

# FICHA DE FORMACIÓN

## Hilo Negro



# 175

## Los árboles y el bosque.

La estrategia de la confusión en el debate sobre la transición energética.

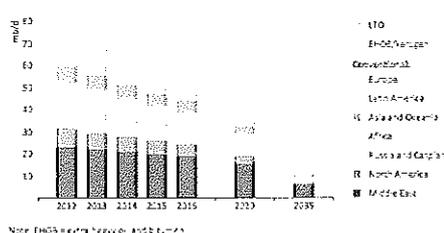
Nos engañan con el diesel y nos engañan con el coche eléctrico.

Crear el problema para luego vendernos la solución. Una vieja táctica que debería resultarnos conocida. Después de décadas dedicando millones de euros a negar el cambio climático y haciendo todo lo posible para acelerarlo, pareciera que los poderes están empezando a tomarse en serio por fin la gravedad de la situación.

Los medios de comunicación comienzan a hacer omnipresentes conceptos como transición ecológica, descarbonización, movilidad eléctrica; se crean ministerios de transición ecológica, se anuncian medidas de restricción del tráfico y de sustitución de vehículos contaminantes y se organiza cumbre tras cumbre climática. Pero casi nadie nos habla del agotamiento de recursos minerales (combustibles y otros como litio, cobre, fosfatos...) ni, por supuesto, de las alternativas al modelo capitalista.

Y, sin embargo, los datos están ahí. Diversos científicos llevan años demostrando la imposibilidad de la cuadratura del círculo ecológico. No sólo estamos ante una crisis climática sino que hemos consumido los combustibles fósiles que nos hubieran permitido hacer una transición más tranquila hace décadas si se hubiera planificado con objetivos de

bienestar social y no de maximización del beneficio.



Producción mundial de petróleo convencional

El caso del diesel, que está en el centro de numerosas noticias, es paradigmático. Tras una intensa promoción de la compra de automóviles con motor diesel, ahora se nos dice que está próxima su prohibición y su sustitución por otros vehículos menos contaminantes. Lo que no se nos cuenta es que nos estamos quedando sin petróleo en general y sin diesel en primer lugar. La producción de petróleo convencional (el clásico, fácil de extraer) lleva cayendo desde 2005 y la solución que se aplicó en una nueva huida hacia adelante, la del fracking y otros petróleos no convencionales, además de los numerosos problemas de contaminación de tierras y acuíferos y de creación de burbujas financieras que está causando, resulta demasiado ligero para obtener fueles y gasoleos, que tienen mayor densidad que la gasolina pero que son imprescindibles, no sólo para los automóviles, sino para toda la maquinaria y el transporte de mercancías. Es decir, para toda la economía.

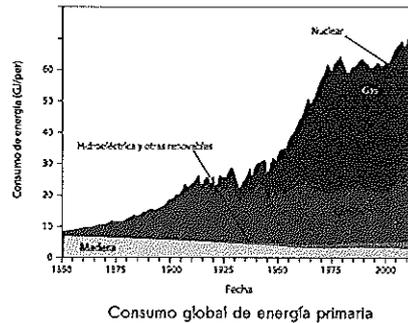
Un indicador de esto es que EEUU, a pesar de la propaganda con la que nos quieren hacer creer que vuelve a nadar en petróleo y que ya no depende del exterior, nunca ha dejado de importar petróleo venezolano, que es extrapesado y sirve para mezclarlo con el suyo y para obtener diesel. Tampoco ha dejado de exportarle líquidos refinados a Venezuela e incluso en el último paquete de sanciones ha dejado expresamente fuera al diesel y al fuel, "por razones humanitarias".

Ante esos graves problemas, que no se explican a la población por miedo a las multinacionales y a la pérdida de votos, se nos ofrece como solución comprar más y más coches nuevos y cada vez más potentes, de gasolina, híbridos o eléctricos, por el supuesto ahorro de recursos que implicarían. El sector automovilístico tiene un enorme poder y peso en el global de la economía y no puede asumir, sin más, una reducción drástica de la producción que, pese a todo, ya se está dando. Por eso sigue presionando para que se continúe subvencionando una actividad insostenible, indeseable y que perjudica a las capas más desfavorecidas que no pueden permitirse la compra de coches nuevos pero han de sostener los presupuestos públicos de infraestructuras orientadas

principalmente al automóvil privado.

