

No es necesario que la lucha contra el cambio climático en otras partes peligre a falta del liderazgo estadounidense. El propio interés se ocupará de eso. China toma

la contaminación del aire en sus ciudades al menos con tanta seriedad como el cambio climático: un estudio reciente sugiere que la contaminación del aire contribuye a la muerte de 1.6 millones de personas en China cada año.

Cambiar de la quema de carbón a formas de energía más limpias, por tanto, tiene sentido en

dos aspectos. India necesita la acción climática como un seguro contra la temperatura extrema, porque gasta una fortuna tras las tormentas, inundaciones y otros acontecimientos.

El autointerés comercial también mantendrá a otros países en el camino hacia la descarbonización. Los costos de

la energía limpia están declinando. El costo de las baterías en los vehículos eléctricos ha caído en 80% desde 2008 y, en el norte de Europa, la factura para la generación de energía eólica frente a las costas se ha reducido en más de la mitad durante los últimos tres años.

La energía solar está acercándose al gas y el

carbón como una fuente de energía atractivamente barata. China planea tener casi 150 gigavattios de capacidad solar instalada para fines de la década, el triple de lo que tiene actualmente como el mayor generador de energía fotovoltaica del mundo.

Esos hechos frenarán la demanda de petróleo

y carbón en las próximas décadas. El año 2015 fue el primero en el cual la energía renovable superó al carbón como la mayor fuente de capacidad de generación de energía del mundo, aunque el gas natural sigue siendo un complemento importante para las energías renovables debido a los caprichos del sol y del viento.

BUSINESS SENSE

ANÁLISIS, IDEAS Y COMENTARIOS DE



AFP / DOMINICK REUTER



El entonces candidato republicano levanta un letrero que dice 'Trump digs coal' su traducción al español es 'Trump escarba carbón', pero también se entiende 'Trump le entiendo al carbón' y a 'Trump le gusta el carbón'.



THE ECONOMIST

La volubilidad no alcanza a definir qué pasará con el cambio climático. En 2009, Donald Trump firmó una carta pública demandando reducciones en las emisiones de gases de invernadero de Estados Unidos. En 2012, restó importancia al cambio climático como un engaño inventado por los chinos. Durante la campaña en 2015 y 2016, prometió retirar a Estados Unidos de un acuerdo internacional, alcanzado el año pasado en París, para combatir el calentamiento global.

Esta semana, como presidente electo, Trump dijo que tiene la "mente abierta" sobre el pacto de París y reconoció que hay "alguna conectividad" entre la actividad humana y el cambio climático.

Esa veleidad da alivio a los pesimistas y los optimistas por igual. Quienes son pesimistas sobre el clima aún esperan que Estados Unidos ignore o se retire del acuerdo de París, o abandone el marco de Naciones Unidas de 1992 que lo apuntala. Los más optimistas esperan que Trump gobierne diferente a la manera en que hizo campaña, permitiendo que la lucha contra el cambio climático continúe sin amainar.

Primero yo, y luego... El estilo de Trump de un populismo de "Estados Unidos primero" no hará nada para ayudar al planeta, pero tampoco necesita ser la catástrofe que muchos temen.

Primero, la mala noticia. Aun cuando Trump cumpla el compromiso de Estados Unidos con el acuerdo de París, es improbable que su gobierno incite a la acción. Muchos en los círculos republica-

NO HUBO PROMESAS PARA EVITAR EL CALENTAMIENTO GLOBAL

Cambio climático? ¡No! De gobierno

Se espera poco apoyo de parte del nuevo presidente electo en cuestiones del medio ambiente

nos piensan que los acuerdos sobre el clima son ejemplos de extralimitación regulatoria mundial.

Muchos de los votantes de Trump descartan el propio cambio climático como una moda falsa pregonada por las "élites de las dos costas". Para ellos, los combustibles fósiles representan prosperidad y libertad, desde la aventura del matón hasta el atractivo de la carretera.

En efecto, el 21 de noviembre, Trump prometió que en el Día 1 de su gobierno eliminaría las "restricciones eliminadoras de empleos" sobre la producción de combustibles fósiles estadounidenses, que representan 80% de las emisiones de gases de invernadero producidas por el hombre de Estados Unidos.

No financiarán la 'limpia'

La retórica no es lo único que será marcadamente diferente. La principal forma práctica en que el gobierno de Trump probablemente debilitará al acuerdo de París es evitando los compromisos de Estados Unidos para pagar grandes sumas pa-

ra ayudar a otros países a hacer frente al cambio climático.

La carga de combatir el calentamiento global recae menos en los países ricos, donde la demanda de energía se ha estancado y la eficiencia está aumentando, que en los

pobres, donde miles de millones aún carecen de la energía barata que los combustibles fósiles pueden ofrecer.

