

Con los pies en el suelo

IZASKUN BILBAO BARANDICA

Eurodiputada de EAJ-PNV

La transición energética solo es posible con la industria, no contra la industria

El Parlamento Europeo aprobó en su pleno mensual de febrero el Reglamento que obliga a que los turismos y furgonetas nuevos que se comercialicen en 2035 no produzcan emisiones. La norma está incluida en el paquete 'Objetivo 55' ('Fit for 55') centrado en lograr que la economía europea sea climáticamente neutra en 2055. Un objetivo que comparto plenamente. En la actualidad el transporte por carretera es responsable del 20% de las emisiones. Turismos y furgonetas aportan el 70% de las mismas.

La norma sobre turismo y furgonetas prohíbe la venta de vehículos de combustión interna en 2035. Prioriza la movilidad eléctrica y plantea retos que a juicio de los operadores industriales y energéticos son, a día de hoy, imposibles de superar. El primero es el despliegue de infraestructuras de recarga comparables con las que hoy abastecen a los vehículos de combustión y el incremento de la autonomía de los vehículos. El segundo, evitar que el suministro de baterías genere una nueva dependencia de países terceros. El tercero, eliminar la más que probable brecha entre norte y sur de la Unión en ritmo y penetración de la automoción eléctrica. El cuarto, compensar los efectos que tendrán estas limitaciones sobre la competitividad global de la automoción europea. El quinto, impedir la neutralidad tecnológica de esta transición.

Esta es una cuestión clave. Europa es hoy líder mundial en eficiencia energética y ambiental en vehículos de combustión interna y combustibles sostenibles. Esta es hoy una opción más segura que la automoción eléctrica para alcanzar los objetivos intermedios que plantea el reglamento para 2030. Además, aporta tecnología a la descarbonización de otros modos de transporte, como el aeronáutico, más difícil con la electrificación con baterías convencionales o pilas de hidrógeno. Penalizar ese acervo no parece buena idea.



También parece arriesgado plantearse objetivos finales sin disponer de dos metodologías críticas para medir las emisiones. Hasta 2025 no habrá una, consolidada y homogénea, para estimar lo que emite un vehículo durante toda su vida útil desde la fabricación a su desguace y reciclado. La Comisión también se ha comprometido a presentar en 2026 un método para evaluar la diferencia entre los valores límite de emisión y los datos reales de consumo de combustible y energía. Este paso es básico para ajustar las emisiones concretas de CO2 de los fabricantes y proponer medidas de seguimiento adecuadas.

Por estas razones, fabricantes y técnicos apoyaban la primera propuesta de la Comisión que fijaba el objetivo de reducción de emisiones para 2035 en el 90% y la consideraban, por posible, mejor que la aprobada para contribuir al objetivo final de 2050. Una visión que apoyé como ponente del informe con el que la Comisión de Transportes y Turismo del Parlamento Europeo contribuyó a este debate y que determinó mi voto contra este reglamento. Porque esta transición solo es posible con la industria y no contra la industria.

Euskadi es una potencia mundial en componentes de automoción. 300 empre-

sas dan empleo a más de 40.000 personas aquí y más de 100.000 en plantas distribuidas por todo el planeta. Facturan anualmente más de 20.000 millones de euros y tributan en consecuencia. Es un sector innovador que ha demostrado su capacidad para aportar tecnologías cada vez más eficientes desde la perspectiva energética y ambiental. Está plenamente comprometido con los objetivos del 'Fit for 55'. Desde la autoridad que le confiere su experiencia, dimensión y éxito coincide también en que el 100% no es un objetivo realista para 2035.

En consonancia con estas reservas, el propio Reglamento establece una cláusula de revisión introducida gracias a la perseverancia del grupo Renew Europe en el que me integro. A partir de 2025 y cada dos años la Comisión presentará un informe para evaluar la evolución de las emisiones y establecer revisiones del objetivo 100% si la realidad lo aconseja.

Si aciertan los técnicos, esta cláusula teñirá de verde lo posible y colocará en su lugar lo hoy obligatorio, pero técnicamente solo probable. Los titulares que ha generado este Reglamento desde que se lanzó la hipótesis de prohibir los vehículos de combustión nos dieron una lección. Han ralentizado la modernización del parque móvil. La incertidumbre ha propiciado que miles de vehículos más limpios y seguros esperen usuario mientras sus antecesores bloquean una reducción inmediata de emisiones.

Finalmente, legislación, tecnología, medidas de acompañamiento y apoyo a la innovación y fondos para que este proceso de transición sea justo son condiciones necesarias, pero no suficientes para alcanzar la neutralidad climática en 2050. Regiones y especialmente ciudades van a jugar un papel decisivo para que insistamos en afrontar la lucha contra el cambio climático desde y con los pies en el suelo, incidiendo también en el cambio de nuestros hábitos de consumo y movilidad.