El mensaje que se transmite, con campañas fantasiosas de visionarios tipo Tesla u otras más moderadas tipo "new green deal", es que es perfectamente factible y deseable sustituir todo el parque actual por coches eléctricos igual de pesados, veloces y potentes o aún más que los que se utilizan ahora para desplazar a una minoría privilegiada de la población mundial a comprar el pan. Se pasa de puntillas o directamente se ignora el despilfarro de energía, dinero y minerales esenciales que requeriría la sustitución de tantos coches y la puesta en funcionamiento de toda la infraestructura necesaria para la recarga rápida. Recursos públicos y privados que se detraerían de otras prioridades sociales y de otras opciones de transporte y organización económica. Y, por supuesto, recursos que serán acaparados por las naciones ricas y se obtendrán mediante la explotación y la guerra en los territorios en los que aún queda algún resto. Es preciso también aclarar que, aunque se tienda a confundir en las informaciones gasto energético total con consumo eléctrico, este último no es más que una

pequeña parte del global. A pesar de toda la inversión que se ha hecho en renovables, estas aún no han alcanzado un porcentaje significativo del total de energía demandada en casi ningún país. El consumo de energía renovable no ha ido sustituyendo al precedente de combustibles fósiles sino que se ha añadido al anterior, que no ha dejado de crecer en su conjunto.



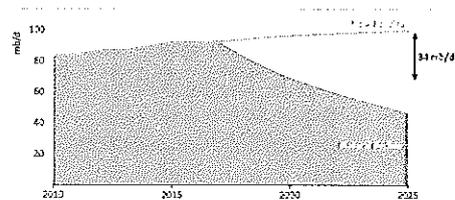
Ante todo esto, la única salida que se antoja viable y justa es una reducción intensa del consumo energético y de materias, especialmente en el mundo occidental, y una redistribución y reordenación del empleo y de los recursos hacia objetivos que beneficien a la mayoría.

En el sector del transporte, varios autores defienden, además de una apuesta seria por el transporte colectivo de bajo consumo (no AVEs ni aviones), una disminución drástica del uso del coche privado y la reconversión del parque ya existente (tanto de

coches como de maquinaria agrícola y otras) para que puedan funcionar, en los casos en que sea imprescindible usarlos, con los combustibles de los que podremos disponer en un futuro próximo: biocombustibles producidos localmente. Se conocen perfectamente las pequeñas adaptaciones necesarias para hacer funcionar los motores diesel con aceites vegetales y los de gasolina con etanol y la manera de producirlos sin necesidad de acabar con los restos de selvas y pueblos indígenas del planeta. Es también obvio, si se aplica el sentido común y no la lógica del capitalismo, que es más sostenible y razonable la reparación y mantenimiento de objetos y máquinas que se diseñen pensando en hacerlos durar. Una estrategia que ya se conoce como alargascencia, por contraposición a la de obsolescencia programada, que la industria ha venido usando para obligarnos a consumir cada vez más.

Pero se necesita una población informada que conozca la gravedad del problema, las soluciones viables y las consecuencias de no adoptarlas cuanto antes para que se empiecen a reclamar y a poner en práctica.

Figure 1.19 Declines in current oil production and demand in the New Policies and Sustainable Development scenarios



Source: International Energy Agency (IEA), World Energy Outlook 2014. The Sustainable Development Scenario (SDS) is a reference scenario for the period 2015-2035.

Las previsiones de la Agencia Internacional de la Energía han empezado a reconocer el descenso inminente del total de petróleo (convencional y no convencional) disponible, aunque aún argumenten que puede mantenerse un escenario de "desarrollo sostenible" si se hacen las inversiones necesarias para descubrir nuevos pozos.

**MÁS INFORMACIÓN:**

**Historia del petróleo:** <https://www.youtube.com/watch?v=Lx2sLBVVSP0>

**Nos engañan con el diesel:** <http://crashoil.blogspot.com/2018/11/trabaja-usted-en-el-sector-del.html>

**Una defensa ecologista y decrecentista del coche diesel:** <http://casdeiro.info/textos/2018/10/08/una-defensa-ecologista-y-decrecentista-del-coche-diesel/comment-page-1/>