

EL LEÓN ESPAÑOL



Camiones en la frontera entre España y Francia. Europa Press

TRIBUNAS

El fin de la ingenuidad climática europea

El fin de la ingenuidad climática es una oportunidad para redefinir el liderazgo europeo que, lejos de ser un fracaso, es el primer paso para avanzar hacia una política climática

Marcos Basante

Publicada
12 febrero 2026
02:41h

Durante más de una década, Bruselas nos ha contado un cuento reconfortante: liderar la cruzada climática es, además de una obligación moral, una ventaja económica automática.

El Pacto Verde se vendió como un camino inevitable hacia una prosperidad limpia. Pero la realidad (geopolítica, industrial y social) ha acabado entrando por la puerta principal, sin pedir permiso.

Y lo que trae no es negacionismo ni cinismo, sino un principio básico de gestión que la UE ha olvidado con demasiada frecuencia: **evaluar resultados, no intenciones**.

Europa ha sobreestimado su capacidad para transformar unilateralmente la economía global.

Mientras aquí se elevaban estándares, se multiplicaban obligaciones y se convertía la regulación en un dogma impermeable a la realidad, otras potencias han optado por un enfoque más terrenal: Estados Unidos subsidia y protege su industria; China planifica, controla cadenas de suministro y exporta; e India crece sin complejos.

En la UE, en cambio, hemos convertido la competitividad en un daño colateral "asumible".



Sede de la Comisión Europea en Bruselas. EFE.

A esa fragilidad se suma la geopolítica.

Ucrania, la crisis del gas, la dependencia energética y el giro proteccionista norteamericano han demostrado algo incómodo para los eslóganes: **seguridad económica y ambición climática no siempre avanzan en paralelo.**

Cuando el precio de la energía sube, la inflación aprieta y los votantes se cansan, Bruselas descubre súbitamente la palabra "pragmatismo". No es un giro ideológico: es una corrección forzada por la realidad y las urnas.

En este nuevo tablero, el transporte por carretera se ha convertido en el saco de boxeo regulatorio favorito.

Se nos exige cumplir "deberes" desproporcionados y acelerados, mientras la estructura real del mercado sigue inmutable. En Europa, el 93,5% de los camiones matriculados siguen siendo diésel y los eléctricos no llegan al 4%.

Es el resultado del gran pecado europeo: la falsa neutralidad tecnológica.

Se predica neutralidad, pero se diseña una transición con un ganador predeterminado.

Se promete libertad de soluciones, pero se penaliza todo lo que no sean baterías.

Se siembra incertidumbre y se obtienen inversiones paralizadas y envejecimiento progresivo del parque de vehículos.

En lugar de acelerar la descarbonización, el sesgo regulatorio la retrasa. Porque cuando las reglas cambian constantemente y, además, son ambiguas, las empresas hacen lo único racional: esperar.

El transporte por carretera no es un actor menor al que se pueda aplicar la terapia del "ya se apañarán". Es el sistema sanguíneo que mantiene viva la economía.

"Cada vez que Bruselas choca con el muro de la realidad, su reacción suele ser la misma: aplazamientos, moratorias, excepciones y ajustes, pero nunca un cambio real de enfoque"

Los 6,5 millones de camiones que circulan por la red viaria de la UE mueven cerca del 80% de la carga terrestre, en términos de toneladas-kilómetros. Un porcentaje que se eleva hasta el 96% en el caso de España, cuyas empresas transportistas son de las más activas de Europa, junto a polacas y alemanas.

Ahogar a este sector bajo montañas de burocracia no es política climática, **es un ejercicio de autosabotaje económico.**

Lo sorprendente es que cada vez que Bruselas choca con el muro de la realidad, su reacción suele ser la misma: aplazamientos, moratorias, excepciones y ajustes, pero nunca un cambio real de enfoque.

Buen ejemplo de ello es el aplazamiento del ETS II a 2028, la flexibilización del plan de eliminación de vehículos de combustión en el nuevo Paquete Automovilístico de la UE o las Zonas de Bajas Emisiones, que nacen con prórrogas bajo el brazo.

Mucha normativa, poca ejecución y **un coste creciente para quien sostiene la economía cada día.**

Y si de ejecución hablamos, conviene entrar en el último "hito" regulatorio, la directiva CountEmissionsEU.

Sobre el papel, suena bien. Un método común para calcular emisiones en el transporte con criterio *well-to-wheel* (del pozo a la rueda) para poder comparar modos de transporte y reducir el *greenwashing*.



Editorial: Volantazo de la UE: el pragmatismo se impone en la transición energética

El problema no es la idea, es el diseño. En cuanto se intenta aplicar a los combustibles renovables, nos adentramos en un despropósito regulatorio: la RED (Renewable Energy Directive), los criterios de sostenibilidad, las exigencias de trazabilidad, los factores TTW (*tank-to-wheel*), WTW (*well-to-wheel*), los multiplicadores de rigor y todo un catálogo de categorías por origen.

Cuando conviertes un sistema en un laberinto tecnocrático que solo lo dominan consultores y especialistas, el riesgo es obvio: que las empresas no lo utilicen para reducir emisiones, sino para llenar casillas y sobrevivir al expediente.

Europa está arrastrando los pies con los combustibles renovables precisamente cuando son la herramienta más inmediata para recortar CO₂ en el parque de vehículos existente. Los datos son concluyentes: combustibles como el HVO permiten rebajar las emisiones de forma muy significativa.

En pruebas y demostraciones asociadas a iniciativas como el Tour d'Europe se han registrado descensos de hasta el 77 %.

Pero aquí llega el golpe: con un marco WTW mal aterrizado, la reducción certificada que consigue un transportista que apuesta por HVO 100 % puede diluirse (o incluso desaparecer) según cómo se computen los eslabones previos.

Dicho de otra manera: **se descarboniza sobre el asfalto, pero se suspende en el excel regulatorio.**

El fin de la ingenuidad climática no es una renuncia, sino una oportunidad para redefinir el liderazgo europeo. Asumirlo, lejos de ser un fracaso, es el primer paso para avanzar hacia una política climática verdaderamente eficaz.

*** *Marcos Basante es presidente de la Asociación del Transporte Internacional por Carretera (ASTIC).*