera oportunidades para América Latina. Hay voces en la Administración Bush que quieren reducir las tarifas para el etanol brasileño, tanto por cuestiones energéticas, como para generar una alianza con Brasil en América Latina: de esta forma lo atraería a las mesa de negociación de un tratado de libre comercio. En diciembre del año pasado el entonces Gobernador Jeb Bush lanzó en Miami, junto con Luis Alberto Moreno, Presidente del BID, y un grupo de políticos y empresarios brasileños, la Comisión Interamericana del Etanol, con el objetivo principal de fomentar el consumo de etanol y las exportaciones a Norteamérica.

Esta situación puede generar cambios en la relación entre EEUU y la región, ya que se ha consolidado una coalición de los que promueven el libre comercio con América Latina, defienden una bajada de tarifas en las importaciones de etanol y buscan darle a Brasil un rol preponderante en la región, apartándolo de Venezuela y sus aliados. El resto de los países de América Latina deberían seguir el ejemplo de los brasileños, que han desarrollado la capacidad de exportar al mundo un producto política y económicamente cada vez más demandado.

○ Vicepresidente y Senior Associate de Dutko Worldwide.

Cajón desastre



HAY QUE OPONERSE AL PEAJE URBANO

MATTHEW LYNN

Primero fue Londres. Ahora Estocolmo. Pronto quizás Nueva York. Y posiblemente todo Reino Unido en una década. En todo el mundo, los gobiernos están experimentando con cobrarles a los conductores por usar las calles. Gran Bretaña ha estado a la vanguardia de esta tendencia de cobrar por conducir. Mientras los políticos del país hacen planes para obligar a la gente a pagar por milla, los conductores están empezando a organizar su resistencia.

Hay un movimiento popular contra el peaje en las ciudades: gravar a la gente por el uso de las calles es un impuesto regresivo, socialmente injusto, y no reducirá el tráfico.

"Es injusto para la gente con menos recursos, que será expulsada de la calle", dijo en una entrevista telefónica Brian Gregory, presidente

de la Asociación Británica de Conductores. "Ni funcionará. La gente no quiere quedar atrapada en el tráfico, pero normalmente no tiene otra opción sino viajar en horas punta. Por lo tanto, se quedarán atrapados, pagando un impuesto extra al Gobierno".

En 2003, el alcalde de Londres, Ken Livingstone, introdujo una tarifa de congestión en el área comercial londinense de West End, en los barrios de entretenimiento y el distrito financiero de la City. Cualquiera que conduzca dentro de esa zona paga unos 13 euros al día. Este mes, la zona se ampliará hacia el Oeste y desde 2009 los camiones tendrán que pagar más de 40 euros diarios.

Estocolmo ha secundado esa iniciativa. Después de un juicio y un referéndum, el Gobierno sueco ha dicho que introducirá la tarifa de congestión en la primera mitad de este año. Nueva York ha estado considerando similares gravámenes, aunque las encuestas dicen que la mayoría de los votantes se oponen.

Todos los planes parecen triviales al lado de una propuesta que pre-

para el gobierno británico para gravar masivamente las carreteras. El secretario de Transporte, Douglas Alexander, ha dicho que las pruebas podrían empezar en cuatro o cinco años. Los automóviles serían equipados con sensores para vigilar donde estuvieran, y los conductores serán gravados con hasta 80 peniques el kilómetro por utilizar las calles más congestionadas en las horas más concurridas. Eso si el Gobierno consigue que se apruebe la ley. Conforme más políticos se interesan en el peaje, los votantes se irritan cada vez más.

Un sistema online de solicitudes creado por Tony Blair para permitir a los ciudadanos hacer oír su voz ha resultado contraproducente. Aunque la mayoría de las peticiones cuentan con unos centenares de seguidores, lo que se opone a la tarifa urbana ha atraído más de 600.000 firmas, y sigue creciendo. Puede haber una gran revuelta.

Los argumentos en favor de una tasa por conducir en las ciudades son completamente espurios. Hay tres razones para aparcar la idea.

**Una tarifa contra
la congestión del tráfico
no soluciona nada
y grava a los más
pobres**

Es un impuesto regresivo. Reducen los atascos porque unos pocos deciden que no pueden permitirse viajar más. Saca de la carretera a una enfermera para permitir a un gestor de un fondo ir zumbando a bordo de su Aston Martin nuevo. Difícilmente puede parecer justo. También conlleva la suposición de que los gestores de fondos son más importantes que las enfermeras.

Y la tecnología implica una monstruosa ampliación del poder del Estado. Londres ya está lleno de cámaras grabando el movimiento de cada vehículo que entra y sale de las zonas. Pero un sistema nacional sería peor: un microchip en su automóvil que registra cada viaje que hace. ¿Estamos cómodos entregando

semejante poder para colaborar con el objetivo de reducir el tráfico?

Tampoco hay evidencia de que vaya a funcionar. La mayoría de la gente viaja en las principales rutas en horas punta porque no tienen elección, no por gusto. Ya hay una forma de regular el uso de las calles; se llama tránsito. A nadie le gusta estar parado en los atascos. Los conductores cronometran sus desplazamientos y reordenarán sus itinerarios para evitar los atascos. Por tanto, es improbable que gravar la conducción haga diferencia alguna; el tránsito será simplemente tan malo como antes, pero se tendrá que pagar por estar atascado en él.

Sobre el peaje, como tantos otros asuntos, las élites políticas están equivocadas, mientras que los conductores normales están en lo correcto. Reino Unido podría ser pionera en gravar el tráfico urbano, pero una revuelta popular de los automovilistas británicos podría muy bien desalentar a otros gobiernos de intentar imitarle.

○ Columnista de Bloomberg.