Los países pobres se dejaron convencer en parte por los 100 mil millones de dólares al año que Estados Unidos y

otros prometieron para ayudarles a hacer frente a sus compromisos. Los inversionistas privados siempre iban a tener que poner mucho efectivo para financiar la acción contra el cambio climático, y ahora la carga sobre ellos será más pesada.

POTENCIALES REALIDADES

Falta de proyección

Estos son cambios históricos, a los que acompañan oportunidades de generación de riqueza. China, por ejemplo, espera convertirse en la superpotencia de energía limpia produciendo paneles, turbinas, baterías y autos eléctricos más baratos, así como los sistemas que los vinculen entre sí.

Hay mucho que lamentar en la perspectiva de que Estados Unidos renuncie a su liderazgo en el combate al cambio climático. La idea de que el segundo contaminador más grande del mundo se aproveche de los esfuerzos de otros tiene a algunos países meditando contraataques; una propuesta, un

arancel al carbono sobre las exportaciones estadounidenses, pudiera llevar a una perjudicial guerra comercial. Siempre fue probable que el acuerdo de París se quedara corto de su objetivo de limitar el calentamiento global a un margen de 2 grados de las temperaturas preindustriales. Un Estados Unidos más recalcitrante posterga aún más la perspectiva de una descarbonización profunda, y la evidencia de que el Estados Unidos de Trump se esté retirando de su papel mundial es inquietante. Sin embargo, en cuanto al cambio climático, como en otras áreas que han

llegado a depender del liderazgo estadounidense, el resto del mundo puede sacar el mejor provecho de una mala situación manteniendo el rumbo. Las emisiones de carbono de China podrían ya haber alcanzado sus niveles máximos. Los mejoramientos en la eficiencia en el uso de combustible de los autos redujeron el consumo de petróleo en 2.3 millones de barriles diarios en 2015, aun cuando la gasolina estuvo barata. Canadá, China, la Unión Europea, India y otros tienen fuertes incentivos para adoptar tecnologías más limpias. Si trabajan juntos pueden marcar una diferencia, con o sin Estados Unidos.

LA LUCHA SE SEGUIRÁ HACIENDO

● Bajo una cuidadosa inspección, sin embargo, el camino hacia un futuro más ecológico aun permanece abierto, tanto en Estados Unidos como en el extranjero.

Internamente, hay límites a lo que puede lograr la adopción de Trump de los combustibles fósiles. Pese a los billones de dólares en petróleo y gas que él espera que sean extraídos por medio del fracking de terrenos federales, nadie perforará un pozo a menos que sea rentable hacerlo. Eso necesita precios petroleros que sean sustancialmente más altos de lo que son ahora. El carbón también ha sido desplazado por el gas de esquisto barato en vez de las regulaciones del presidente Barack Obama. Aun cuando el nuevo gobierno abandone las promesas de París de Estados Unidos, California tiene su propio mandato de energía limpia y continuará estableciendo estándares de eficiencia de combustible que otros estados y la industria automovilística siguen. Además, las inversiones energéticas duran por décadas, y las empresas bien podrían ser renuentes a apostar a que futuros presidentes se apeguen a las políticas de Trump.

COMBUSTIBLE FÓSIL
80%
de las emisiones de gas invernadero en EU se generan por su producción

DE PETROADICTOS A E-TOTALEROS

La próxima revolución del transporte

Han sido un par de años malos para quienes esperaban la muerte de la conducción



THE ECONOMIST

Hace una década en Estados Unidos la gente repentinamente había empezado a conducir menos, lo cual no había sucedido desde las sacudidas petroleras de los años 70. Quizá las causas fue una combinación de precios más altos de la gasolina e ingresos más bajos tras la crisis financiera de 2008-2009.

Desde el descenso de los precios del petróleo en 2014, y una recuperación en el empleo, el número de kilómetros por vehículo recorridos ha repuntado y las ventas de camionetas y vehículos SUV, que son menos eficientes en el uso de combustible que los autos, han alcanzado niveles récord.

Esta sensibilidad a los precios y los ingresos es importante para la demanda petrolera mundial. Más de la mitad del petróleo del mundo se usa para el transporte y, de esa cantidad, 46% se destina a vehículos de pasajeros.

Sin embargo, la respuesta a los precios más bajos ha sido compensada en parte por las drásticas mejoras en la eficiencia en el uso de combustible en Estados Unidos y otras partes, gracias a estándares como el Corporate Average Fuel Economy de Estados Unidos, las reglas de la Unión Europea sobre las emisiones de CO2 y las que están en vigor en

China desde 2012.

