

ROSA LUXEMBURG STIFTUNG
OFICINA DE BRUSELAS

TOBIAS HAAS
HENDRIK SANDER



EL LOBBY
AUTOMOVILÍSTICO EUROPEO
UN ANÁLISIS CRÍTICO DEL IMPACTO
DE LA INDUSTRIA

ES

ROSA-LUXEMBURG-STIFTUNG

La Fundación Rosa Luxemburg es una organización internacional de izquierdas sin ánimo de lucro dedicada a la educación cívica y vinculada al partido alemán “Die Linke” (La Izquierda). Activa desde 1990, la fundación se ha dedicado al análisis de procesos y avances sociales y políticos a nivel mundial. Actuamos en el contexto de la creciente crisis múltiple de nuestro actual sistema político y económico.

En colaboración con otras organizaciones progresistas de todo el planeta, trabajamos para la participación democrática y social, el empoderamiento de grupos desfavorecidos y en alternativas de desarrollo social y económico. Nuestras actividades a nivel internacional tienen como objetivo proporcionar educación cívica mediante análisis académicos, programas públicos y proyectos realizados de forma conjunta con instituciones socias. Con el propósito de orientar y coordinar esta variedad de proyectos, la fundación ha creado 17 oficinas regionales por todo el mundo. Así, la oficina de Bruselas abrió sus puertas en 2008 con la tarea principal de conectar movimientos, activistas y académicas y académicos progresistas y de izquierdas de Europa y del resto del planeta.

Trabajamos para conseguir un mundo más justo basado en la solidaridad internacional.

www.rosalux.eu

SOBRE LOS AUTORES

Tobias Haas

El Dr. Tobias Haas es investigador político y trabaja en la Universidad Libre de Berlín (Freie Universität Berlin) y en el Institute for Advanced Sustainability Studies (IASS) de Potsdam. Se dedica a analizar el debate en torno a la revolución, todavía por hacer, del transporte y el cambio estructural en la región centroeuropea de Lusacia. Le gusta desplazarse en bicicleta – solo usa el coche si no le queda más remedio.

Hendrik Sander

El Dr. Hendrik Sander es investigador político y vive en Potsdam. Se ha especializado en política energética, política sanitaria, transformación socioambiental y movimientos sociales. Él mismo forma parte de diversos movimientos. No tiene coche y nunca se desplaza en avión.

TABLA DE CONTENIDOS

Introducción	4
El cabildeo en la UE: una expresión de fuerzas sociales	6
Instituciones y partes interesadas en la política de transporte de la UE	9
El complejo político-industrial del sector automovilístico	11
El cabildeo en acción: los objetivos de flota de CO₂	16
La lucha por los primeros valores límite vinculantes (2007–2009)	17
La lucha de los lobbies por el establecimiento de objetivos específicos (2012–2014)	18
El tercer acto: el proyecto de la Comisión para los objetivos de 2030	19
La respuesta del Parlamento Europeo y del Consejo de Ministros a los objetivos de 2030	20
La fuerza del lobby automovilístico impide una revolución del transporte	22
Estrategias para lograr una revolución socioambiental del transporte	24
Bibliografía	28

INTRODUCCIÓN

A menudo, la historia de la Unión Europea (UE) se cuenta como un relato de paz y de prosperidad económica. Sin embargo, también puede enmarcarse en términos de un rápido crecimiento en el sector del transporte, que está firmemente controlado por el «capitalismo fósil». El invento en el corazón de este modelo de movilidad, que está provocando una extensa destrucción medioambiental, es el motor de combustión interna (Candeias et al. 2011; Balsmeyer/Knierim 2018; Haas 2018).

El balance de los gases de efecto invernadero no deja lugar a dudas, ya que el sector del transporte fue responsable de aproximadamente el 25 % de las emisiones de toda la UE en 2015. A pesar de que los fabricantes de automóviles ya se comprometieron en 1998 a reducir sus emisiones de gases de efecto invernadero, este compromiso voluntario no ha tenido ningún impacto sobre dichas emisiones. A raíz de esto, la UE decidió imponer un límite obligatorio para el conjunto de la flota de automóviles de 95 gramos de CO₂ por kilómetro de aquí al año 2021. A fines de 2018, la UE acordó que las emisiones de los automóviles nuevos deberían reducirse en un promedio del 37,5 % de aquí al año 2030. Este fue un éxito considerable para los grupos ecologistas. Sin embargo, las decisiones que se tomaron aún están muy lejos del acuerdo climático de París de 2015, cuyo objetivo es limitar el calentamiento global a 1,5 °C.

El crecimiento del tráfico no solo está calentando la atmósfera terrestre, sino que las partículas finas y el óxido nitroso emitido por los motores de combustión interna son gravemente perjudiciales para la salud humana. El escándalo del diésel mostró que las empresas automovilísticas manipulaban el software en vehículos diésel para asegurarse de que las emisiones de partículas y nitrógeno en las pruebas de laboratorio resultasen muy inferiores a los niveles que se encuentran en el tráfico real por carretera. Mientras que los tribunales en EE. UU. condenaron a estas empresas, en particular a Volkswagen, a pagar multas de miles de millones de dólares, los políticos en la UE continúan tratando a la industria automovilística con guantes de seda.

Los automóviles continúan emitiendo cantidades ingentes de contaminantes tóxicos y los legisladores no están adoptando medidas efectivas para detener esto, en gran parte debido al peso económico y al fuerte cabildeo político por parte de los fabricantes de automóviles. Volkswagen y otros fabricantes de automóviles figuran entre las empresas más poderosas de la Unión Europea. Durante décadas, estas empresas han mantenido vínculos muy estrechos con las instituciones de la UE, ejerciendo una considerable influencia en su política. Hasta la fecha, los fabricantes de automóviles han conseguido bloquear medidas efectivas en materia de protección del clima y del medio ambiente en el sector del transporte europeo.

Sin embargo, corren el riesgo de perderse un importante punto de inflexión. Desde hace años, la importancia de las formas alternativas de propulsión, tales como las baterías utilizadas en vehículos eléctricos, los nuevos servicios de movilidad como el uso compartido de automóviles y la interconexión de diferentes modos de transporte, ha ido en aumento. En la actualidad, están probándose incluso automóviles autónomos (PwC 2017-2018; Daum 2018). Empresas como Tesla, Apple, Google y la china BYD están siendo pioneras a la hora de impulsar estos desarrollos. Y las empresas automovilísticas consolidadas también están inyectando miles de millones de euros en nuevas tecnologías. Simultáneamente, están intentando defender el mayor tiempo posible su modelo empresarial tradicional, basado en el motor de combustión interna, hasta ahora con relativo éxito.

Con independencia de si los grandes fabricantes de automóviles consiguen aprovechar su poder de presión para perpetuar el statu quo en su industria o si acabaremos viendo un gran número de automóviles eléctricos circulando por nuestras carreteras en un futuro no muy lejano, ninguno de estos escenarios respondería a la necesidad de una revolución socioambiental del transporte. Esta requeriría la sustitución del automóvil por el transporte público, medidas destinadas a prevenir el tráfico y, por último, la transformación de las áreas residenciales y los regímenes de tiempo (Balsmeyer/Knierim 2018; MISEREOR/Brot für die Welt/Powershift 2018; Haas 2018). ¿Cómo pueden las fuerzas políticas de izquierda ayudar a imponer unos valores límite ambiciosos y a acelerar la desaparición del motor de combustión interna? Por otra parte, ¿cómo pueden evitar que la citada revolución del transporte se limite a la introducción de automóviles inteligentes y eléctricos? La primera condición indispensable para lograr estos objetivos es analizar el inmenso poder de presión del capital de la industria automovilística en la UE y formular estrategias para hacer frente a dicho poder.

A blurred night photograph of city lights, likely from a car or a moving camera. The lights are out of focus, creating a bokeh effect. There are several bright yellow and white lights, possibly streetlights or traffic lights, and some red lights, possibly from a car's taillights. The background is a dark blue night sky.

**EL CABILDEO
EN LA UE; UNA
EXPRESIÓN DE
FUERZAS SOCIALES**

ALTER-EU, una alianza de organizaciones de la sociedad civil, emplea el término «*corporate capture*» (*captura corporativa*) para describir el fenómeno según el cual la industria puede ejercer una gran influencia en la legislación de la UE en beneficio propio (ALTER-EU 2018). No se trata únicamente de intervenciones puntuales, sino de relaciones estables y a largo plazo que se han forjado entre las instituciones de la UE y los representantes del capital, en las que estos últimos intervienen en todas las fases del proceso de toma de decisiones políticas, desde el establecimiento del orden del día a las legislaciones específicas y la implementación de las distintas políticas. Los industriales tienen a su favor el hecho de que la legislación de la UE suele ser compleja y los respectivos procesos políticos son prácticamente incomprensibles para el ciudadano de a pie.

