

## ECONOMÍA Y TRABAJO



Tráfico denso en hora punta en un túnel de Múnich, en enero. / MATTHIAS BALK (GETTY)

# Europa relaja las exigencias de reducción de emisiones a los coches

La entrada en vigor de los nuevos estándares Euro 7 se retrasa dos años

SILVIA AYUSO. **Bruselas** Los ministros de Industria y Comercio de la UE aprobaron ayer su posición en torno a la norma Euro 7 sobre emisiones de vehículos para coches y furgonetas, que retrasa la entrada en vigor de la normativa, tal como reclamaban la industria automovilística y algunos Estados, y rebaja también su ambición climática respecto de la propuesta original de la Comisión. La versión acordada, presentada por la presidencia espa-

ñola de la UE, representa la posición de los Estados miembros, que todavía deberá negociarse con la posición del Parlamento Europeo, aún no fijada, para llegar a una versión final.

El principal cambio acordado es el retraso en la entrada en vigor de Euro 7, que busca sustituir y "simplificar" la normativa sobre emisiones que hasta ahora estaba separada para turismos y furgonetas (Euro 6) y camiones y autobuses (Euro VI). Originalmente, de-

bía implementarse a partir del 1 de julio de 2025 para los vehículos ligeros nuevos y el 1 de julio de 2027 para los pesados nuevos. Los Veintisiete, sin embargo, quieren que las nuevas normas entren en vigor dos años más tarde, 2027 y 2029, respectivamente.

Aunque también ahora algo rebajado, el objetivo de Euro 7 es reducir aún más las emisiones de CO<sub>2</sub> de los vehículos entre 2025 y 2035, fecha en la que tendrán que ser "climáticamente neutros". Va

más lejos también que las normativas anteriores, puesto que no solo aborda, como hasta ahora, las emisiones procedentes del tubo de escape, sino que, por primera vez en el mundo, también busca regular las de los frenos y los neumáticos.

"Nuestra posición quiere continuar el camino de liderar la movilidad del futuro y adoptar niveles de emisiones realistas para los vehículos de la próxima década, al mismo tiempo que ayudamos a

nuestra industria a dar el salto definitivo hacia coches no contaminantes en 2035", defiende el texto aprobado el ministro español en funciones de Industria, Comercio y Turismo, Héctor Gómez.

Según indicó Gómez, la presidencia española "ha sido sensible a las diferentes demandas y peticiones de los países" hasta lograr una propuesta que tiene un "amplio apoyo". A su entrada en la reunión de ministros en Bruselas, Gómez se había mostrado ya confiado en que de la sesión se saldría con un acuerdo. El cambio llega después de que la industria subrayara que las modificaciones que pretendía la Comisión amenazaba con el cierre de plantas de ensamblaje y que se podían perder hasta 300.000 empleos.

En líneas generales, el enfoque pactado por los Veintisiete mantiene las condiciones de prueba y los límites de emisión existentes establecidos en Euro 6. Organizaciones como Transport & Environment, que agrupa a los principales defensores europeos de un sistema de movilidad con cero emisiones, habían advertido en contra de reducir las ambiciones originales. Al conocer el acuerdo, la responsable de emisiones de vehículos de T&E, Anna Krajinska, calificó de "desastre para la calidad del aire" una decisión que no hace más que "ecoblanquear" los actuales coches sometidos a la norma Euro 6. El acuerdo "antepone los beneficios récord de la industria del automóvil a la salud de la gente", afirmó en un comunicado.

También eran críticos países como Alemania, cuyo secretario de Estado para Asuntos Económicos y Acción Climática, Sven Giegold, lamentó ayer la "falta de ambición" de las negociaciones. "La propuesta de la Comisión ya no era muy ambiciosa y lo que se ha acordado ahora lo es menos aún, aunque pese a todo es un paso adelante", valoró el alemán.

