

## **Abandono de la tributación de los vehículos según su masa:** **por qué es inevitable**

Si bien ya habíamos subrayado durante la presentación de las propuestas de la Convención Ciudadana sobre el clima, el rechazo por parte del presidente de determinadas propuestas como la que consistía en limitar la velocidad en la autopista a 110 km/h, es ahora que consistió en gravar los vehículos según su masa, lo que subraya que la Convención verá reducida la porción de su lista de propuestas que retiene el legislador. Las ONG verán en esto un desprecio por la causa ecológica y la democracia participativa. También puede verse como un reconocimiento de facto, más bien salvador, de la naturaleza política de los problemas del automóvil.

Después de haber nutrido sus ardientes demandas de un rechazo visceral a dos medidas percibidas por ellos como fundamentalmente parisinas y tecnocráticas (*el aumento del aporte energético climático y los 80 km/h*) aunque eran casi unánimes entre los élites, los chalecos amarillos han dado a su movimiento un giro más institucional al hacer del "*referéndum de iniciativa ciudadana*" (RIC) su máxima exigencia.

Para intentar darle un poco de coherencia a su "*yo he cambiado*" y contrarrestar, pretendiendo respetarlo, esta exigencia de la democracia participativa, el presidente Macron lanzó las famosas convenciones ciudadanas.

Es, como sabemos, una de las 150 propuestas resultantes de una de ellas que abordó los problemas climáticos para retomar la idea de Olivier MEILHAN de Francia Estrategia para introducir un impuesto sobre la masa de vehículos.

La idea es relativamente simple y los argumentos de Nicolas MEILHAN son sólidos : los vehículos vendidos en Europa conocen desde hace al menos 20 años una importante deriva en términos de peso que esteriliza una parte nada despreciable de los esfuerzos realizados en otros lugares para mejorar la eficiencia motores y limitar el consumo de hidrocarburos y las emisiones de carbono asociadas.

Esta deriva se refiere a la inflación regulatoria en materia de seguridad (*activa y pasiva*) que ha hecho imposible ofrecer a los clientes del segmento A un vehículo como el Citroën AX que exhibía con orgullo sus menos de 700 kg. Hoy un 108 pesa 840 kg y un Twingo entre 980 y 1168. Los airbags, ABS, ESP y los refuerzos promovidos por la industria de equipos han hecho que los vehículos sean más pesados y caros. El éxito de las minivans y luego de los SUV y el interés de los fabricantes en

lograr que los clientes adquirieran vehículos más espaciosos, más altos y mejor equipados hicieron el resto.

Técnicamente, por tanto, priorizar la reducción de emisiones requiere invertir esta tendencia y animar a los fabricantes y clientes a orientar sus ofertas y sus peticiones hacia vehículos más pequeños y ligeros, además de muy adecuados para la gran mayoría de usos y en particular, a aquellos de la vida cotidiana para los que el "*autosolismo*" seguirá siendo la regla y el compartir la excepción.

Nicolas MEILHAN añade -y tiene razón- que este argumento se aplica tanto a los vehículos eléctricos como a los térmicos porque los vehículos son más fáciles de electrificar cuando son pequeños y ligeros y, por el contrario, ofrecen SUV de gran tamaño en versión eléctrica o híbrida conectable conduce a generar monstruos ofrecidos a costos desorbitados porque deben estar equipados con baterías enormes que, en el estado actual y previsible del sector, reduce considerablemente el interés ecológico de esta "*tecnología tendencia al verde*".

Debido a que se pidió a la convención ciudadana que se centrara solo en el tema de la reducción de emisiones tratando de integrar la cuestión social, es bastante lógico que la propuesta aparezca en las 150 propuestas .

Dado que la cuestión no surge en estos términos para la sociedad francesa, no es de extrañar que no se aborde, incluso si el Ministro de Transición Ecológica estaba convencido por los argumentos de Nicolas MEILHAN. Es uno de los pocos diputados que había presentado sobre estas bases un proyecto de ley.

Este rechazo de facto de una propuesta que emana de la convención muestra muy claramente los límites del ejercicio: un poco como cuando nuestros líderes usan las reglas europeas para despejar sus costumbres y tratan de convencernos de que no tienen otra opción, el intento de hacer que la democracia participativa apruebe decisiones que "*molestan*" pero que impone la lucha contra el calentamiento global es inútil.

El político trata de descartarse, pero no puede tener éxito porque la pluralidad de criterios con los que debe examinarse tal decisión vuelve al gobierno, luego al parlamento y, al final, el político recupera sus derechos porque debemos arbitrar y, en este caso, admitir que el tema del calentamiento global no se va a colocar en la cima de las prioridades.

Evidentemente, los ciudadanos no han dejado de ser ciudadanos al aceptar adherirse a la Convención. Fueron extremadamente serios, bien apoyados, pero solo se les pidió que analizaran el tema del clima combinando sus propuestas con una preocupación por la aceptabilidad social. No deben dispersarse y buscar integrar todas las dimensiones. Esta fue la condición para que pudieran trabajar y alcanzar entre ellos, al parecer, un consenso bastante amplio.

De hecho, cuando relatan su experiencia, resulta que su inversión llevó a aquellos que no estaban convencidos de antemano a alguna forma de conversión. Así, el Senado Público, entusiasta, informa que un estudiante de bachillerato de 18 años se consideraba relativamente bien informado sobre el tema pero que estos pocos meses dedicados a intercambiar con expertos, reunirse con ONG y empresas y hojear informes le hicieron el efecto de una revelación : *"Entendí que todos somos escépticos del clima sin saberlo"*.

Así, los 150 ciudadanos parecen haberse convertido, por la especialización de su trabajo, en una especie de colección de Barbara POMPILI. Todo el problema es que no hay más que Barbara POMPILI en el gobierno, no hay en la sociedad francesa sólo ciudadanos que se han sentado en la Convención y, del mismo modo, que sepamos, no ha existido ningún convenio sobre el futuro de la industria de la automoción francesa, el empleo o el comercio exterior de automoción y/o sobre la relevancia de las estrategias de Renault o de PSA.

Así se cierra sobre el presidente la trampa en la que él mismo se metió: donde podía esperar que su turno marcado por más ecología y menos verticalidad se encarnara en el respeto a las propuestas de la convenio, debe confesar que al final la responsabilidad política recae sobre él y que, en ese marco, arbitra y accede a los requerimientos industriales y económicos.

La poca producción que queda en Francia se refiere a los elementos de la gama PSA y Renault que más sufrirían con la adopción de las propuestas de la Estrategia Francia. Ciertamente, Nicolas MEILHAN tiene razón al señalar que los fabricantes alemanes sufrirían más que los franceses por esta deseable reorientación de la demanda y que hacer del requisito de alivio un requisito europeo redistribuiría las tarjetas de una manera que disminuiría su supremacía.

Lamentablemente, los vehículos más pequeños fabricados tanto por Renault como por PSA son importados masivamente y ignorar esta realidad plantearía a Sochaux, Mulhouse, Rennes o Douai problemas que, por no haber sido puestos en la agenda de la convención, no son menos reales.