Las cifras corroboran lo anterior, ya que hay entre 15 000 y 30 000 cabilderos trabajando en Bruselas, lo que equivale a entre 20 y 40 cabilderos por cada diputado al Parlamento Europeo. Solo el 12,5 % de estos cabilderos representan los intereses de los trabajadores por cuenta ajena, los derechos humanos o el medio ambiente. El resto representa intereses del capital. Unas 500 multinacionales y aproximadamente 1500 asociaciones empresariales tienen oficinas en Bruselas. A esto hay que añadir un gran número de despachos de abogados y empresas consultoras, agencias de relaciones públicas y grupos de reflexión, la mayoría de los cuales trabaja para empresas. Esto incluye a los llamados *grupos de fachada*, que afirman ser neutrales o incluso defender los intereses de la sociedad civil, pero en realidad están al servicio de los intereses de los grupos de presión de sus clientes (Eberhardt 2012). Entonces, ¿es cierto que toda la UE ha sido *secuestrada* por grandes empresas, tal y como sugiere ALTER-EU?

A fin de explicar el cabildeo que ejerce la industria automovilística, es imprescindible comprender la naturaleza de la Unión Europea. La UE es un tipo particular de Estado capitalista. La influencia de las grandes corporaciones descrita anteriormente no significa que las empresas estén infiltrándose y corrompiendo una UE intrínsecamente neutral y democrática, dedicada a servir al bien común. Por otro lado, la idea de que las grandes empresas manejen a los funcionarios de la UE como marionetas o que las instituciones de la UE y las corporaciones se hayan fusionado en una especie de bloque uniforme es igualmente errónea.

Es posible comprender la Unión Europea de forma más precisa en la representación del teórico político Nicos Poulantzas, que describe la Unión como un «*condensate of class forces*» (*condensado de fuerzas de clase*) (Poulantzas 2002). Los intereses de los agentes sociales y los enfrentamientos entre estos se cristalizan en las instituciones de la UE, convirtiendo a la Unión en una *forma coagulada de*

conflictos sociales. Al mismo tiempo, en el capitalismo las instituciones estatales siempre tienen una *autonomía relativa* frente a los grupos de interés individuales. Aquellas abordan los conflictos sociales de una manera específica que favorece sistemáticamente los intereses de los grupos de capital dominantes. Las diferentes formas que adopta el cabildeo constituyen una expresión concreta de la manera en la que los intereses sociales son tenidos en cuenta en la maquinaria de la UE.

La particularidad de estas instituciones con respecto a los Estados miembros es que son menos autónomas e incluso más *selectivas desde un punto de vista estratégico* (Jessop 2010) en sus relaciones con las corporaciones dominantes. Mientras que los grupos de capital se han establecido principalmente en los órganos ejecutivos de la Comisión Europea, que apenas están sujetos a un control democrático, otros grupos de interés de carácter social tienden a estar representados en el Parlamento Europeo, que es relativamente débil (Eberhardt 2012). Otro rasgo de la gobernanza de la UE es que los agentes más poderosos pueden cambiar fácilmente entre el nivel local, regional, nacional y supranacional a fin de hacer valer sus intereses. Estas características de la UE también se reflejan en la política de transporte.

INSTITUCIONES Y PARTES INTERESADAS EN LA POLÍTICA DE TRANSPORTE DE LA UE

En la Comisión Europea, varios comisarios y direcciones generales (DG) son responsables de la política de transporte. Las principales DG encargadas de este dominio son:

- > DG Movilidad y Transportes (MOVE);
- > DG Mercado Interior, Industria, Emprendimiento y Pymes (GROW);
- > DG Acción por el Clima (CLIMA);
- > DG Medio Ambiente (ENV).

En el Parlamento Europeo, la Comisión de Transportes y Turismo (Comisión TRAN) se encarga de la mayoría de los asuntos relacionados con la política de transporte. Sin embargo, en muchos casos la Comisión de Medio Ambiente, Salud Pública y Seguridad Alimentaria (Comisión ENVI) o la Comisión de Asuntos Económicos y Monetarios (Comisión ECON) toma la iniciativa. En lo que respecta a la política de transporte, los Gobiernos de los Estados miembros de la UE suelen estar representados por el Consejo de Transporte, Telecomunicaciones y Energía (Consejo TTE). No obstante, no es raro que el Consejo de Asuntos Económicos y Financieros (Ecofin) o el Consejo de Medio Ambiente (ENVI) también se ocupen de medidas relacionadas con la política de transporte. Las decisiones importantes generalmente se toman en un «procedimiento de triálogo», que implica una decisión conjunta por parte de la Comisión, el Parlamento y el Consejo o las partes de dichas instituciones que sean responsables del asunto en cuestión.

Por lo general, los enfrentamientos relativos a la política de transporte reflejan la línea divisoria tradicional entre los grupos de presión de la industria, por un lado, y las organizaciones de protección de los consumidores y del medio ambiente, por el otro. Estos últimos exigen unos estrictos valores límite en las emisiones y unas directivas respaldadas por sanciones, mientras que la industria automovilística suele favorecer los compromisos voluntarios o unos valores límite sumamente imprecisos y poco ambiciosos.

Dada la magnitud de su aparato de cabildeo, los representantes del capital cuentan con una clara ventaja con respecto a los agentes medioambientales. Asimismo, una comparación de los grupos de presión de los principales países fabricantes de automóviles revela un claro dominio del capital alemán. Los 10 mayores fabricantes de automóviles y asociaciones automovilísticas en Bruselas emplean a unos 70 cabilderos y gastan 20 millones de euros al año. La mitad de esta suma, 10 millones de

euros, proviene únicamente de la industria automovilística alemana, que emplea a unos 50 de estos 70 cabilderos (Katzemich 2018).

Por otra parte, las diferencias entre las estrategias a largo plazo de los fabricantes de automóviles europeos son clave para entender cómo se comportan en los conflictos políticos: BMW, Daimler y Volkswagen son los más fuertes en el segmento de automóviles de gama alta. Estas empresas fabrican automóviles especialmente caros, rápidos y pesados, que son más contaminantes. Por este motivo, buscan ralentizar la transición a los vehículos eléctricos y mantener el mercado para sus vehículos diésel sucios y contaminantes durante el mayor tiempo posible. En cambio, otros países están adoptando medidas más firmes destinadas a facilitar una transición a vehículos posenergía fósil. Países como Dinamarca, Bélgica y los Países Bajos han fijado objetivos nacionales diseñados para prohibir la venta de automóviles nuevos con motores de combustión interna en un plazo de 10 o 20 años. El Gobierno francés planea poner fin a la venta de automóviles nuevos de gasolina y diésel de aquí al año 2040, aunque en consulta con sus fabricantes de automóviles (T&E 2018b).

- > La Federación de la Industria del Automóvil (VDA)¹ representa los intereses de los fabricantes de automóviles alemanes (BMW, Daimler, VW y Opel) y de sus proveedores (Bosch, Continental, ZF, etc.). En 2017, esta organización tuvo un presupuesto de 2,5 millones de euros solo para sus actividades en Bruselas. Habida cuenta del área de especialización de los fabricantes de automóviles alemanes, la VDA adopta posiciones especialmente reaccionarias.
- > La Asociación de Fabricantes Europeos de Automóviles (ACEA)², la organización paraguas que defiende los intereses de todos los fabricantes de automóviles en Europa, tiene un presupuesto anual de más de 2 millones de euros.

Las organizaciones medioambientales que se enfrentan a este grupo de presión de la industria disponen de unos recursos considerablemente inferiores. El principal agente que opera en el sector del transporte es la ONG Transporte y Medio Ambiente (T&E)³, que cuenta con 53 organizaciones afiliadas y emplea a unos 30 delegados de todas las corrientes en dicho sector.

1 Verband der Automobilindustrie: www.vda.de/en

2 European Automobile Manufacturers' Association: www.acea.be

3 Transport & Environment: www.transportenvironment.org

The background of the image is a blurred, low-angle shot of a road and a large, modern building. The sky is a mix of blue and orange, suggesting a sunset or sunrise. The building has a curved, metallic-looking facade. The road in the foreground is dark with some light trails from vehicles.