Eficiente consumo

La Agencia Internacional de Energía (IEA, por su sigla en inglés) dice que esas mediciones redujeron el consumo de petróleo en 2015 en la asombrosa cantidad de 2.3 millones de barriles diarios. Esto es particularmente impresionante porque el interés en la eficiencia del combustible habitualmente disminuye cuando los precios son bajos. Si se aplicaran estas mejores prácticas en todos los vehículos del mundo, los ahorros serían de 4.3 millones de barriles diarios, aproximadamente el equivalente a la producción de crudo de Canadá.

Esto ayuda a explicar por qué algunos pronosticadores piensan que la demanda de gasolina podría alcanzar su máximo nivel en los próximos 10 o 15 años aun cuando la flota vehicular del mundo siga creciendo.

Occo Roelofsen de McKinsey, una firma consultora, va más lejos. Él estima que, gracias a la declinación en el uso de petróleo en los vehículos ligeros, el consumo total de combustibles líquidos empezará a caer en una década, y que en las siguientes décadas la conducción se verá sacudida por los vehículos eléctricos (VE), los autos de conducción autónoma y la práctica de compartir autos.

Carbón da vida a las baterías

Funcionarios en el Departamento de Energía de Estados Unidos subrayan la importancia de ese cambio, dada la necesidad de una "profunda descarbonización" consagrada en el acuerdo climático de París.

"No podemos descarbonizarnos para mediados de siglo si no electrificamos el sector del transporte", dijo un alto funcionario.

Sigue siendo poco claro



AFF / PETER PARKS

Cada vez son más quienes cambian sus automóviles de gasolina por vehículos híbridos o 100% eléctricos.

qué efecto tendrá la elección de Donald Trump en esta transición.

En un documento de investigación reciente, "¿Alguna vez dejaremos de usar combustibles fósiles?", Thomas Covert y Michael Greenstone de la Universidad de Chicago, y Christopher Knittel del Instituto Tecnológico de Massachusetts en Cambridge, argumenta que se necesitan varios avances tecnológicos para desplazar al petróleo en la industria automovilística.

Incluso con el petróleo en 100 dólares por barril, el precio de las baterías para los VE necesitaría caer en un factor de tres, y estas necesitarían cargarse mucho más rápidamente. Además, la electricidad usada para hacer funcionar los autos necesitaría volverse mucho menos intensiva en la emisión de carbono.

BATERÍAS Y PETRÓLEO

¿Económicamente viable?

Calculan que, al precio actual de una batería de alrededor de 325 dólares por kilovatio hora, los precios del petróleo necesitarían estar por encima de los 350 dólares por barril para que un VE sea competitivo en costo en 2020. Aun cuando cayera a la meta del Departamento de Energía de 125 dólares por kilovatio hora, seguiría necesitando un precio del petróleo de 115 dólares por barril para quedar tablas. Si los precios de las baterías cayeran tanto, sin embargo, el petróleo probablemente también se volvería mucho más barato, haciendo a los motores de gasolina más atractivos. Incluso con un impuesto al carbono, el precio petrolero de equilibrio

cae solo a 90 dólares por barril. Esas estimaciones quizá sea demasiado conservadoras, pero el alto costo de las baterías y su corto alcance ayudan a explicar por qué los VE siguen conformando solo 0.1% de la flota automovilística mundial, aunque llegar a un millón de ellos en 2015 fue un hito. Siguen siendo demasiado costosos para todos salvo los ricos pioneros de la energía limpia.

Muchos expertos descartan la idea de que los VE pronto puedan alterar seriamente la demanda de petróleo, pero podrían estar pasando por alto algo. Los costos de las baterías han caído en 80% desde 2008 y, aunque el

ritmo del mejoramiento ha estado desacelerándose, en 2015 las ventas de VE se elevaron en 70%, a 550 mil. Realmente cayeron en Estados Unidos, probablemente debido a los bajos precios de la gasolina, pero se triplicaron en China, que se convirtió en el mercado más grande para los VE en el mundo. El año próximo, Tesla pretende lanzar su más asequible Modelo 3. Espera que el costo de las baterías producidas masivamente en su nueva Gigafábrica en Nevada baje a menos de 100 dólares por kilovatio hora para 2020, y que las baterías ofrezcan un alcance de 346 kilómetros con una sola carga.

Previsiones de la EIA y propuestas anti-regulatorias de Trump no concuerdan Energía sucia sobre política ambiental



THE ECONOMIST

La Agencia Internacional de Energía (IEA, por su sigla en inglés), una organización que representa a los países consumidores de petróleo y gas, anunció su predicción de que, en el próximo cuarto de siglo, la energía renovable, como la eólica y la solar, y el gas natural eclipsarán enormemente el papel tradicional que el carbón y el petróleo han desempeñado en satisfacer la creciente demanda de energía del mundo. Eso es el argumento base para lo que se dice es un poderoso giro en el panorama energético mundial hacia combustibles más limpios.

