

Las agencias de desarrollo, como el ICO o el BEI, invertirán 375.000 millones hasta 2029

de su contexto y necesidades de vivienda”, aseguran desde la Comisión.

En cualquier caso, el Ejecutivo comunitario es consciente de que el grueso de las necesidades de inversión en vivienda deberá cubrirlo el sector privado, al que se le buscará dar facilidades siempre que cumpla un perfil de sostenibilidad y de visión a largo plazo (ver información adjunta).

Simplificación

Junto con estas medidas, y para impactar directamente en las posibilidades de construcción de vivienda, la Comisión Europea ha adelantado que presentará un paquete de simplificación normativa para el sector que estará listo en el arranque de 2027 y que tendrá como objetivo reducir la carga burocrática y agilizar los permisos.

El Ejecutivo comunitario detalla que los permisos de edificación se han reducido en un 21% desde 2021, algo que genera cuellos de botella en un momento en el que la brecha entre la oferta y la demanda de vivienda es cada vez más elevada.

Bruselas es consciente de que gran parte de las competencias en esta materia corresponden a los Estados, las regiones y las ciudades, por lo que propone trabajar conjuntamente para ayudarlos a simplificar los códigos de construcción y los procedimientos administrativos relacionados con la zonificación, la planificación y los permisos.

En España, la crisis de acceso a la vivienda ha alcanzado niveles históricos, con precios tanto de alquiler como de compra que se disparan por encima del crecimiento de los ingresos. Según datos recientes del mercado inmobiliario, el alquiler medio en España ronda los 14,5 euros por metro cuadrado y ha aumentado cerca de un 9,7% interanual, mientras que en los últimos diez años el precio del alquiler se ha prácticamente duplicado frente a una subida salarial mucho más moderada.

Además, la compra de vivienda se encareció alrededor de un 12% sólo en el tercer trimestre de 2025 y supera los máximos previos a la burbuja de 2008, con regiones como Madrid, que han alcanzado precios medios superiores a los 4.400 euros por metro cuadrado.

Bruselas permitirá vender coches con motor de combustión más allá de 2035

TENDRÁN QUE REBAJAR UN 90% LAS EMISIONES/ La Comisión lanza un revisado paquete en el que cambia la prohibición de fabricar coches no eléctricos por un objetivo de reducción de emisiones estricto, pero flexible.

Andrés Stumpf. Bruselas

Los fabricantes de automóviles europeos podrán seguir comercializando vehículos con motores de combustión interna en el continente más allá de 2035. La Comisión Europea ha anunciado hoy su nuevo paquete legislativo para la industria del automóvil en el que descarta la prohibición a la venta de vehículos contaminantes para sustituirla por un objetivo de reducción de emisiones.

Bajo el nuevo escenario que abre Bruselas, la industria del motor deberá reducir en un 90% las emisiones de la flota que tenga en circulación respecto a los niveles de 2021. El 10% restante para lograr la ansiada neutralidad en las emisiones podrá llegar a través del uso de créditos verdes, herramientas financieras que recogen un exceso en rebaja de la contaminación en otras industrias o geografías y que se comercializan en el mercado para compensar la dificultad añadida o el mayor coste que enfrentan otras actividades en la transición ambiental.

Estos créditos se podrán obtener a través del uso de combustibles renovables sostenibles (como *e-fuels* y biocombustibles avanzados), o a través del uso de acero con bajas emisiones de carbono fabricado en la Unión Europea. La contribución máxima de los créditos de acero con bajas emisiones de carbono es del 7% la limitación para los derivados del uso de los combustibles renovables sostenibles es del 3% restante.

De esta forma, Bruselas consigue mantener la guía legislativa para que el grueso de la flota automovilística europea sea en el futuro eléctrica, pero dotando de algo de flexibilidad a los fabricantes para que puedan mantener un cierto volumen de producción de otros coches como los de motor de combustión interna o los híbridos. La industria había reclamado ante la Comisión Europea estas medidas que les permitirán mantener fábricas en funcionamiento con las que exportan modelos de automóviles de combustión a otras regiones que no son tan estrictas en sus requerimientos verdes.



Cadena de montaje de una fábrica automovilística en Alemania.

Incentivos a la fabricación de coches eléctricos pequeños ‘made in Europe’

Andrés Stumpf. Bruselas

La Comisión Europea quiere aprovechar los cambios regulatorios de la industria del automóvil para promover la fabricación de coches eléctricos en el continente. Como medida de impulso, Bruselas propone que los automóviles eléctricos pequeños cuenten como “supercréditos verdes”. Según detalla el Ejecutivo

comunitario, su fabricación tendrá un multiplicador de 1,3 al calcular las emisiones promedio de la flota del fabricante. Así una mayor producción y venta de este tipo de automóviles reducirá el volumen de emisiones que se le computan a las compañías ayudando así a que cumplan los objetivos fijados.

Para ser considerado

dentro de esta categoría, un vehículo debe tener una longitud de hasta 4,2 metros y se espera a que el precio se mueva entre los 15.000 y los 25.000 euros.

Eso sí, estos supercréditos sólo estarán vigentes hasta 2034, año a partir del cual entran en juego los derechos verdes de biocombustibles y acero sostenible. Para impulsar más la indus-

tria de coches eléctricos europea, la Comisión también ha presentado un plan de impulso a la fabricación de baterías en Europa de 1.800 millones de euros. Este paquete se divide en 1.500 millones de euros en préstamos sin intereses para productores europeos y 300 millones diversificar las cadenas de suministro de materias primas críticas.

“Las propuestas de hoy reconocen acertadamente la necesidad de mayor flexibilidad y neutralidad tecnológica para que la transición ecológica sea un éxito. Esto constituye un cambio importante con respecto a la legislación vigente”, indicó Sigrid de Vries, directora general de ACEA, la Asociación Europea de Fabricantes de Automóviles.

Bruselas también flexibiliza los objetivos de emisiones que la industria automovilística tendrá que cumplir hasta 2035. En ese sentido, permite a los fabricantes cumplir los objetivos en periodos de tres

años de forma que, si un año una compañía se queda por debajo de los objetivos marcados, puede compensarlo con un mayor esfuerzo de reducción de emisiones en los dos siguientes.

Además, la Comisión reduce del 50% al 40% el objetivo de emisiones exigido para 2030 a las furgonetas ante la baja demanda por vehículos eléctricos con este perfil, pe-

Sólo podrán optar a ayudas públicas los automóviles fabricados en la UE y con bajas emisiones

ro mantiene el 55% para los automóviles.

En cuanto a las flotas corporativas, importantes porque suponen el 60% de todo el parque automovilístico, la institución europea busca estimular la demanda de vehículos limpios. En ese sentido, introduce una condición por la que sólo podrán beneficiarse de las ayudas financieras públicas los automóviles de bajas emisiones y que certifiquen que se han fabricado en Europa.

Por otro lado, Bruselas ha anunciado también la puesta en marcha de un paquete de simplificación de la carga burocrática que enfrenta la in-

dustria del automóvil agilizando, entre otras cuestiones, las pruebas de emisiones. Con estas medidas, la institución europea estima que ahorrará a los fabricantes algo más de 700 millones de euros al año.

“Este paquete será un salvavidas para la industria automovilística europea. Estamos utilizando todos los recursos a nuestro alcance: simplificación, flexibilidad, preferencia europea, apoyo específico e innovación”, concluyó Stéphane Séjourné, vicepresidente ejecutivo de Prosperidad y Estrategia Industrial de la Comisión Europea, al presentar las medidas.