**EL COMPLEJO
POLÍTICO-INDUSTRIAL
DEL SECTOR
AUTOMOVILÍSTICO**

Durante las últimas décadas, el grupo de cabildeo de la industria automovilística ha establecido vínculos muy estrechos con las instituciones de la UE (Bandelow / Kundolf / Lindloff 2014). La influencia política de VW, Renault y otras empresas proviene principalmente de su peso económico. Solo en Alemania, la industria automovilística da trabajo a unas 800 000 personas; y en muchos Estados miembros de la UE, la industria automovilística y sus proveedores constituyen un sector clave de la economía. Este peso económico explica por qué el cabildeo de los fabricantes de automóviles ha tenido tanto éxito (Katzemich 2018). Las empresas ejercen su influencia y establecen conexiones de diferentes maneras:

- > El instrumento de cabildeo más obvio consiste, en primer lugar, en organizar *reuniones* entre representantes de la industria automovilística y funcionarios de la Unión Europea. El Registro de Transparencia de la UE muestra cuántos cabilderos de este sector han presentado sus exigencias a responsables políticos de la UE. Desde finales de 2014, ACEA ha mantenido 91 reuniones con comisarios y direcciones generales de la UE. Por su parte, VW ha celebrado 60 reuniones de este tipo. Si nos fijamos en los 15 agentes más activos políticamente en el sector automovilístico, las empresas alemanas y la VDA mantuvieron tantas reuniones como los otros 10 agentes juntos (Katzemich 2018). Y esto no es más que la punta del iceberg del cabildeo, ya que este registro de la UE únicamente registra las reuniones con altos funcionarios de la UE, no las numerosas conversaciones informales con un sinnúmero de burócratas de la UE.
- > Una particularidad de la UE es que implica estrechamente a los agentes económicos en todos sus procesos políticos. Ello no se debe solo a su orientación fundamentalmente neoliberal, sino también a que el número relativamente pequeño de funcionarios públicos de la UE (unos 32 000 en total) obliga a esta a contar con expertos externos. A tal fin, ha creado diferentes *foros para el intercambio a largo plazo entre especialistas*. Los más importantes de estos son aproximadamente 1000 *grupos de expertos* de la Comisión. Al comienzo de un proceso legislativo, sus miembros desarrollan un borrador de política que, por lo general, es adoptado por la Comisión. Estos grupos de expertos, en los que también se permite participar a los agentes sociales, a menudo están dominados por representantes del capital (Eberhardt 2012).

La ACEA está representada en 18 grupos de expertos. En 2005, el entonces Comisario de Industria, Günter Verheugen del Partido Socialdemócrata de Alemania (SPD), y el presidente del Consejo de Administración de

Volkswagen y presidente de la ACEA en aquel momento, Bernd Pischetsrieder, crearon un grupo llamado *CARS 21* (Marco reglamentario para un sector del automóvil competitivo en el siglo XXI). La composición del grupo pone de relieve el dominio de la industria automovilística, habida cuenta que siete miembros de *CARS 21* representaban ellos solos a los principales fabricantes de automóviles y sus asociaciones. La UE, por su parte, aportó tres comisarios y dos europarlamentarios favorables a la industria, así como algunos ministros de países con una fuerte industria automovilística. Solo dos organizaciones de la sociedad civil estuvieron representadas. El objetivo declarado de *CARS 21* era dirigir las políticas de la UE para impulsar la competitividad de la industria automovilística europea (CEO / FoE Europe s. a.; Katzemich 2018).

A pesar de que este grupo finalizó su trabajo oficialmente en 2012, inmediatamente después surgieron sucesores (primero *CARS 2020* y más tarde *GEAR 2030*)⁴ que eran casi indistinguibles de su predecesor. Por ejemplo, los intereses corporativos constituyen el 90 % de los 61 miembros de *GEAR 2030* (CEO 2017).

- > Al igual que la Comisión tiene los grupos de expertos, el Parlamento Europeo tiene los llamados *intergrupos*; algunos de estos están registrados en esta institución, mientras que otros tienen un carácter informal. Todos ellos tienen en común su objetivo de reunir a grupos de cabildeo y eurodiputados de todos los grupos parlamentarios pertinentes a fin de garantizar el contacto más cercano posible entre los agentes económicos y los responsables políticos (Eberhardt 2012). El *Foro para la Movilidad y la Sociedad* (FMS) está considerado como un bastión del cabildeo de la industria automovilística, pero, dado que es uno de los citados grupos informales, no se dispone de mucha información sobre él. La ACEA estuvo entre los fundadores de este foro y BMW es uno de sus miembros. Cinco de los 10 europarlamentarios en este foro, que también están presentes en la Comisión de Transportes y Turismo del Parlamento Europeo, han presionado en repetidas ocasiones para que las políticas de la UE sean modificadas y sean más favorables para los intereses de los fabricantes (CEO 2015).

4 La abreviatura de *GEAR 2030* significa «High Level Group on the Competitiveness and Sustainable Growth of the Automotive Industry in the European Union» (Grupo de Alto Nivel sobre Competitividad y Crecimiento Sostenible de la Industria del Automóvil de la Unión Europea).

- > Los *vínculos personales* son otra forma de establecer relaciones a largo plazo entre los agentes políticos y económicos, y constituyen uno de los numerosos mecanismos que mantienen las redes informales de las clases dominantes, formadas predominantemente por hombres blancos (Eberhardt 2012, 116). El llamado *fenómeno de puerta giratoria* ilustra cómo, a menudo, los ejecutivos de larga data en grandes empresas asumen puestos clave en el sector público del aparato del Estado. Aún más frecuentemente, los políticos asumen puestos de responsabilidad en la industria después del término de su mandato. De esta manera, las empresas y asociaciones adquieren valiosos conocimientos y un acceso directo al sistema político del país en cuestión.

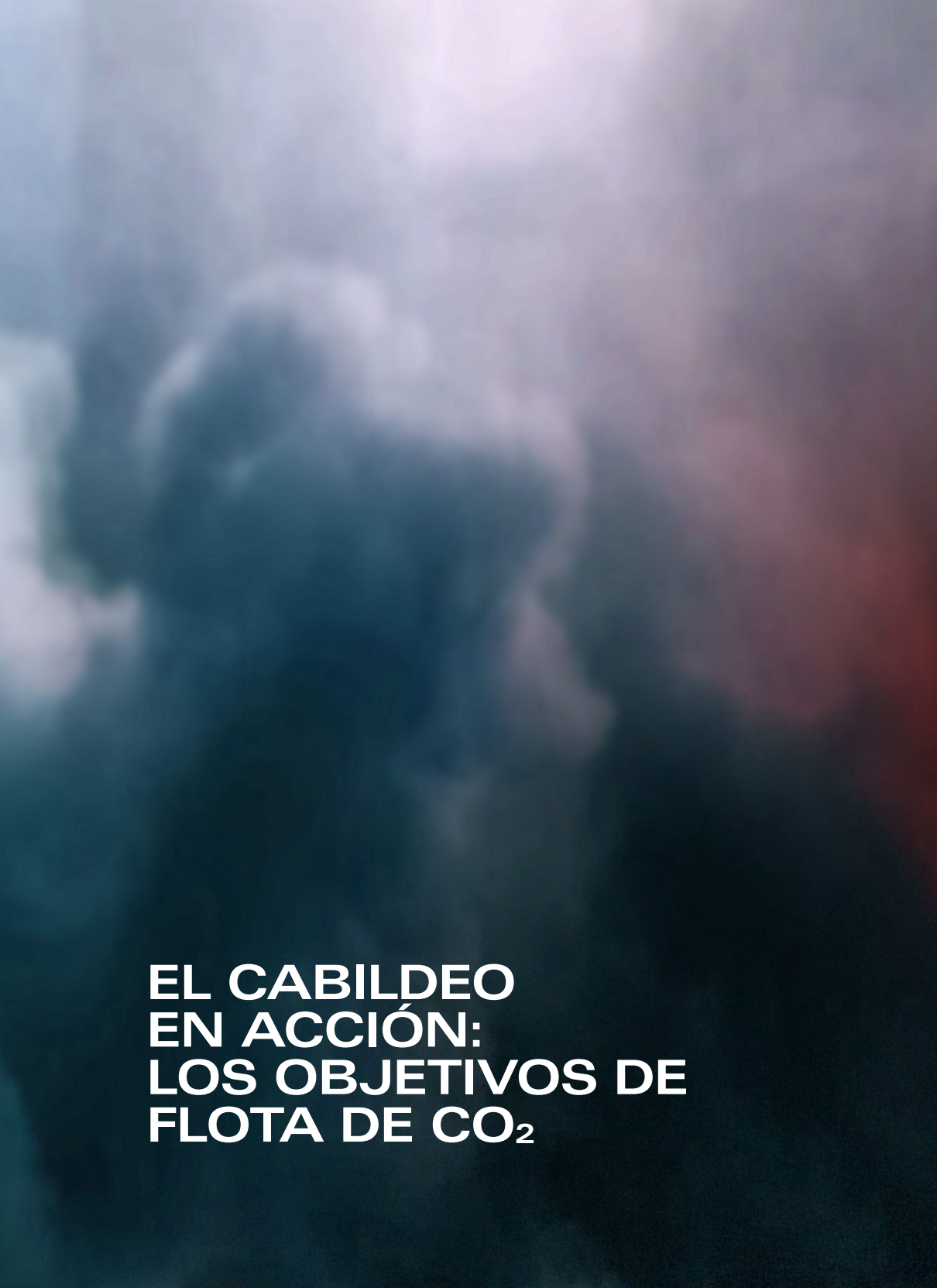
Antes de asumir sus cargos actuales, la mayoría de los principales cabildeos de los fabricantes de automóviles alemanes ocupaban posiciones de influencia en Alemania o en la UE. Uno de los casos más conocidos es el de Matthias Wissmann. En la década de los 90, cuando era ministro de transportes de Alemania con el canciller Helmut Kohl, fue colega de gabinete de Angela Merkel, que por aquel entonces era ministra de medio ambiente. Más adelante, entre 2007 y 2018, fue presidente de la VDA. En este cargo, aprovechó en repetidas ocasiones su estrecha relación con la canciller Merkel para reducir la carga normativa de los fabricantes de automóviles alemanes, tanto a nivel nacional como a nivel europeo (Greenpeace 2016, 7; Katzemich 2018).

