

Alemania da la pelea por los motores de combustión

El Gobierno alemán objetó el acuerdo que prohíbe la venta de autos con motores de combustión a partir de 2035 en la Unión Europea. Pide garantías para que se puedan usar con combustibles sintéticos.

REDACCIÓN VEHÍCULOS

Casi en el último minuto, y cuando apenas hacía falta una votación considerada de 'trámite' pero clave, Alemania presentó objeciones a la decisión de la Unión Europea de prohibir los motores de combustión a partir del año 2035.

El freno de emergencia activado a última hora retrasó esa decisión, pues el Gobierno alemán, apoyado en el intento por Italia, Polonia, y Hungría, busca que la Unión Europea garantice que introducirá en el acuerdo algún tipo de disposición sobre cómo se pueden usar los combustibles electrónicos o sintéticos (e-Fuel) en los vehículos con motor de combustión después de 2035.

La 'muerte' del motor de combustión en Europa comenzó a gestarse en octubre de 2022 cuando, luego de un año de negociaciones, los Estados miembros, la Comisión Europea y el Parlamento Europeo llegaron a un acuerdo para prohibir los motores de gasolina y diésel.

En noviembre de ese año, los representantes de los 27 países sellaron el acuerdo y, en febrero pasado, obtuvo el visto bueno del Parlamento Europeo. Solo faltaba que el pasado martes 7 de marzo lo votaran los 27 embajadores, pero el ministro de Transportes de Alemania, Volker Wissing, dijo que su país no daría su aprobación final.

Sin la ratificación de todos los países y ante la amenaza de bloqueo del Acuerdo, decidieron posponer la votación. Este hace parte del paquete "Fit for 55", compuesto por más de 11 textos legislativos con medidas para alcanzar el objetivo de la Unión Europea (UE), que fija en un 55 por ciento la reducción de emisiones para 2030.

Por ahora no hay fecha para

la votación, están en conversaciones, pero la ratificación del acuerdo está en el aire y aunque algunos países le han insistido a Alemania en sostener la prohibición, esta sigue pendiente.

Su poderosa industria automovilística tiene una incidencia significativa en la economía. Por esta y otras razones, insiste en que no puede aprobar el plan a menos que la Comisión Europea haga una concesión para los e-Fuel.

El e-Fuel o combustible sintético es un carburante líquido, similar a la gasolina que conocemos. La gran diferencia es que no se extrae de fuentes de energía fósiles sino de un proceso químico a partir del hidrógeno y la energía que se utiliza para su fabricación es renovable. Se trata de un combustible ciento por ciento lim-

pio y en el cual ya varias marcas alemanas están trabajando en su producción (Ver La 'alquimia' de Porsche).

La clave para entender la posición alemana son los e-Fuel. A finales del año pasado, un mes después de lograrse el Acuerdo, el Consejo Europeo le pidió a la Comisión Europea una excepción para la nueva norma: poder seguir fabricando automóviles con motores de combustión siempre que funcionaran con este tipo de carburantes.

Esa exención no fue aceptada, pero hace unos días Alemania volvió a solicitar su inclusión, respaldada por Italia, que pide más tiempo para realizar la transformación necesaria de la industria hacia el vehículo eléctrico con el fin de minimizar el impacto que tendrá en la mano de obra.

La preocupación sobre la problemática que generará la transición hacia los vehículos eléctricos quedó evidente luego de que Ford anunció que eliminará unos 3.800 puestos de trabajo en toda Europa, siendo los trabajadores de Alemania y el Reino Unido los más afectados.

Por esto, los combustibles sintéticos nacen como una alternativa real a los problemas de limitación en la autonomía de las baterías actuales dada su mayor densidad energética. Los alemanes sostienen

Los vehículos tienen un enorme peso en la economía alemana, por eso les preocupa el futuro de la industria y el empleo después de 2035. EFE

que si se encuentra un proceso que permita desarrollarlos sin costos elevados, los motores de combustión podrían volverse totalmente neutrales en sus emisiones de carbono.

Según datos de la marca alemana Bosch, el resultado neto de la prohibición podría ser una reducción de 2,8 gigatoneladas de CO2 en Europa en 2050, cifra que representa tres veces las emisiones de Alemania en 2016, con la gran ventaja de que e-Fuels pueden utilizarse en múltiples aplicaciones, no solo para los automóviles.

Otro argumento de quienes se oponen a la prohibición total de los motores de combustión es que los automóviles representan solo una pequeña proporción de las emisiones de CO2. Aunque todos los vehículos fueran eléctricos, los aviones, los barcos o los camiones seguirían usando gasolina o ACPM.

Si bien el poder ejecutivo del bloque europeo está obligado a presentar una propuesta tras consultar con las partes interesadas, no hay una fecha ni un cronograma establecido para una decisión, solo quedaría una opción incluida en el acuerdo, que consiste en una revisión general de logros y objetivos en 2026.

