

Energía y automóvil entran en zona movediza en la UE

5:19 Estimated 1118 Words ES Language

[La Lupa](#)

Opinión

Texto en el que el autor aboga por ideas y saca conclusiones basadas en su interpretación de hechos y datos

El crecimiento de la ultraderecha hace difícil ignorar sus postulados, lo que ralentizaría el desarrollo de la agenda verde

[Aurelio Medel Vicente](#)

[14 jun 2024 - 05:40 CEST](#)

Los resultados de las elecciones europeas hacen prever una renovación del mandato de Ursula Von der Leyen como presidenta de la Comisión Europea, dado que los grupos parlamentarios que la sostenían (populares, socialdemócratas y liberales) han obtenido mayoría absoluta en el Parlamento Europeo. Sin embargo, las nuevas instituciones europeas no van a poder ignorar el crecimiento de los partidos de ultraderecha, que han sumado 180 escaños bajo diferentes formatos, una cuantía muy similar al centroderecha agrupado alrededor del Partido Popular Europeo....

Para seguir leyendo este artículo de Cinco Días necesitas una suscripción Premium de EL PAÍS

[Seguir leyendo](#)

[Ya soy suscriptor](#)

En definitiva, son muchos los que temen que parte de la agenda de la ultraderecha vaya a encontrar espacio político en la nueva legislatura europea. Ya pasó en febrero, cuando la presión de los agricultores y ganaderos franceses provocó que la CE retirara el reglamento para un Uso Sostenible de los Pesticidas, que planteaba reducir un 50% la utilización de estos productos fitosanitarios antes de 2030 y prohibirlos totalmente en espacios verdes urbanos y la Red Natura 2000. Ahora, es muy probable que la CE apueste por un pragmatismo que suponga una ralentización de la agenda verde, lo que tendrá impacto en sectores como el automóvil o la energía, conectados en el calendario de la desaparición del motor de combustión.

De entrada, los populares europeos, y su candidata Von der Leyen, van a contar con un socio alternativo a los socialdemócratas con el que impulsar algunos de los temas que están en la agenda política. La líder alemana ya avisó en la campaña de esta eventualidad cuando quiso sacar a la primera ministra de Italia, Giorgia Meloni, de la ensalada variada de la extrema derecha europea y convertirla en una política convencional. Estos partidos han sido los más votados en Francia e Italia, el segundo en Alemania y el

tercero en España, con Vox y Alvisé sumando 9 escaños, el 14,2% de los votos. Con este peso en los cuatro países más grandes de la UE, es difícil ignorarlos, a falta de ver el resultado de las elecciones legislativas de Francia, anticipadas al 30 de junio y el 7 de julio ante la debacle europea del partido de Emmanuel Macron.

Para entender la diferencia de sensibilidades entre la derecha tradicional y la extrema derecha basta conversar con algunos altos funcionarios de las comunidades españolas donde el PP y Vox gobiernan juntos. Recientemente, un miembro del Gobierno de una autonomía reconocía que se está viendo en la tesitura de tener que ir a reuniones a Bruselas para desmontar la posición que ha trasladado su colega de gabinete de Vox días antes. Los políticos de ultraderecha son tremendamente vocales, especialmente en temas como la agenda verde, ya que muchos de ellos ni siquiera reconocen el calentamiento global.

El ejemplo de los agricultores franceses sirve para ilustrar cómo se puede dar marcha atrás a decisiones ya aprobadas. En marzo del año pasado, los ministros de Energía de la UE aprobaron la legislación que prohibirá a partir de 2035 la venta y matriculación de vehículos que emitan CO₂, lo que no afectaría a los vehículos adquiridos anteriormente. Esta medida, que estuvo frenada durante tiempo por Alemania, que quería dejar fuera a los combustibles sintéticos y a los denominados *e-fuels*, es clave para el cumplimiento del objetivo de neutralidad climática en 2050 por parte del transporte por carretera. La Agencia Europea del Medio Ambiente asegura que este transporte es el responsable del 20% de las emisiones de CO₂ en la UE.

Para sustituir los motores de combustión tradicional, de gasolina y diésel, la CE quiere impulsar la electrificación y el hidrógeno verde, el que se produce utilizando energías renovables para separar el hidrógeno y el oxígeno mediante electrólisis. Para impulsar estos motores, la CE ha elaborado normativa que establece la obligación de implantar puntos de recarga eléctrica y de hidrógeno a unas distancias máximas.

Este plan, que contempla pasos intermedios, como que en 2030 se haya reducido el 55% de las emisiones de CO₂ del año pasado, necesita recursos ingentes, para desplegar las redes de recarga y para incentivar a los ciudadanos al cambio de vehículo. Todo ello, en un momento en el que los países de la UE se han visto obligados a aumentar el gasto en defensa para pertrechar al ejército de Ucrania en su batalla para contener el avance ruso.

Esta normativa supone un enorme choque de intereses industriales y de países, con muchos empleos en juego. Europa, al igual que EE UU, puede acelerar la electrificación del transporte y acabar favoreciendo a la industria china del automóvil, que es la que está siendo capaz de producir coches eléctricos a precios más bajos. Eso sí, aún no produce ni un vehículo en suelo europeo. Están encima de la mesa los planes y promesas para empezar a producir en Hungría y continuar en España, pero aún no hay un utilitario *Made in EU* con patente China.

La industria del automóvil, una de las que más empleo genera, necesita certidumbres, calendarios claros y estables, para planificar la inversión acompañada con la normativa. Cinco de los 12 Proyectos Estratégicos

para la Recuperación y Transformación Económica (Perte) aprobados por el Gobierno de España para encauzar los fondos Next Generation procedentes de la UE tienen que ver directa o indirectamente con la transformación de la movilidad y la transición energética. En el mismo sentido, las empresas productoras de energía tienen que acompañar las inversiones en unas fuentes u otras en función de lo que vayan a consumir esos vehículos.

En febrero, 73 líderes europeos representantes de 20 sectores de la industria básica, que suman 7,8 millones de trabajadores, firmaron y presentaron a Von der Leyen la Declaración de Amberes. En ella se concretan diez medidas y se pone de manifiesto “la importancia crucial de la claridad, la previsibilidad y la confianza en la política industrial europea”. Todo apunta a que Europa está entrando en un periodo de incertidumbre. Medidas como el fin de los motores de combustión contaron con el voto favorable de todos los Estados, excepto Polonia, y se abstuvieron Italia, Rumanía y Bulgaria. Si esta votación se repite a finales de año, igual hay grandes sorpresas.

Aurelio Medel es periodista y doctor en Ciencias de la Información

Tu comentario se publicará con nombre y apellido

Normas

Rellena tu **nombre y apellido** para comentar completar datos

Suscríbete en El País para participar Ya tengo una suscripción

Más información



Claves: la salomónica decisión de Bruselas con el coche eléctrico chino y la dificultad de manejar un cohete

CINCO DÍAS



Criteria lleva demasiados sombreros

Yawen Chen

Archivado En

- Opinión
- Coches eléctricos
- Comisión Europea
- Ultraderecha
- Energías renovables
- Unión Europea
- Energía
- Turismos