- > Una segunda forma de vínculos personales se da cuando los políticos tienen *trabajos complementarios o una doble función*. Numerosos eurócratas son consultores o figuran de otra manera en la nómina de las empresas de cabildeo y de los principales grupos empresariales. Sigmar Gabriel (SPD) es un típico ejemplo de un *político con un doble juego*. Mientras ocupaba el cargo de Ministro Presidente de Baja Sajonia (1999–2003), también fue miembro del consejo de supervisión de Volkswagen. Posteriormente, cuando era líder de la oposición en el parlamento de dicha región alemana, fundó una empresa de consultoría llamada *Communication, Network, Service* (CoNeS). En virtud de este cargo, Volkswagen le pagó 130 000 € por sus servicios de asesoría y el entonces presidente de la ACEA, Bernd Pischetsrieder, le encomendó la tarea de oponerse activamente a los valores límite previstos para las emisiones de gases de escape en toda la UE. En 2005, como Ministro Federal designado para el medio ambiente, se aseguró de que el nuevo gobierno adoptase la posición de la ACEA con respecto a la regulación de las emisiones (Greenpeace 2016, 30).

Las organizaciones de protección de los consumidores y del medio ambiente tienen una capacidad mucho menor de influir en la política de transporte de la UE. No solo tienen un peso político considerablemente inferior, sino que también tienen muchos menos recursos a su disposición para el trabajo de cabildeo. La ONG T&E estuvo representada en el influyente grupo de expertos CARS 21, al menos temporalmente. Pero esto no era algo evidente: a menudo, solo los funcionarios de las grandes empresas forman parte de dichos grupos. En tales casos, las ONG tienen que pelear para poder sentarse a la mesa de los cabilderos y los burócratas, protestando y llamando la atención de los ciudadanos sobre su exclusión. Hasta cierto punto, estas organizaciones pueden utilizar su reconocimiento público para compensar la relativa debilidad de su poder de cabildeo. Si consiguen difundir las maquinaciones de la industria automovilística en los medios de comunicación y difundir su contraperitaje, podrán ejercer presión sobre las instituciones de la UE.

Los cabilderos de la industria automovilística y los ecologistas tienen conexiones diferentes con las instituciones de la UE, que practican la *selectividad estratégica* para beneficiar a sus agentes sociales preferidos. Todos los comisarios de industria, junto con su dirección general (GROW), han respaldado sistemáticamente los intereses del capital automovilístico, cuya enorme capacidad de cabildeo también le ofrece la flexibilidad necesaria para trabajar con los demás comisarios. Por el contrario, la DG Medio Ambiente (ENV) y la DG Acción por el Clima (CLIMA) tienden a respaldar la posición de las ONG. Con respecto al reglamento sobre los vehículos de motor, los comisarios de medio ambiente y de industria a menudo están en desacuerdo.

Una situación similar se da en el Parlamento Europeo, en el que la Comisión ECON defiende los intereses de la industria automovilística, mientras que la mayoría de los miembros de la Comisión ENVI recogen las demandas de los grupos ecologistas. Para organizaciones como T&E, los legisladores de políticas ambientales son los interlocutores más accesibles, incluso en los distintos grupos parlamentarios. Las entidades expresamente responsables de la política de transporte (DG MOVE, la Comisión TRAN y el Consejo TTE) no juegan un papel importante en muchos de los enfrentamientos relativos a la industria automovilística. Por regla general, desempeñan un papel menos importante que sus homólogos medioambientales y económicos, pero tienden a ponerse de parte de la industria.



**EL CABILDEO
EN ACCIÓN:
LOS OBJETIVOS DE
FLOTA DE CO₂**

El lobby automovilístico tiene muchos aliados en las instituciones de la UE y un sinfín de formas de hacer valer sus intereses. Esto queda claro a la vista de numerosos enfrentamientos relativos a la regulación política de esta industria. Uno de los ejemplos más significativos tiene que ver con los objetivos de flota de CO₂, que establecen un límite superior en las emisiones medias de los vehículos nuevos vendidos por los fabricantes de automóviles. Estos objetivos están diseñados para asegurar que los motores de combustión interna sean más eficientes, pero también afectan a cómo deben comercializarse los vehículos eléctricos y otras formas de propulsión alternativas. Las disputas políticas a este respecto muestran cómo la industria automovilística, y en particular los fabricantes alemanes, ha intentado debilitar en reiteradas ocasiones los citados objetivos y posponer su implementación, mientras que las organizaciones medioambientales y sus interlocutores en las instituciones de la UE han sido partidarios de unos objetivos más ambiciosos. Un estudio realizado por Felix Nowack y Benjamin Sternkopf (2015) pone de manifiesto los enfrentamientos con los grupos de cabildeo en relación con los objetivos de flota hasta 2014.

LA LUCHA POR LOS PRIMEROS VALORES LÍMITE VINCULANTES (2007-2009)

Habiendo declarado el fracaso del compromiso voluntario de los fabricantes de automóviles a principios de 2007, la Comisión Europea anunció su nueva estrategia consistente en introducir un reglamento vinculante. El hecho de que la declaración de la Comisión incluyese una referencia explícita a un informe de CARS 21 de 2006 (véase más arriba) ya dejaba entrever la orientación de su futuro proyecto de reglamento. El lobby automovilístico tuvo la ventaja de disponer de un acceso muy temprano y directo a los comisarios, que, tal y como se preveía, recurrieron a los *conocimientos* de la industria automovilística a la hora de evaluar el impacto de dicho reglamento. El lobby ecologista, en cambio, no tuvo ninguna oportunidad de ayudar a establecer el orden del día. Finalmente, en diciembre de 2007, la Comisión presentó una propuesta de reglamento que, pese a hacer concesiones menores a los grupos ecologistas, adoptaba en gran medida la línea del capital automovilístico.

Sin embargo, después de esto, los industriales del sector automovilístico europeo, que habían colaborado muy estrechamente, rompieron filas y la ACEA perdió su fuerza unificadora, ya que el citado reglamento, al centrarse en el segmento de automóviles de gama alta, habría afectado a los fabricantes alemanes con mucha más dureza que a sus competidores franceses e italianos. A continuación, junto con la VDA, recurrieron al cabildeo interno del Gobierno federal alemán aprovechando su estrecha relación con la canciller Angela Merkel, el ministro de medio ambiente Sigmar Gabriel

y el ministro de transportes Wolfgang Tiefensee, que intervinieron públicamente para defender los intereses de los fabricantes de automóviles de su país. Gabriel acusó a la Comisión de librar una guerra de competencia entre los fabricantes de automóviles alemanes y sus homólogos franceses e italianos (Tagesschau.de 2007).

En una cumbre bilateral, en junio de 2008, se produjo una confrontación entre los principales protagonistas, Alemania y Francia. Los alemanes consiguieron importantes concesiones para su industria automovilística. Por medio de la Comisión ENVI del Parlamento Europeo, las ONG ecologistas intentaron evitar un mayor debilitamiento del citado reglamento. Sin embargo, esta comisión no logró sus objetivos en el procedimiento de triálogo posterior y el Reglamento 443/2009 de 23 de abril de 2009 tuvo un sello inequívocamente alemán. Con arreglo a este Reglamento, los automóviles nuevos solo estarían autorizados a emitir una media de 130 gramos de CO₂ por kilómetro hasta 2015, reduciéndose esta cantidad a 95 gramos hasta 2020 (el llamado «Objetivo 2020»). Asimismo, se asignó a cada empresa un objetivo de flota propio, en función del peso medio de sus nuevos vehículos. Los fabricantes de automóviles más pesados salieron beneficiados, ya que se les permitía emitir más gases de efecto invernadero. Las organizaciones ecologistas estuvieron de acuerdo con los objetivos, pero su batalla contra una serie de resquicios legales y en pos de una implementación más estricta fue en vano. En todo caso, ninguno de los objetivos supuso un gran desafío para la mayoría de los fabricantes de automóviles. Esta medida no ofrecía ningún incentivo más allá de continuar con el desarrollo tecnológico en una situación sin cambios.

LA LUCHA DE LOS LOBBIES POR EL ESTABLECIMIENTO DE OBJETIVOS ESPECÍFICOS (2012-2014)

En el Reglamento 443/2009, la Comisión se comprometió a presentar una propuesta, antes de finales de 2012, en la que se especificase cómo debía ponerse en práctica el Objetivo 2020. En la disputa surgida al respecto, subsistió el *desequilibrio condicionado estructuralmente en las relaciones de competencia* entre el lobby ecologista y aquello automovilístico (Nowack / Sternkopf 2015, 52). La propuesta de la Comisión no solo iba precedida por otro documento estratégico de CARS 21 en el que se marcaba el camino a seguir, sino que los principales cabilderos alemanes llamaron a sus aliados en el aparato del Estado alemán y aquello europeo a atenuar el impacto del Reglamento.