Al otro lado de la barrera se encontraba la industria automovilística, especialmente la que agrupa a la Asociación Europea de Fabricantes de Automóviles (ACEA),

## La compra de gas licuado cae a mínimos con los depósitos llenos

La débil demanda y las reservas presionan el precio a la baja, pese al repunte de estos días

IGNACIO FARIZA. **Madrid** Con el cartel de "completo" colgado ya en gran parte de depósitos del Viejo Continente, las importaciones europeas de gas natural licuado (GNL, el que llega por mar) han caído en las últimas semanas a mínimos de dos años, antes la invasión rusa de Ucrania, según los datos de la consultora energética española ASE. Lejos de fortalecerse, en este tramo final del mes, Pedro Cantuel, de Ignis Energía, constata un desplome hasta mínimos de un lustro. Muy lejos de los niveles de hace un año, cuando se hacía acopio

para afrontar el primer invierno sin apenas flujo de gas ruso.

Detrás de esta menor pujanza importadora de GNL hay dos factores entrelazados: la débil demanda de gas, a semanas vista de la llegada del frío y con la industria todavía renqueante; y el llenazo de los almacenes del continente. Las reservas de cinco países, entre ellos España, ya alcanzan o rozan el 100%. Y todos menos tres (Francia, Bélgica y Letonia) están por encima del 90%, según las cifras que actualiza diariamente Gas Infrastructure Europe. El problema es que, in-

cluso si los depósitos de todos los países estuviesen a rebosar, solo cubrirían unos meses. De ahí que el normal flujo de gas siga siendo imprescindible.

"Estamos en una situación de *sobrestock*; ya no cabe más gas en los depósitos. Por eso no puede sorprendernos que las importaciones estén en mínimos de dos años", explica Juan Antonio Martínez, analista de ASE. "Coincide que hay mucho gas disponible en el mercado y que la demanda sigue siendo débil, pero a largo plazo las incertidumbres siguen siendo las mismas que hace unos meses". Eso explica, en gran medida, el contraste entre los bajos precios hoy (40 euros por megavatio hora, 10 veces menos que el máximo histórico registrado en agosto del año pasado pero aún claramente por encima de la media precrisis) y los más de 50 euros marcados para enero y febrero.

Europa, explica Martínez, ha tenido "la suerte" de que Asia ha tenido un año de demanda muy débil, lo que le ha permitido poder abastecerse de GNL a precios

Los almacenes de gas licuado en cinco países, España entre ellos, alcanzan o rozan el 100%

"La volatilidad seguirá siendo una constante", avisa una experta

bajos. "Pero esta situación no está garantizada en el futuro, y cuando se reactive la demanda volveremos a la situación anterior". Según sus datos, solo 18 buques partieron de los trenes de licuefacción de EE UU —convertido ya en el primer exportador mundial—, el número más bajo desde julio del año pasado.

Como el pasado otoño, esta coyuntura de menor demanda europea está llevando a las empresas gasistas a utilizar sus barcos co-

mo almacenes flotantes, a la espera de que suban los precios en las próximas semanas, algo que ya ha empezado a suceder. "Es una forma como cualquier otra de especular con el gas. Hay que tener cuidado con estos momentos en los que parece que el gas está bajo, porque si la demanda asiática se reactiva las cosas se pueden poner peor", zanja Martínez.

Ana Maria Jaller-Makarewicz, del Instituto de Economía Energética y Análisis Financiero (IEEFA, por sus siglas en inglés), avisa de que cualquier predicción de precios para los próximos meses es arriesgada: "Europa ha pasado a depender de cualquier factor global, tanto de oferta como de demanda. Así que la volatilidad seguirá siendo una constante y, ante cualquier mínimo problema de suministro, la cotización subirá".

Tras un período marcado por los mayores precios del gas en Europa que en Asia, las tornas han vuelto a darse la vuelta en las últimas semanas: desde agosto, el mercado holandés TTF (que se usa como referencia para todo el