

Lineamientos de la batalla mientras Nueva York se prepara para Cortar Emisiones

Por DANNY HAKIM

ALBANY, 23 de noviembre de 2005- Nueva York adopta las nuevas y ambiciosas regulaciones de California que apuntan a reducir las emisiones de gases provenientes de los vehículos que contribuyen al calentamiento global, provocando una batalla sobre las regulaciones que reducirían agudamente las emisiones del dióxido de carbono al forzar a la industria automovilística a fabricar vehículos energéticamente más eficientes durante la próxima década.

Las reglamentaciones, que fueron aprobadas este mes por voto unánime del State Environmental Board, se esperan sean adoptadas a través de la Costa Noreste y Oeste. Pero la industria automovilística ya se ha movilizado para bloquear las reglamentaciones en el Estado de Nueva York, y planea combatirlos en cada estado que haga lo mismo.

Los ecologistas dicen que las reglamentaciones no llevarán a la extinción de ninguna clase de vehículo, sino simplemente presionarán a la industria para vender más con tecnologías de ahorro de combustible que ellas ya han desarrollado, inclusive con sistemas híbridos que utilizan una combinación de electricidad y gasolina. Y eso, ellos dicen, reducirán uno de los contribuyentes principales al calentamiento global.

"Los dos contribuyentes más grandes al calentamiento global son las centrales eléctricas y los automóviles," dijo David Doniger, abogado del Natural Resources Defense Council. "Si los trata de combatir, lucha con más de dos tercios del problema."

Pero los fabricantes de automóviles mantienen que las reglamentaciones limitarán la disponibilidad de muchos vehículos utilitarios deportivos, furgonetas, camionetas y vehículos más grandes, desde que ellos requerirán efectivamente inmensos saltos en el kilometraje para contener las emisiones. La industria dice también que las reglas los forzarán a limitar las ventas de motores más poderosos en el estado, y últimamente dañarán a los consumidores aumentando el costo de los vehículos.

Los estándares son las regulaciones ambientales más ambiciosas para automóviles desde que las regulaciones federales sobre la economía de combustible fueron decretadas en los 70. Ellas serán sincronizadas para que empiecen con los modelos del 2009 y requieren una reducción aproximada del 30 por ciento en emisiones de dióxido de carbono por parte de los vehículos además de otros gases de invernadero para los modelos del 2016.

Las nuevas reglas también requerirán una mejora más efectiva en la economía del combustible en el orden del 40 por ciento para los vehículos vendidos en el estado.

Diez estados siguen o planean seguir las reglas de la calidad del aire de California, las cuales han enfocado previamente sobre las emisiones de automóviles que causan smog, y el último conjunto de reglas podría limitar por primera vez las emisiones de dióxido de carbono. Y siendo Nueva York el que posee el mayor tamaño de los 10 estados, mira de cerca como se implementan las nuevas reglamentaciones.

Si los 10 estados y California consiguen decretar las reglamentaciones, ellos formarán un bloque regulativo, alternativo y poderoso regulando cerca de la tercera parte de las ventas de autos de la nación.

"Esto significa que el mercado debe alcanzar un punto clave," dijo Doniger. "No tendrá sentido para los fabricantes de automóviles construir dos flotas, una limpia y una sucia."

A principios de agosto, más de tres meses antes que las reglamentaciones fueran adoptadas, los fabricantes de automóviles desde Detroit hasta Tokio se unieron para plantear un juicio con la finalidad de bloquearlas, haciendo de Nueva York el último frente legal de lucha de la industria contra las medidas. Después que California adoptara las reglamentaciones finalmente en septiembre de 2004, los fabricantes de automóviles plantearon sus demandas al estado y frente a tribunales federales, donde la batalla todavía se dilucida.

California, a diferencia de otros estados, tiene la autoridad especial para imponer sus propias reglas sobre calidad del aire porque lo estableció así antes de aprobarse el Clean Air Act federal. Otros estados pueden exigir a Washington las reglamentaciones más estrictas de California.

Los neoyorquinos ciertamente advertirán que deberán cumplir las regulaciones o desafiar a los tribunales. El estado estima que las reglamentaciones aumentarán el costo de un coche o camión nuevo en más de 1.000 dólares cuando se sincronicen completamente, una cantidad que los dueños de los coches esperan recuperar con el tiempo a través de los ahorros en el combustible. Los vehículos necesitarán conformarse con los estándares nuevos para ser registrados en el estado.

"Si la regulación de California tuviera vigencia real en el día de hoy, sólo un puñado de modelos la cumpliría," dijo Gloria Bergquist, portavoz para la Alliance of Automobile Manufacturers, que incluye Toyota, General Motors y varios otros grandes fabricantes de automóviles.

Judith Enck, asesor de política del Ministro de justicia Eliot Spitzer, dijo que ella esperaba más desafíos en muchos frentes, con los fabricantes de automóviles combatiendo en Nueva York a cada paso. "Estamos listos para demandarlos si el estado estornudara," dijo.

Un análisis del State Department of Environmental Conservation dijo que les tomaría de uno a cinco años, a conductores de coches, vehículos deportivos utilitarios y furgonetas recuperarse del costo inicial más elevado de sus vehículos más eficientes en combustible, asumiendo un precio del mismo de 2 dólares por galón. Para conductores de SUVs y pickups, les tomarían unos tres años.