Tras unas conversaciones confidenciales con los grupos de cabildeo, los funcionarios del Ministerio Federal de Economía se dirigieron a su jefe, Philipp Rösler, del Partido Democrático Libre (FDP), que, a su vez, se puso en contacto con su compatriota, el Comisario europeo de Energía, Günther Oettinger, de la Unión Demócrata Cristiana de Alemania (CDU). Al mismo tiempo, el 5 de julio de 2012, Martin Winterkorn, Director

General de Volkswagen, escribió a Oettinger, quien forzó a la comisaria europea de Acción por el Clima, Connie Hedegaard, a hacer concesiones a la industria automovilística (Greenpeace 2016, 24). Del mismo modo, el Director General de Fiat, Sergio Marchionne, consiguió que el italiano Antonio Tajani, comisario de Industria de la UE en aquel momento, tuviese en cuenta las preocupaciones de la industria automovilística. Como consecuencia de ello, el 11 de julio la Comisión adoptó una versión diluida del proyecto de Reglamento. Al día siguiente, Oettinger respondió a Winterkorn, informándole de la misión cumplida (Gammelín / Cáceres / Bigalke 2015). Las críticas públicas posteriores llevaron al presidente de la VDA, Matthias Wissmann, a salir en defensa de Oettinger. No es de extrañar, ya que ambos forman parte del llamado *Pacto Andino* de Alemania, una «red de viejos amigos» dentro de la CDU (Greenpeace 2016, 24).

Cuando los representantes de la UE anunciaron un acuerdo en el procedimiento de triálogo el 24 de junio, ello provocó de nuevo una actividad frenética entre los conglomerados alemanes, que lograron poner en marcha a un importante aliado, el Ministro Presidente de Baviera Horst Seehofer, el cual llamó inmediatamente a la canciller Merkel. El presidente de la VDA, Matthias Wissmann, también escribió una carta solicitando la intercesión de la canciller. Esto tuvo el efecto deseado, y la cancillería alemana llamó a los otros Gobiernos durante los días siguientes. Se esperaba que el compromiso aprobado por el Consejo de Ministros Europeo el 27 de junio fuese una simple formalidad. Sin embargo, Merkel persuadió al primer ministro irlandés Enda Kenny, como Jefe de Gobierno del país que ostentaba la Presidencia rotatoria del Consejo Europeo, para que retirase este asunto del orden del día (Brühl 2013; Lamparter / Pinzler / Tatje 2013; Greenpeace 2016, 19). Desde la crisis financiera, la República de Irlanda ha dependido de las garantías crediticias de Alemania. Unos meses más tarde, BMW expresó su agradecimiento haciendo una generosa donación a la CDU. Hasta el 29 de noviembre no se llegó a un nuevo compromiso, que fue adoptado oficialmente en febrero de 2014. Entre otras cosas, esto supuso que el Objetivo 2020 fuese pospuesto hasta 2021 (T&E 2018a).

EL TERCER ACTO: EL PROYECTO DE LA COMISIÓN PARA LOS OBJETIVOS DE 2030

En 2017, la Comisión Europea presentó una nueva propuesta sobre cómo organizar los objetivos de flota para 2025 y 2030. Según T&E, en 2030 los nuevos vehículos deberían emitir, como objetivo mínimo, un 60 % menos de CO₂ que en 2021, a fin de cumplir con los compromisos contraídos en el acuerdo climático de París. Jos Delbeke, el Director General de la DG CLIMA de la Unión Europea, prometió a T&E que la Comisión incluiría una cuota fija de *automóviles de emisión cero* en el Reglamento (T&E 2017). Aparte de esto, el proyecto de Reglamento volvía a tener el sello

inconfundible de la influencia de la VDA, especialmente al establecer un porcentaje como objetivo para 2030 en lugar de fijar una cifra absoluta. La VDA consideraba el 20 % como el máximo factible. Sin embargo, la amenaza de una cuota de automóviles eléctricos era un quebradero de cabeza para ella.

Dado que la canciller Merkel estaba ocupada con las negociaciones para formar un gobierno de coalición, el 26 de octubre de 2017 el presidente de la VDA, Matthias Wissmann, llamó a Martin Selmayr, jefe de gabinete del presidente de la Comisión Europea, Jean-Claude Juncker. ¿Su objetivo? Evitar que la UE penalizase a los fabricantes de automóviles que no cumplieren la cuota de vehículos eléctricos. Al mismo tiempo, los ministerios alemanes pertinentes se pusieron en contacto con Günther Oettinger, comisario de Presupuestos por entonces, que volvió a intentar influir en las acciones emprendidas por los departamentos de los demás comisarios. El ministro de Asuntos Exteriores, Sigmar Gabriel, también se aseguró de ejercer presión sobre Juncker. Al final, la Comisión abandonó la cuota fija para automóviles impulsados por baterías. Sin embargo, los alemanes no consiguieron deshacerse del objetivo provisional para 2025 (Becker / Schult / Traufetter 2017; Götze 2017; Hucko 2017).

El 8 de noviembre de 2017, los comisarios presentaron su propuesta, según la cual los vehículos nuevos fabricados por cada compañía deberían emitir una media del 15 % menos de CO₂ hasta 2025 y un 30 % menos hasta 2030. Además, hasta 2025 el 15 % de sus ventas de automóviles deberían ser vehículos con un bajo nivel de emisiones (vehículos eléctricos o con sistemas de impulsión alternativos), cifra que aumentaría hasta el 30 % para 2030. En lugar de sanciones, en esta ocasión la Comisión optó por una política de incentivos (Spiegel Online 2017). Las organizaciones ecologistas como T&E se sintieron decepcionadas con el proyecto del Reglamento, mientras que los fabricantes de automóviles estuvieron encantados con su regalo anticipado de Navidad.

LA RESPUESTA DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO DE MINISTROS A LOS OBJETIVOS DE 2030

La esperanza surgió de nuevo en el Parlamento Europeo, en el que la ponente de la Comisión ENVI, Miriam Dalli (Malta), recogió las demandas de las organizaciones medioambientales. A pesar una fuerte presión por parte de la industria, el 10 de septiembre Dalli consiguió asegurar un apoyo mayoritario para una serie de objetivos ambiciosos en una reunión de la Comisión ENVI (Morgan 2018). El 3 de octubre, el Parlamento Europeo adoptó en gran medida las propuestas realizadas por su comisión de medio ambiente y decidió que los fabricantes de automóviles europeos deberían reducir las emisiones de CO₂ de sus vehículos nuevos en un 20 % hasta 2025 y en un 40 % hasta 2030. Los vehículos de baja emisión y de emisión

cero deberían representar el 20 % de los vehículos nuevos hasta 2025 y el 35 % hasta 2030. Por último, a diferencia de la Comisión Europea, el Parlamento decidió imponer dolorosas sanciones a aquellos fabricantes que no cumplieren dichas cuotas (Spiegel Online 2018b). Cuando la VDA y la ACEA afirmaron que esto podría suponer el fin de la industria automovilística europea, la Comisión salió rápidamente en su defensa y advirtió de las consecuencias de la propuesta de la Comisión ENVI. Las organizaciones de protección de los consumidores y del medio ambiente, por el contrario, acogieron con satisfacción la decisión tomada por el Parlamento, aunque hicieron hincapié en que incluso estas medidas no serían suficientes para cumplir los objetivos establecidos en el acuerdo climático de París (T&E 2018e).

La pelota estaba en el tejado del Consejo Europeo. Las diferencias entre las estrategias a largo plazo adoptadas por los Gobiernos de los Estados miembros trajeron consigo un tira y afloja entre bastidores en las semanas anteriores a la reunión del Consejo. Algunos querían aferrarse al motor de combustión interna durante el mayor tiempo posible, mientras que otros ya estaban adoptando medidas decididas para favorecer la implementación de vehículos eléctricos. Muy pronto surgieron unas líneas claras de batalla. Por un lado, algunos países fabricantes de automóviles, como Francia, Italia y España, lideraban un grupo de 19 Estados miembros que defendía un objetivo para 2030 razonablemente ambicioso de al menos un 40 %, reforzando así la posición del Parlamento. Frente a ellos, Alemania encabezaba un grupo de países que incluía a Rumanía, Bulgaria, Hungría, Eslovaquia y la República Checa, que rechazaba este objetivo y se centraba en el objetivo del 30 % de la Comisión. Como en ocasiones anteriores, la cancillería alemana llamó a varios países en un intento de alejarlos del grupo contrario (T&E 2018d, Zeit Online 2018a). Acertadamente, Julia Poliscanova, de T&E, advirtió de que no debía permitirse que Alemania chantajease a todo el continente para resarcirse del fracaso de su estrategia de diésel (T&E 2018e).

