

Pacto Firmado para Prototipo de Planta de Carbón

Por ANDREW C. REVKIN, 7 de diciembre de 2005

MONTREAL, Dec. 6 - Bajo la presión de los discursos emanados desde otros países industrializados sobre el calentamiento global, la administración Bush anunció el martes que había firmado un acuerdo con una coalición de compañías energéticas para construir un prototipo de central eléctrica de combustión de carbón sin emisiones.

El proyecto, llamado FutureGen, ha estado en etapas de planificación desde el 2003. Pero el Departamento de Energía aseguró aquí que un acuerdo al firme ya había sido firmado y bajo el cuál las compañías contribuirían con 250 millones de dólares pensando un costo total estimado de un total de mil millones de dólares.

Los defensores ambientales criticaron el anuncio, diciendo que se intentaba distraer la atención sobre los continuos esfuerzos por parte de la delegación Americana en bloquear la discusión de nuevos compromisos internacionales para cortar con las emisiones del dióxido de carbono y otros gases que los científicos los vinculan al calentamiento global.

"Usted está viendo como 163 naciones hacen una especie de baile para tratar de construir el progreso mientras los Estados Unidos se sientan en medio del camino tratando de obstruir," dijo Alden Meyer, un representante de la Union of Concerned Scientists, grupo que ha criticado durante mucho tiempo el enfoque sobre el clima que hace la administración Bush.

Estos discursos son sólo un capítulo dentro de un esfuerzo internacional por contener la captura de calor que emanan de las chimeneas y de gases de los caños de escape cuya discusión comenzó en Toronto en 1988 durante una conferencia sobre la cambiante atmósfera. Desde entonces, los científicos climáticos, con un ensanchamiento cada vez mayor en su consenso, han vinculado la tendencia global del calentamiento a los niveles crecientes de estos gases en la atmósfera.

El vínculo ha conducido a concretar el United Nations Framework Convention on Climate Change en 1992, pero este tratado no puso límites obligatorios sobre las emisiones. Y mientras los partidos prometieron evitar una influencia humana "peligrosa" con el clima, ellos soslayaron definir que es lo "peligroso." El Protocolo de Kyoto, que surtió efecto este año, es un apéndice de ese pacto con objetivos obligatorios pero con participación limitada.

Mientras más de 150 países han ratificado el protocolo, sólo cerca de tres docenas de países industrializados es susceptible a los términos obligatorios.

El emisor más grande del mundo, los Estados Unidos, no lo ha ratificado. Y los gigantes en vías de desarrollo de rápido crecimiento en el mundo, China e India, continúan insistiendo que ellos no aceptarán los cortes de emisiones.

También circulado en las conferencias, hay copias de una carta mandada el lunes al Presidente Bush de EEUU por dos docenas de senadores, inclusive dos republicanos, instando a la administración a cambiar sus tácticas.

"Los Estados Unidos deben, llevar a un mínimo, el estribillo del bloqueo u obstrucción a tales discusiones entre los partidos durante la convención, desde que esto sería contradictorio con sus obligaciones progresivas sobre el tratado," decía la carta, firmada por los Senadores Jeff Bingaman, demócrata de Nuevo México; Olympia J. Snowe, republicano de Maine; Lincoln Chafee, republicano de Rhode Island; y 21 colegas.

Los funcionarios de la administración han declinado responder directamente a las preguntas, y en su lugar instaron a los periodistas a leer una declaración hecha en un discurso del 2 de diciembre por Harlan L. Watson, el negociador principal sobre el clima en los Estados Unidos.

Watson dijo que los Estados Unidos se oponían a cualquier nueva negociación bajo el tratado de 1992. "Creemos que deberemos dirigir mejor este complejo asunto a través de una gama de iniciativas sobre programas y tecnología," dijo.

"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."