Pero los fabricantes de automóviles estiman que la regulación agregará cerca de 3.000 dólares al costo de coches y camiones nuevos y será duro de recuperar con el tiempo. Para obedecerlas, ellos dicen, tendrán que restringir las ventas de sus vehículos con el kilometraje menor, o volverlos a diseñar para incorporarles tecnologías nuevas, o para que sean más aerodinámicos y más ligeros en peso.

Los grupos ambientalistas dicen que las reglametaciones se pueden imponer con la tecnología ya existente.

"La legislación de California perjudicaría a la mayoría de las personas que dependen de los coches más grandes, pickups, SUVs y las pequeñas furgonetas," dijo Bergquist.

"Ellos dijeron que los cinturones de seguridad los pondrían fuera del negocio; dijeron que las bolsas de aire las pondrían fuera del negocio; dijeron que la economía de combustible y las regulaciones de las emisiones, todo ello, lo pondrían fuera del negocio," dijo David Friedman, analista de la Union of Concerned Scientists.

"Resulta que su desgano en innovar todo eso, los pone a ellos fuera del negocio en este momento," agregó, refiriéndose a las luchas actuales de General Motors y Ford Motor Company.

Las batallas legales surgen en tiempos difíciles. Después de años de haber dicho que los clientes cuidaban poco del kilometraje que rendía el combustible, los fabricantes de automóviles se apresuran a mostrar sus credenciales verdes a medida que los precios del crudo han subido. G.M. y Ford han sido perjudicados especialmente por la disminución brusca de sus ventas de vehículos utilitarios deportivos grandes y camionetas pickups.

En un anuncio reciente que ha aparecido en el The New York Times y en muchas otras publicaciones, el presidente de Ford y el ejecutivo William Clay Ford Jr., promovieron un plan de la compañía para vender 250.000 vehículos el año próximo que puedan correr con una mezcla de etanol y un derivado del maíz, en vez de gasolina, y 250.000 vehículos híbridos anualmente para el 2010.

"La innovación es nuestra misión," decía el anuncio, agregando que la compañía construía "vehículos más inteligentes, más seguros, más eficientes en combustible."

En toda la industria, sin embargo, el rendimiento de los nuevos vehículos medios vendidos en los Estados Unidos está por debajo lo que estaba hace dos décadas, porque los saltos en la eficiencia han sido neutralizados por aumentos en el peso de los vehículos y en la potencia de sus motores.

Los 10 estados que o siguen las reglas automotrices de California o están en el proceso de adoptarlas son Nueva York, Maine, Nueva Jersey, Vermont, Massachusetts, Oregon, Washington, Rhode Island, Connecticut y Pennsylvania.

Mientras se supone que los estados se adhieran a todas las reglamentaciones automotrices de California o se deban enfrentar con Washington, en la práctica no siempre ha sido el caso. La administración del Gov. George E. Pataki, sin embargo, ha sido uno de las primeras partidarias de las regulaciones sobre el calentamiento global, obteniendo la aprobación del State Environmental Board el 9 de noviembre. (Las reglamentaciones no necesitan ser aprobadas por el poder legislativo del estado.)

Muchas de los argumentos legales de la industria contra las reglas son probablemente extraídas de los fabricantes de automóviles que las han utilizado en California. Un argumento es que la regulación de las emisiones de los caños de escape son dictadas por la autoridad de Washington para regular la economía de combustible. Los que dictan las normas en California han establecido que ellos tienen la autoridad para tomar medidas sobre cualquier emisión que sea una amenaza sanitaria.

Mientras el calentamiento global y lo que contribuye al mismo han sido temas polémicos en los Estados Unidos, un amplio espectro de la ciencia internacional lo ha ligado a la salud y a los peligros ambientales, inclusive aumentos en tasas de asma, enfermedades contagiosas, y amenazas en zonas litorales de crecidas en los niveles del mar.

La industria automovilística no discute el tema del calentamiento global, pero dice que las políticas se deben instalar en todo el país, antes que a nivel de estado. El Presidente Bush ha mostrado poca inclinación para hacerlo, rechazó el acuerdo de Kyoto sobre el clima global desde un principio, pero en su administración ha aumentado modestamente los estándares federales de la economía de combustible.

En Nueva York, los fabricantes de automóviles planean también discutir que las regulaciones no eran discutidas tan profundamente como las leyes del estado lo requieren. Y ellos argumentarán que los estándares dañarán realmente el ambiente por llevar a lo que Bergquist llamara "el efecto chatarra" porque los precios iniciales más altos de los vehículos alentarán a las personas para comercializar más con los modelos viejos que contaminan más que comercializar con los nuevos.

"Los autos menos eficientes permanecerán en el camino más tiempo, y eso aumentará la formación de smog contaminante," dijo.

Daniel F. Becker, estratega sobre calentamiento global de Sierra Club, dijo, "Si hubiera una Olimpiada del descaro, la industria automovilística ganaría una medalla de oro por demandar a Nueva York diciendo que su ley sobre vehículos "limpios" es mala para el ambiente."