Mientras tanto, la Ministra de Medio Ambiente, Svenja Schulze (SPD), rompía filas con la postura férrea de Alemania, llegando a pedir una reducción del 50 % hasta el año 2030. Sin embargo, los representantes de la industria automovilística intervinieron y Merkel volvió a meter a Schulze en vereda. El 25 de septiembre, en una reunión anual de la industria alemana (*Tag der Deutschen Industrie*) organizada por la Asociación de la Industria Alemana (BDI), Merkel se pronunció claramente en favor de la posición de la Comisión, más propicia para los intereses de dicha industria. Ante las críticas dentro de sus propias filas, Schulze se vio obligada a dar un giro de 180 grados (Spiegel Online 2018a; Traufetter 2018).

Antes de la decisiva reunión del Consejo del 9 de octubre, la ministra declaró públicamente su apoyo a la posición de Alemania por un sentido de responsabilidad colectiva

del gabinete. En cualquier caso, su influencia en la maratónica reunión de 14 horas que se celebró fue mínima. Mientras avanzaba la reunión, la cancillería llamó a los otros Gobiernos y acabó consiguiendo imponer su postura favorable a la industria automovilística. Al final, la ministra austriaca de Medio Ambiente, Elisabeth Köstinger, fue quien inclinó la balanza a favor de Alemania. En aquel momento, Austria ocupaba la Presidencia rotativa del Consejo Europeo. Köstinger logró imponer un acuerdo del 35 % hasta 2030, así como una serie de excepciones que diluían aún más este objetivo (Pieper 2018). Este acuerdo fijaba un objetivo del 15 % hasta 2025 y estipulaba que los vehículos de baja emisión y de emisión cero deberían representar el 30 % de las ventas de automóviles hasta 2030, aunque no se impondrían sanciones a las empresas que no cumplieren dicho objetivo (Kafsack 2018).

En última instancia, el 17 de diciembre, después de 27 horas de arduas negociaciones en el procedimiento de triálogo, la Comisión, el Parlamento y el Consejo de Ministros pudieron llegar a un acuerdo: las emisiones de CO₂ deberían reducirse en un 15 % hasta 2025, lo que aumentaría al 37,5 % hasta 2030. La proporción de vehículos de baja emisión y de emisión cero debería llegar al 15 % hasta 2025 y al 35 % hasta 2030. Sin embargo, la UE no solo desistió de establecer un sistema de sanciones con respecto a esta cuota de automóviles eléctricos, sino que dejó varias lagunas normativas (T&E 2018f; Zeit Online 2018b). Por otro lado, en los últimos años se ha demostrado que los fabricantes de automóviles habían manipulado los resultados de las pruebas, siendo los niveles de emisiones reales un 42 % superiores a los que figuraban en los informes. Aunque en septiembre de 2017 la Comisión introdujo los *Procedimientos Mundialmente Armonizados para Pruebas de Vehículos Ligeros* (WLTP), considerablemente más estrictos, solo un año más tarde se descubrió que los fabricantes también podían falsificar estos resultados, lo que podría debilitar considerablemente el efecto práctico de los nuevos valores límite (T&E 2018c).

Sin embargo, con todo, el acuerdo aprobado puede ser considerado como un éxito para los ecologistas, al menos por el momento, aunque no debe olvidarse que aún está muy lejos de los objetivos del acuerdo climático de París. Si bien los fabricantes de automóviles deberán fabricar considerablemente más vehículos eléctricos, esto no evitará que el cambio climático global siga avanzando.

LA FUERZA DEL LOBBY AUTOMOVILÍSTICO IMPIDE UNA REVOLUCIÓN DEL TRANSPORTE

El peso económico y el cabildeo político del capital de la industria automovilística constituyen un obstáculo importante para lograr una revolución socioambiental del transporte en Europa. Incluso en mayor medida que al nivel de los Estados miem-

bros, el lobby automovilístico tiene línea directa a los pasillos del poder en la Unión Europea, como demuestran los años de disputas sobre los objetivos de flota de CO₂. Engrasando regularmente las ruedas del poder en las instituciones de la UE, siendo dominantes en los grupos de expertos como CARS 21 y recurriendo a los estrechos vínculos personales entre los cabilderos y los eurócratas, los fabricantes de automóviles y las asociaciones automovilísticas han conseguido una y otra vez forzar valores límite de CO₂ favorables a sus intereses y debilitar las legislaciones o acabar con proyectos de reglamentos demasiado ambiciosos. Hasta la fecha, esto ha permitido a los fabricantes de vehículos asegurarse de que todas las nuevas disposiciones sean tan débiles que no les supongan ningún esfuerzo serio más allá de continuar con las innovaciones tecnológicas en las que ya estuviesen trabajando. Mientras tanto, las organizaciones de protección de los consumidores y del medio ambiente están pasando por momentos difíciles, a pesar de haber podido conseguir algunos éxitos puntuales mediante la crítica pública y el cabildeo para ayudar a garantizar que los objetivos de CO₂ realmente sean endurecidos de manera gradual. Sin duda, el reciente acuerdo sobre los objetivos para 2025 y 2030 puede verse como una victoria parcial para el lobby ecologista, lo que demuestra que la influencia de los fabricantes de automóviles no es ilimitada.

Un segundo foco de conflictos en las negociaciones sobre los valores límite de CO₂ surge de la voluntad de varios Estados miembros de la UE de imponer unos requisitos más estrictos, en parte porque sus fabricantes de automóviles cuentan con una ventaja competitiva con respecto a los vehículos de baja emisión, pero también porque están orientados hacia una transición más rápida a los vehículos eléctricos. Después de todo, la crisis climática se considera cada vez más como un problema que ha de ser abordado. Mientras tanto, las empresas automovilísticas y el Gobierno federal alemanes, decididos a continuar fabricando sus contaminantes aunque rentables «devoradores de gasolina» durante el mayor tiempo posible, están trabajando sin descanso para evitar que se fijen objetivos medioambientales ambiciosos. Desgraciadamente, estos fabricantes alemanes dominan el lobby automovilístico europeo, al igual que el Gobierno alemán domina la Unión Europea. A pesar de que (insólitamente) no han conseguido imponer su voluntad en todos los ámbitos relacionados con los últimos valores límite, su capacidad para ralentizar el progreso aún es suficiente para bloquear una política climática ambiciosa. Por este motivo, la política de transporte de la UE no solo continúa estando muy lejos de los objetivos climáticos de París, sino que una revolución integral del sector del transporte está siendo reducida a poco más que una perspectiva lejana.

A blurred background of city lights at night, featuring a prominent vertical blue light source in the upper center and various other colorful lights (yellow, red, green) scattered throughout, creating a bokeh effect.

**ESTRATEGIAS
PARA LOGRAR
UNA REVOLUCIÓN
SOCIOAMBIENTAL DEL
TRANSPORTE**

Entonces, ¿qué estrategia podría romper el dominio del capital de la industria automovilística a nivel europeo y ayudar a conseguir dicha una revolución integral en el sector del transporte? ¿Qué agentes podrían poner en práctica dicha estrategia? Los partidos y movimientos de izquierda deben asumir una doble función y, por tanto, implementar una estrategia en dos planos. En primer lugar, deben trabajar para deshacer el dominio del capitalismo fósil en el sector del transporte y, en segundo lugar, deben aspirar a ir más allá del capitalismo verde⁵ en la forma de la promoción de vehículos eléctricos.

El desafío más acuciante es reducir las emisiones de gases de efecto invernadero y contaminantes de los vehículos lo antes posible. Por ello, la eliminación progresiva del motor de combustión interna es la máxima prioridad. Para lograrlo, es necesario ofrecer un apoyo pragmático a los agentes sociales comprometidos con unos objetivos de flota ambiciosos y una transición rápida a los vehículos eléctricos. En resumidas cuentas, esto significa que la tarea principal es socavar la posición del capital de la industria automovilística alemana y sus mediadores políticos, de manera que no puedan bloquear el progreso político a nivel europeo. Existen varios argumentos favorables a esta estrategia. Quebrar la resistencia de las corporaciones más retrógradas tendría el impacto material más amplio y el mayor significado simbólico. Además, esta sería la manera más efectiva de mostrar a la opinión pública el modelo empresarial y las prácticas de cabildeo de Volkswagen, Daimler y BMW.

