



## **Economía energética. Una alternativa a los paquetes de estímulo económico de siempre**

[Clifford D. May](#)

Colaboraciones n° 2188

21 de febrero de 2008

Se ha convertido en un ritual: La economía crece lentamente y los políticos se dan prisa por “hacer algo” al respecto. Y lo que hacen casi nunca tiene un impacto económico beneficioso, como cualquier acreditado economista podría decirle.

Pero ¿qué tal si los legisladores pudieran garantizar que el precio que usted paga por llenar el tanque de su coche bajará, que no subirá en los próximos años? ¿Qué tal si pudieran propulsar una nueva industria que crease más trabajos para más americanos? ¿Qué tal si esto también produjese ventajas medioambientales? ¿No enviaría eso un mensaje a los mercados? ¿Y no representaría esto la clase de cambio que muchos políticos han estado prometiendo?

He aquí el trato: Todo aquel que no sea un iletrado económico sabe que la competencia lleva a bajos precios. Pero no hay mercado competitivo para combustibles de transporte. En la mayor parte del país, o compra gasolina, o compra gasolina. Y la mayoría de coches pueden funcionar con gasolina o con gasolina.

No tiene por qué ser así. Hay combustibles alternativos. Y hay automóviles hechos para consumirlos. Pero hay un dilema al estilo de “¿Qué fue primero, el huevo o la gallina?”: ¿Por qué comprar un coche que pueda utilizar combustibles alternativos si esos combustibles no están fácilmente disponibles en una estación de servicio local? ¿Por qué dedicar un surtidor de combustibles alternativos en la estación de servicio local si por allí van pocos clientes a pedirlos?

Los funcionarios elegidos podrían solucionar este problema, sólo bastaría una firma. Una ley del combustible de “estándares abiertos” requeriría que todos los coches nuevos vendidos en Estados Unidos sean vehículos de combustibles flexibles - capaces de funcionar no sólo a gasolina, sino también con una variedad de combustibles a base de alcohol.

Un coche de combustibles flexibles sólo cuesta unos 100 dólares extra. Pero si se desea que ésta sea una transición de costo neutral para las compañías de automóviles, considere un descuento fiscal para compensarlos por hacer la transición lo más rápidamente posible.

Las compañías americanas se beneficiarían más - están a la vanguardia en el desarrollo de tecnologías de combustible flexible. (Por ejemplo, mire en la *web* de [Chevrolet](#) para que vea cuántos vehículos de combustibles flexibles se están fabricando).

¿Por qué no un descuento fiscal también para cualquier persona que compre un nuevo vehículo de combustible flexible? Si la gente aprovechara la oferta, eso estimularía la economía al mismo tiempo que también produciría beneficios medioambientales porque los nuevos coches funcionarían más limpiamente que los coches viejos y porque el etanol - el combustible a base de alcohol más común - tiene una combustión más limpia que la gasolina.

En estos momentos, la mayor parte del etanol americano se obtiene de maíz pero también se puede obtener de otro tipo de cultivos : caña de azúcar (que ya se usa extensamente en Brasil), ñames y batatas, por nombrar apenas algunos. Y cualquier clase de biomasa, incluyendo hierbas salvajes, residuos de cosechas, hojas caídas y la hierba mala que ahora los ríos pueden utilizarse para hacer metanol, al igual que la basura urbana y el carbón - 2 artículos que Estados Unidos posee en abundancia.

Eso sería sólo el principio: Los americanos son innovadores y se les ocurriría un caudal de nuevas ideas. ¿Como cuáles? ¿Qué tal encauzar el dióxido de carbono no deseado en depósitos cubiertos con algas que se alimentarían del dióxido de carbono (como lo hacen todas las plantas) y luego convertir las algas en combustible a base de alcohol? ¿Es eso plausible? Para eso se le paga mucho dinero a los empresarios, para que lo averigüen.

Después de poco tiempo, los miles de millones de dólares que ahora estamos enviando al extranjero podría acabar en bolsillos americanos - agricultores, trabajadores de la industria automovilística, productores de combustibles alternativos e inversionistas.

Con una variedad de combustibles compitiendo, el coste del combustible - incluyendo la gasolina - bajaría. El cártel de la OPEP ya no decidiría cuánto paga usted por manejar su coche. El libre mercado tomaría la decisión - como debe ser.

En 1998, los beneficios saudíes por la exportación de petróleo fueron de 32.000 millones de dólares. Poco después del 11-S, se duplicaron a 63.000 millones. En 2006, alcanzaron los 203.000 millones – y con el petróleo a casi 100 dólares por barril, esos beneficios siguen subiendo. Pero la competencia entre combustibles puede reducir esta insólita transferencia de riqueza de familias americanas, europeas y japonesas a jeques árabes, mulás iraníes, Hugo Chávez y Vladimir Putin.

A medida que la demanda de una creciente flota internacional de vehículos de combustibles flexibles – porque el estándar americano se

convertiría pronto en el estándar global – los agricultores del Tercer Mundo podrían salir de la pobreza sembrando cosechas para combustibles y la exportación.

Nota a los candidatos que prometen el “cambio”: ¿Qué cambio sería más significativo que estimular la economía de Estados Unidos, crear nuevos trabajos, promover la innovación, darle la opción al consumidor en el surtidor, limpiar el aire, reducir nuestra dependencia del petróleo extranjero, proteger la seguridad nacional y proporcionar ayuda útil a los pobres del África?

[Clifford D. May](#), antiguo corresponsal extranjero del New York Times, es el presidente de la Fundación por la Defensa de las Democracias. También preside el Subcomité del *Committee on the Present Danger*.

©2008 Scripps Howard News Service  
©2008 Traducido por Miryam Lindberg