

**Ramón Valdivia**

Vicepresidente ejecutivo de la Asociación
del Transporte Internacional por Carretera

La incómoda verdad del ETS2: impuesto verde que arruinará a empresas y familias

Las “suprainstituciones” de la Unión Europea han institucionalizado una forma de hipocresía que ya apenas escandaliza porque nos han acostumbrado a envolverla en los oropeles de la transición verde. En apenas una década, las normas en materia de gobernanza corporativa, responsabilidad social y medio ambiente (ESG por sus siglas en inglés) se han multiplicado de forma exponencial: en 2012, había 14 iniciativas de *hard law* (derecho vinculante y coercitivo) y 13 de *soft law* (no vinculante); en 2022, pasaron a 165 y 226, respectivamente.

Un claro ejemplo de esta ingeniería política en la que el poder diseña el daño para luego prometer mitigarlo con medidas que nadie puede aplicar o directamente rozan el absurdo es la ampliación del mercado europeo de derechos de emisión (ETS) a sectores como el transporte por carretera y la edificación mediante el llamado ETS2. A partir de 2027, cada tonelada de dióxido de carbono emitida en estos ámbitos tendrá un precio. En la práctica, esto se traducirá en un encarecimiento de los combustibles fósiles utilizados tanto para la calefacción doméstica (gasóleo o gas natural) como para el transporte privado y profesional.

Para el sector del transporte por carretera, absolutamente estratégico para nuestra economía, esta medida representa un torpedo directo a su línea de flotación: los combustibles fósiles utilizados en vehículos pesados tendrán un recargo adicional a los impuestos y tasas que ya soporta, por cada tonelada de CO2 emitida. Suena técnico, casi inofensivo, pero traduzcámoslo al lenguaje llano: más impuestos al gasóleo que terminarán pagando primero las empresas y los particulares que se muevan por carretera utilizando motores de combustión y después todos los ciudadanos, cada vez que pasemos por caja en tiendas y comercios o directamente cuando paguemos la calefacción. La consultora BloombergNEF calcula que las facturas del transporte por carretera se dispararán entre un 22% y un 27%, mientras el coste de calentar un hogar podría encarecerse entre un 31% y un 41%.

Para maquillar el golpe, Bruselas saca de la chistera el Fondo Social para el Clima (FSC): 65.000 millones de euros entre 2026 y 2032 para los 27 países. A España le tocan unos 6.800 millones que, con la aportación nacional obligatoria, sumarán 9.000 millones en estos siete años. Suena sensato hasta que sacas la calculadora y compruebas que es



Movilidad y Transporte

elEconomista.es

como ofrecer una tiritita a alguien que se está desangrando. El propio reglamento admite que el ETS2 impactará negativamente en ciudadanos y empresas, pero en lugar de evitar el daño, lo da por hecho y reparte migajas para que no protestemos demasiado. Y, por supuesto, no cualquiera podrá acceder a estas líneas de ayudas: solo los que Bruselas decida que son "vulnerables" y, después, los que superen el filtro de los gobiernos nacionales, siempre atentos a sus prioridades partidistas o a su calendario electoral.

"Empresas vulnerables" por criterio político. Aquí comienza la verdadera perversión conceptual. Una empresa vulnerable, según la UE, es aquella tan pequeña que no tiene medios para adaptarse a los efectos del ETS2: generalmente menos de 10 empleados y 2 millones de euros de facturación anual. La trampa es de manual, primero encarecen el combustible y empujan al sector hacia tecnologías inviables -camiones eléctricos o de hidrógeno tres veces más caros, con autonomía ridícula para rutas de larga distancia y sin red de recarga real- y luego llaman "vulnerable" a quien no pueda seguirles el juego. ¿Qué pequeño transportista con dos o tres camiones puede arriesgarse a hipotecar su negocio para comprar vehículos más caros, menos eficientes y aún en fase experimental? La respuesta es obvia: nadie. O, mejor dicho, solo aquellos que tengan detrás un "pulmón" financiero fuera del alcance de la mayoría.



■

Primero se aprueba una norma que encarece el combustible y para disfrazar el destrozo se reparten las sobras

■

El otro gran invento del FSC es el "usuario vulnerable". De ahí nace la joya conceptual llamada "pobreza de transporte", una etiqueta técnica que suena neutral, pero que en realidad es el eufemismo perfecto para no decir lo obvio: que sus políticas encarecen artificialmente la movilidad. ¿Y cómo piensan desde Bruselas resolver esta "pobreza"? Con un rosario de medidas "creativas": tarifas sociales, más transporte público y, pásense, con la bicicleta. En la Europa del siglo XXI, la solución oficial al alza del combustible que ellos mismos provocan es que pedalees. El hecho de que la Comisión Europea proponga este medio de transporte como respuesta a un problema que ella misma genera es la prueba definitiva de que han perdido cualquier contacto con la realidad. Esto ya no es mera ineficacia; es indiferencia moral. Nadie espera ver a un eurocomisario pedaleando bajo la nieve camino de una cumbre climática. Pero sí esperan que una familia de un pueblo o un autónomo que recorre 200 kilómetros diarios lo hagan.

Este modelo no es accidental, sino estructural: primero se aprueba una norma que encarece el combustible, reduce opciones tecnológicas y pone trabas a la actividad económica; después, para disfrazar el destrozo, se saca un fondo que reparte sobras bajo el eslogan de "equidad".

Una transición justa no es lanzar flotadores de plástico a quienes estás hundiendo; es no empujarlos al agua. Las empresas de transporte -la mayoría, pequeñas, viables, cumplidoras y eficientes- no necesitan promesas huecas ni etiquetas humillantes como "vulnerables". Necesitan estabilidad normativa, neutralidad tecnológica y una política energética que no las trate como daño colateral del activismo climático. Porque la verdadera justicia no está en dar limosnas al que arruinas, sino en no arruinarles.



Europa Press