Simultáneamente, los agentes de izquierda, como los movimientos ecologistas de base, deben poner en entredicho la nueva visión del capitalismo verde y señalar sus «puntos ciegos». Ante todo, esto significa luchar contra el dominio del automóvil en sí, incluyendo los vehículos eléctricos, autónomos y conectados en red. Esta también sería la mejor manera de proteger a las organizaciones más moderadas dedicadas a la política de transportes, ya que, tal y como muestra la historia de los movimientos sociales, a menudo es necesaria la oposición radical de un grupo para permitir que otros implementen con éxito reformas pragmáticas (Müller 2006). Una tercera alternativa es abogar por una gran revolución del transporte, basada en una expansión a gran escala del transporte público universalmente accesible desde el punto de vista económico, provisto por varios modos y operadores interconectados de manera inteligente. Además, a fin de reducir el uso del automóvil, es necesario desarrollar considerablemente la infraestructura para peatones y ciclistas, ya que

5 El capitalismo verde revitalizaría la sociedad capitalista en crisis mediante un enfoque general centrado en la modernización medioambiental en todos los ámbitos sociales. Ello permitiría abrir nuevas áreas para la inversión y abordar la crisis de hegemonía del capitalismo. Sin embargo, este modelo no eliminaría las causas subyacentes de la crisis socioambiental.

en este modelo los vehículos motorizados privados solo desempeñarían un papel marginal. Dicho desarrollo también requeriría necesariamente realizar modificaciones en las estructuras residenciales rurales y urbanas, así como en la manera en la que las personas organizan su tiempo de trabajo y su vida privada. Asimismo, deberían planearse enfoques de Conversión y Transición Justa para los muchos trabajadores que aún dependen directa o indirectamente de los automóviles en la actualidad (Candeias et al. 2011).

La estrategia en dos planos mencionada anteriormente debe abarcar un planteamiento multidimensional. El trabajo crítico de ONG como T&E, el Observatorio de Corporaciones en Europa (CEO) y otros grupos similares es fundamental a la hora de contrarrestar el capital de la industria automovilística y propiciar una mejor actitud de esta industria con respecto a los Reglamentos de la UE. Exponer a la opinión pública sus prácticas de cabildeo es una forma útil de conseguir esto, no con el fin de restaurar la supuesta neutralidad y servicio al bien común de la UE, sino más bien para plantar cara al lobby automovilístico en el tan disputado campo de la normativa comunitaria. Para ello, deberán consolidarse en última instancia los puntos de apoyo clave de los grupos ecologistas en el aparato de la UE (véase más arriba), ya que, según cabe esperar, la UE se volverá más democrática en su conjunto a medida que aumente el papel que desempeña el Parlamento Europeo. Al fin y al cabo, las estructuras democráticas ofrecen a los grupos de la amplia sociedad civil la mejor manera de expresar sus puntos de vista, mientras que el capital de la industria automovilística sigue beneficiándose de la dependencia de la UE de su opaco órgano ejecutivo, la Comisión (Candeias / Demirović 2017).

Sin embargo, esto requerirá una presión creciente desde abajo. Precisamente debido a la *selectividad estratégica* a gran escala de la UE, la lucha en defensa del medio ambiente difícilmente podrá ganarse solo allí. Los esfuerzos realizados en Bruselas continuarán siendo una tarea infructuosa a menos que estén respaldados por un amplio movimiento que abogue por una revolución del transporte a diferentes niveles. Ya existen muchos indicios de un movimiento incipiente de estas características en toda Europa: desde iniciativas como *Volksentscheid Fahrrad*, que presionan para conseguir un referéndum sobre el uso de las bicicletas en Berlín, hasta la campaña contra la privatización de la empresa estatal de ferrocarriles de Alemania (*Deutsche Bahn*), pasando por movimientos que se oponen a proyectos de infraestructura de gran envergadura, tales como el aeropuerto principal planeado en Notre-Dame-des-Landes en Francia y pistas adicionales para los aeropuertos en Viena, Londres y Fráncfort. También hay prometedores proyectos de transporte municipal, tales como la infraestructura para ciclistas construida en Copenhague y Ámsterdam, los planes para introducir un transporte

público gratuito en Luxemburgo y la campaña para convertir el centro de Madrid en una zona libre de automóviles. De hecho, existen numerosas iniciativas que promueven una revolución del transporte urbano, muchas de ellas impulsadas por activistas de base.

Hasta la fecha, sin embargo, estas iniciativas han sido más un crisol fragmentado que un mosaico coherente. Por lo tanto, lo que se necesita es un movimiento más abierto a la confrontación y orientado a la acción, que cree un punto de inflexión, un cambio radical. Dicho movimiento debería actuar desde una posición relativamente externa, que es precisamente lo que le permitiría cambiar las reglas del juego. Buscaría deslegitimar gravemente a las grandes empresas y a su producto, el automóvil, para continuar atacando su base de poder material. La fuerza de cabildeo de los fabricantes de automóviles solo podrá reducirse cuando estos vehículos se hayan convertido en un anatema social tan grande como los cigarrillos (Aljets / Müller 2018).

A este respecto, el movimiento por la justicia climática puede servir como un modelo a seguir, ya que en los últimos años ha logrado establecer grupos de acción en muchas partes de Europa que perdurarán y que están conectados internacionalmente. Sus acciones de desobediencia civil se centran en puntos de producción regionales asociados con el cambio climático, tales como centrales de carbón, minas a cielo abierto y gaseoductos. Estas tácticas han permitido a los grupos de acción politizar en gran medida la política energética y tener un impacto en toda Europa a partir de las organizaciones de base (Sander 2016).

Por ello, también son necesarias las acciones de desobediencia civil relativas a la política de transporte. Si un movimiento dedicado a la revolución del transporte consiguiese unir sus fuerzas en los niveles inferiores, poner los conflictos en el orden del día y lograr una amplia visibilidad, podría tener un impacto similar a nivel europeo. Junto con las ONG activas en Bruselas, esta base y este respaldo social podrían conseguir debilitar el poder de los grupos de presión de la industria automovilística y sentar los cimientos de una revolución socioambiental del transporte.

BIBLIOGRAFÍA

Aljets, Janna / Müller, Tazio: Autoland bald abgebrannt? Zwölf Thesen für eine Bewegung gegen die deutsche Automafia, Bruselas/Berlin 2018.

ALTER-EU: Introduction, en: ALTER-EU (ed.): Corporate Capture in Europe. When big business dominates policy-making and threatens our rights, Bruselas 2018, 6–15.

Balsmeyer, Heiko / Knierim, Berndhard: Klimakrise, Autoindustrie und Verkehrspolitik, en: Zeitschrift für marxistische Erneuerung, 114, 2018, 60–69.

Bandelow, Nils C. / Kundolf, Stefan / Lindloff, Kirstin: Agenda Setting für eine nachhaltige EU-Verkehrspolitik. Akteurskonstellationen, Machtverhältnisse und Erfolgsstrategien, Berlin 2014.

Becker, Markus / Schult, Christoph / Traufetter, Gerald: Abgasplan der EU-Kommission Berlin will deutsche Autoindustrie schützen, Spiegel Online, 07.11.2017, disponible en: <http://www.spiegel.de/auto/aktuell/autoindustrie-berlin-bremst-co2-plan-der-eu-kommission-a-1176859.html> (15.12.2018).

Brühl, Jannis: *Irritationen wegen Merkel und Autolobby*. Politik mit Pferdestärken, Süddeutsche Zeitung, 28.06.2013, disponible en: <https://www.sueddeutsche.de/wirtschaft/irritationen-wegen-merkel-und-autolobby-politik-mit-pferdestaerken-1.1707976> (15.12.2018).

Candeias, Mario / Rilling, Rainer / Röttger, Bernd / Thimmel, Stefan (eds.): Globale Ökonomie des Autos. Mobilität, Arbeit, Konversion, Hamburgo 2011.

Candeias, Mario / Demirović, Alex (eds.): Europe – what’s left? Die Europäische Union zwischen Zerfall, Autoritarismus und demokratischer Erneuerung, Münster 2017.

Corporate Europe Observatory (CEO) / Friends of the Earth Europe (FoE Europe): Driving Into Disaster. How the EU’s Better Regulation agenda fuelled Dieselgate, s. a.

Corporate Europe Observatory (CEO): Lobbying under the radar continues: MEP-industry forums still avoid scrutiny, 12.10.2015, disponible en: <https://corporateeurope.org/power-lobbies/2015/10/lobbying-under-radar-continues-mep-industry-forums-still-avoid-scrutiny> (15.12.2018).

Corporate Europe Observatory (CEO): Corporate interests continue to dominate key expert groups, 14.02.2017, disponible en: <https://corporateeurope.org/expert-groups/2017/02/corporate-interests-continue-dominate-key-expert-groups> (15.12.2018).

Daum, Timo: Das Auto im digitalen Kapitalismus. Dieselskandal, Elektroantrieb, autonomes Fahren und die Zukunft der Mobilität, Rosa-Luxemburg-Stiftung (ed.), Berlin 2018.

Eberhardt, Pia: Lobbyismus und europäische Postdemokratie. Einblicke in den EU-Staats-Zivilgesellschafts-Komplex im Kontext der Krise, en: Forschungsgruppe Staatsprojekt Europa (ed.): Die EU in der Krise. Zwischen autoritärem Etatismus und europäischem Frühling, Münster 2012, 105–122.

Gammelmin, Kerstin / Cáceres, Javier / Bigalke, Silke: *Kampf gegen harte CO₂-Auflagen*. Oettinger, Freund der Autoindustrie, Süddeutsche Zeitung, 02.10.2015, disponible en: <https://www.sueddeutsche.de/wirtschaft/kampf-gegen-harte-co-auflagen-oettinger-freund-der-autoindustrie-1.1492871> (15.12.2018).

