

La UE revisará el veto a los motores de combustión por el retraso del eléctrico

El análisis ve en el automóvil un ejemplo clave de la falta de planificación de la UE

Rubén Esteller MADRID.

La UE abre la puerta a un giro en su política actual del sector de la automoción. El informe de Mario Draghi ha sacado los colores a la Comisión Europea al asegurar que: "El sector del automóvil es un ejemplo clave de la falta de planificación de la UE, que aplica una política climática sin una política industrial".

Para Draghi, el principio de neutralidad tecnológica no siempre se ha aplicado en el sector del automóvil. El ambicioso objetivo de cero emisiones desde el tubo de escape para 2035 conduciría a una eliminación de facto de las matriculaciones de vehículos con motor de combustión interna y la rápida penetración de vehículos eléctricos.

Sin embargo, la UE no ha seguido estas ambiciones con un impulso en la cadena de suministro. Por ejemplo, la Comisión no lanzó la Alianza Europea de Baterías hasta 2017 y Europa en su conjunto está muy retrasada en la instalación de infraestructura de carga.

China, por el contrario, se ha centrado en la cadena de suministro desde 2012 y, como resultado, ha avanzado más rápido y a mayor escala y ahora está en prácticamente todos los ámbitos y logra producir a menor coste.

Con este escenario, al mismo tiempo que la producción de vehículos en la UE se debilitaba, las importaciones de vehículos procedentes de China han aumentado hasta cinco veces, de 114.000 vehículos en 2017 a 561.000 en 2022.

Revisión de la normativa

Para paliar esta situación, Bruselas tiene el foco puesto en la revisión del paquete Fit-for-55, que incluye el Reglamento sobre la infraestructura de combustibles alternativos (AFIR). Esta revisión debe seguir un enfoque tecnológicamente neu-

Potencial para contribuir a la descarbonización

La UE define los "combustibles alternativos" como fuentes de energía que sustituyen (al menos en parte) a las de petróleo fósil en el suministro de energía para el transporte, y que tienen potencial para contribuir a la descarbonización y mejorar el comportamiento medioambiental del sector del transporte.

Los vehículos eléctricos de batería (BEV) son la tecnología de descarbonización dominante y, en general, se considera que son el futuro del transporte por carretera en el marco del objetivo de emisiones netas cero, especialmente desde la perspectiva del vehículo cisterna a rueda.

tro y debe hacer balance del mercado y de la tecnología.

La revisión debería tener en cuenta tanto la expansión de los vehículos eléctricos, su cadena de suministro, las necesidades de infraestructura relacionadas y una evaluación del potencial y de su viabilidad, como las necesidades de infraestructura relacionadas y al mismo tiempo una evaluación del potencial y la competitividad de los combustibles neutros en carbono.

Esta revisión también debería incluir una evaluación de impacto actualizada, realizada en consulta con la industria de los objetivos de reducción de emisiones a largo plazo de la UE y su trayectoria.

Se espera que los vehículos que circulen en Europa en 2040 sigan incluyendo aproximadamente un



Un tubo de escape de un vehículo de combustión. ISTOCK

45% de vehículos con motores de combustión interna e híbridos.

Un aumento de la penetración en el mercado de los combustibles de bajas emisiones podría compensar una aceptación más lenta de lo esperado del vehículo eléctrico, lo que abriría la puerta a dicha revisión del veto actual.

La Comisión Europea presentará antes de 2025 una metodología para la evaluación del ciclo de vida de las emisiones de gases de efecto invernadero de los vehículos pesados. Esta metodología será más exhaustiva para ayudar a detectar otras palancas de reducción de las emisiones en la industria del automóvil, como el refuerzo de la gestión de las materias primas y la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero.

Los costes de transformación dependen principalmente de los costes energéticos y laborales, del nivel de automatización y de la productividad global de las operaciones. Desarrollar un plan de acción

La UE debe evaluar en 2025 la competitividad de los combustibles neutros en carbono

industrial de la UE para el sector del automóvil, aumentando la coordinación de la cadena de valor.

Valles industriales

Otra de las medidas propuestas es crear clusters de industrias Net-Zero (explotando sinergias y externalidades de aglomeración positivas, como el uso compartido de recursos y la colaboración). Estas zonas de aceleración pretenden aumentar el atractivo de la UE como emplazamiento para actividades manufactureras y agilizar los procedimientos administrativos para crear capacidad de fabricación neta cero. Las zonas seguirían un planteamiento de cadena de valor especializada, por ejemplo, en desarrollo de baterías, reciclaje de baterías, desarrollo de hidrógeno, tecnología o refinado de materias primas.

Von der Leyen ultima su equipo que incluirá un comisario de Defensa

La alemana dará a conocer esta semana los nombres del Colegio de Comisarios

Lidia Montes BRUSELAS.

Con el arranque del nuevo curso político, la recién electa presidenta de la Comisión Europea, Ursula von der Leyen, configura el próximo Colegio de Comisarios. En este segundo mandato al frente del Ejecutivo comunitario, la alemana incluirá por

primera vez en la historia de la UE la figura de un comisario de Defensa en este ciclo legislativo como parte de la respuesta a la guerra de Ucrania ha requerido a la UE.

"En defensa, el hecho de que vaya a asignar un comisario de Defensa de pleno derecho habla por sí mismo sobre la importancia de este tema. Pero, por supuesto otros comisarios estarán implicados en el sector de defensa", aseguró la jefa del Ejecutivo comunitario ayer en rueda de prensa.

Los nombres que seleccionará la jefa de la Comisión Europea para conformar su equipo se conocerán esta semana. La política alemana se reunirá este martes en el Parlamento Europeo con la Conferencia de Presidentes a puerta cerrada para discutir la estructura y composición del futuro Colegio de comisarios.

La figura de un comisario de Defensa tiene mucho que ver con el contexto geopolítico, la guerra de Ucrania a las puertas de Europa ha

obligado al bloque a reaccionar e impulsar su capacidad industrial de defensa. Si bien la figura no existía hasta la fecha para un comisario como tal, el Ejecutivo comunitario cuenta con una Dirección General de Defensa y Espacio que, desde 2019, se ampara bajo la cartera de Mercado Interior que hasta ahora lideraba el francés Thierry Breton.

La figura del comisario de Defensa tendrá, principalmente, un rol diplomático. Su función será

la de asistir a encuentros y se complementará con la figura del Alto Representante de la UE, jefe de la diplomacia comunitaria que ocupará la ex primera ministra letona, Kaja Kallas. Otro nuevo rol que apuntalará Von der Leyen como parte del próximo Colegio de Comisarios es el de comisario de Vivienda. Un cargo inexistente hasta la fecha y que emerge en un momento de altas presiones de precios en este sector en toda la UE.