El problema es que después de que se calcularon las proyecciones, Donald Trump, que es escéptico del cambio climático y fanático de los combustibles fósiles, fue elegido como el próximo presidente de Estados Unidos. Como señaló esta semana Fatih Birol, el director ejecutivo de la IEA, nadie sabe cuáles serán sus políticas energéticas. Sin embargo, dirigirá al mayor productor y consumidor de petróleo y gas natural del mundo.

Muchos entusiastas de la energía verde están preparándose para lo peor. Trump ha criticado al gobierno del presidente Barack Obama por tratar de "acabar con la industria del carbón" y de inmovilizar a las compañías petroleras y gaseras



WIKIMEDIA / CC / DGUENDEL

Incierto panorama para la energía renovable ante lo dicho por Donald Trump sobre políticas ambientales.

con papeleo ambiental. Aunque apoya a las energías renovables, insiste en que no será a costa de la exclusión de formas de energía más sucias.

Crudo canadiense y no regulaciones

Quienesquiera que sean sus nuevos secretarios del interior y de energía, se espera que los funcionarios entrantes sean firmes defensores de abrir más terrenos federales a la producción de petróleo, gas y carbón. Trump también ha sugerido que TransCanada, una empresa con sede en Alberta, renueve una solicitud para construir la cuarta fase del proyecto del oleoducto Keystone XL para traer crudo canadiense a través de la frontera, lo cual fue bloqueado por Obama el año pasado.

Durante la campaña, dijo que una de sus primeras prioridades energéticas sería rescindir las acciones

ejecutivas del presidente actual, como el Plan de Acción sobre el Clima de 2013, el cual pretende regular las emisiones de las plantas eléctricas. Para coronar todo, quiere abandonar el acuerdo de París del año pasado para hacer frente al calentamiento global.

Aunque Trump pueda deshacer muchas regulaciones ambientales nacionales, analistas dicen que

podría encontrarse con las manos atadas por las fuerzas del mercado, por los límites al poder federal y por el hecho de que las inversiones en energía pueden tardar años en retribuir, lo que hace poco sensato que los dueños de plantas eléctricas, campos de petróleo y gas y oleoductos en Estados Unidos descarten la revolución de la energía limpia.

EL DINERO Y LO AMBIENTAL

¿Moda verde?

Como están las cosas, los costos de la energía renovable están desplomándose, lo que hace que sea cada vez más posible que compita contra el gas y el carbón sin subsidios en algunos estados. Como hombre de negocios, Trump seguramente consideraría

una tontería derrochar una parte del botín energético de Estados Unidos, aunque limpio, que pronto podría cubrir sus costos. Como político, también podría tomar nota de que la energía renovable emplea a más personas que el petróleo y el gas.

John Paulson le apuesta a Didi Chuxing

Asesor de Trump invierte en compañía china

DealB%k

MATTHEW GOLDSTEIN Y ALEXANDRA STEVENSON

John Paulson, multimillonario de fondos de cobertura que fue asesor económico de Donald Trump durante su campaña presidencial, adquirió intereses en una compañía china de viajes compartidas, que recientemente firmó un contrato para adquirir las operaciones de Uber Technologies en China.

Paulson, que ganó 15 mil millones de dólares apostando en contra del mercado de la vivienda antes de la crisis financiera, les anunció a sus inversionistas que al menos una de sus carteras de inversión había adquirido un interés en Didi Chuxing, revelaron fuentes allegadas al caso.

La empresa china, que tiene el respaldo del Grupo Alibaba y de Apple, podría prepararse para hacer su oferta pública inicial el próximo año, según reportes de prensa. En agosto, Didi llegó a un acuerdo con su principal rival, el gigante estadounidense Uber, para adquirir Uber China en una transacción evaluada por algunos en 35 mil millones de dólares.

Habrà que esperar

Si bien Didi ha sido una inversión atractiva dado el tamaño del mercado chino y la capacidad de la compañía de aplastar a la competencia comprando a sus dos principales rivales (la unidad china de Uber y Kuaidi Dache) la compañía podría tardar varios años para empezar a ganar dinero. Esto podría dificultarle las cosas a Paulson, ya que si enfrenta pérdidas en su compañía, los inversionistas podrían exigir que les regrese su dinero.

Pero Didi también se enfrenta a desafíos. En septiembre, las autoridades chinas dijeron que estaban investigando las inquietudes antimonopólicas por la venta planeada de las operaciones en China de Uber a Didi.

Didi también ha estado librando una costosa guerra con Uber China. Travis Kalanick, fundador de Uber, escribió en una nota de blog al momento del acuerdo que "Uber y Didi Chuxing están invirtiendo miles de millones de dólares en China y ninguna de las dos compañías ha obtenido ganancias todavía". Si bien se espera que la venta mejore el desempeño de Didi con el tiempo, eso está por verse.