Götze, Susanne: Autolobby schrottet EU-Sanktionen, Klimaretter.info, 01.11.2017, disponible en: <http://www.klimaretter.info/politik/hintergrund/23860-autolobby-schrottet-eu-sanktionen-gegen-hersteller> (15.12.2018).

Greenpeace: Schwarzbuch Autolobby, Hamburgo 2016.

Haas, Tobias: Verkehrswende und Postwachstum – die Suche nach Anknüpfungspunkten, Working Paper der DFG-Kollegforscher_innengruppe Postwachstumsgesellschaften, n.º 4/2018, Jena 2018.

Hucko, Margret: Streit um CO₂-Grenzwerte in der EU Emissionsfreie Fahrzeuge? Nur unter einer Bedingung, Spiegel Online, 03.11.2017, disponible en: <http://www.spiegel.de/auto/aktuell/co2-grenzwerte-in-der-eu-emissionsfreie-fahrzeuge-nur-unter-einer-bedingung-a-1175955.html> (15.12.2018).

Jessop, Bob: State Power. A Strategic-Relational Approach, Cambridge 2010.

Kafsack, Hendrik: Vor Verhandlung im Parlament: EU-Staaten beschließen schärfere CO₂-Grenzwerte für Autos, Frankfurter Allgemeine, 10.10.2018, disponible en: <https://www.faz.net/aktuell/wirtschaft/diesel-affe/eu-staaten-beschliessen-schaerfe-re-co2-grenzwerte-fuer-autos-15830131.html> (15.12.2018).

Katzemich, Nina: Dieselgate and the German Car Industry, en: ALTER-EU (ed.): Corporate Capture in Europe. When big business dominates policy-making and threatens our rights, Bruselas 2018, 88-105.

Lamparter, Dietmar H. / Pinzler, Petra / Tatje, Claas: Gift für das Klima, Zeit Online, 12.09.2013, disponible en: <https://www.zeit.de/2013/37/autoindustrie-bundesregierung-lobbyismus> (15.12.2018).

LobbyControl: Lobbyreport 2017, disponible en: www.lobbycontrol.de/produkt/lobbyreport-2017 (17.12.2018).

MISEREOR / Brot für die Welt / Powershift: Weniger Autos, mehr globale Gerechtigkeit. Diesel, Benzin, Elektro: Die Antriebstechnik allein macht noch keine Verkehrswende, Aquisgrán/Berlin 2018.

Morgan, Sam: MEPs put pedal to metal and boost car CO₂ limits, Euractiv, 11.09.2018, disponible en: <https://www.euractiv.com/section/transport/news/meps-put-pedal-to-metal-and-boost-car-co2-limits/> (15.12.2018).

Müller, Tazio: Other worlds, other values. Alternative value practices in European anticapitalist movement, tesis doctoral, Sussex 2006.

Nowack, Felix / Sternkopf, Benjamin: Lobbyismus in der Verkehrspolitik. Auswirkungen der Interessenvertretung auf nationaler und europäischer Ebene vor dem Hintergrund einer nachhaltigen Verkehrsentwicklung, IVP Discussion Paper 2/2015, Berlin 2015.

Pieper, Malte: Neuwagen bis 2030 EU-Länder für strengere CO₂-Grenzwerte, Tagesschau.de, 10.10.2018, disponible en: <https://www.tagesschau.de/wirtschaft/eu-grenzwerte-autos-105.html> (15.12.2018).

Poulantzas, Nicos: Staatstheorie: Politischer Überbau, Ideologie, Autoritärer Etatismus, Hamburgo 2002.

PricewaterhouseCoopers (PwC): "eascy" – Five trends transforming the automotive industry, Fráncfort del Meno 2017–2018.

Sander, Hendrik: Die Klimagerechtigkeitsbewegung in Deutschland. Entwicklung und Perspektiven, Rosa-Luxemburg-Stiftung (ed.), Berlin 2016.

Spiegel Online: 30 Prozent weniger CO₂-EU-Kommission beschließt Vorgaben für 2030, 08.11.2017, disponible en: <http://www.spiegel.de/auto/aktuell/eu-kommission-beschliesst-co2-vorgaben-fuer-2030-a-1177010.html> (15.12.2018).

Spiegel Online (a): Umweltministerin knickt im Streit um Grenzwerte für Autos ein, 26.09.2018, disponible en: <http://www.spiegel.de/auto/aktuell/svenja-schulze-gibt-forderung-nach-strengen-co2-grenzwerten-fuer-autos-auf-a-1230179.html> (15.12.2018).

Spiegel Online (b): Geringerer Spritverbrauch EU-Parlament stimmt für schärfere CO₂-Grenzwerte, 04.10.2018, disponible en: <http://www.spiegel.de/auto/aktuell/eu-parlament-stimmt-fuer-schaerfere-co2-grenzwerte-a-1231455.html> (15.12.2018).

Tagesschau.de: Geplante Klimaaufgaben der EU für Autobauer. Gabriel spricht von "Wettbewerbskrieg", tagesschau.de, 19.12.2007, disponible en: <https://www.tagesschau.de/wirtschaft/eukommission2.html> (15.12.2018).

Transport & Environment (T&E): Commission stands firm on electric vehicle mandate, 03.10.2017, disponible en: <https://www.transportenvironment.org/news/commission-stands-firm-electric-vehicle-mandate> (15.12.2018).

Transport & Environment (T&E) (a): Most carmakers will meet their 2021 CO₂ targets. Here's how, 02.05.2018, disponible en: <https://www.transportenvironment.org/news/most-carmakers-will-meet-their-2021-co2-targets-heres-how> (15.12.2018).

Transport & Environment (T&E) (b): UK and France to end diesel, petrol car sales by 2040, 26.07.2018, disponible en: <https://www.transportenvironment.org/news/uk-and-france-end-diesel-petrol-car-sales-2040> (15.12.2018).

Transport & Environment (T&E) (c): Evidence of carmakers manipulating new test to cheat CO₂ targets – Commission, 30.08.2018, disponible en: <https://www.transportenvironment.org/news/evidence-carmakers-manipulating-new-test-cheat-co2-targets-%E2%80%93-commission> (15.12.2018).

Transport & Environment (T&E) (d): Everything you need to know about Wednesday's car CO₂ vote, 01.10.2018, disponible en: <https://www.transportenvironment.org/news-room/blog/everything-you-need-know-about-wednesday%E2%80%99s-car-co2-vote> (15.12.2018).

Transport & Environment (T&E) (e): Parliament sends clear signal to ministers: more ambition needed to cut car CO₂, 06.10.2018, disponible en: <https://www.transportenvironment.org/news/parliament-sends-clear-signal-ministers-more-ambition-needed-cut-car-co2> (15.12.2018).

Transport & Environment (T&E) (f): New CO₂ targets will boost cleaner car sales but fall short on climate ambition, 20.12.2018, disponible en: <https://www.transportenvironment.org/news/new-co2-targets-will-boost-cleaner-car-sales-fall-short-climate-ambition> (20.12.2018).

Traufetter, Gerald: CO₂-Grenzwerte für Pkw. Finanzminister Scholz düpiert Umweltministerin Schulze, Spiegel Online, 04.08.2018, disponible en: <http://www.spiegel.de/politik/deutschland/olaf-scholz-bremst-svenja-schulze-bei-schaerferen-co2-grenzwerten-von-pkw-aus-a-1221545.html> (15.12.2018).

Zeit Online (a): EU-Staaten gegen deutsche Pläne für CO₂-Grenzwerte, 09.10.2018, disponible en: <https://www.zeit.de/mobilitaet/2018-10/autoindustrie-klimaschutzvorgaben-kohlendioxid-grenzwerte> (15.12.2018).

Zeit Online (b): Einigung in Brüssel. CO₂-Grenzwerte für Autos werden EU-weit drastisch verschärft, 17.12.2018, disponible en: <https://www.zeit.de/news/2018-12/17/co2-grenzwerte-fuer-autos-werden-eu-weit-drastisch-verschaerft-181217-99-262357> (17.12.2018).

Rosa-Luxemburg-Stiftung, Oficina de Bruselas
Rue Saint-Ghislain 62, 1000 Bruselas, Bélgica
www.rosalux.eu

Responsable legale, Director de la oficina
Andreas Thomsen

Gestor de proyectos
Janna Aljets

Bruselas, Marzo 2019

Autores
Tobias Haas, Hendrik Sander

Traducción
Linguanet

Diseño y producción
HDMH sprl

Foto de portada
© **Artberg**

Fotos
Flickr / Joseph Brauer, CC BY-NC 2.0, p. 6
Flickr / Alessandro Prada, CC BY-SA 2.0, p. 11
© Artberg, p. 16
Flickr / Ian Muttoo, CC BY-NC-SA 2.0, p. 24

Impreso en Bélgica

Esta publicación ha sido financiada por el
Ministerio Federal Alemán de Relaciones Exteriores.