

*Ángel Munárriz*

## ¿La transición ecológica es cambiar el coche de gasolina por el eléctrico?

*infoLibre*, 26 de noviembre de 2023.

Si en el siglo XIX fue el carbón y en el XX el petróleo, ahora **les toca al litio, al cobalto o al níquel**, citando tres de las llamadas "materias primas críticas". En realidad, son más: 34, según la última revisión de la UE. Y lo valen todo, lo significan todo. **Son las nuevas tierras prometidas, esenciales para la defensa, para los sectores aeronáutico y espacial.** Para el ordenador desde el que escribo estas líneas. Para el teléfono que me desconcentra cada diez minutos y para la televisión puesta de fondo. Las materias primas críticas son básicas –en primer plano– para nuestro día a día y –en un plano general– para cualquier diseño económico de futuro. Y son indispensables, en cantidades extraordinarias, para que la UE cumpla su compromiso de alcanzar la "**neutralidad climática**", con economías en las que los gases nocivos emitidos a la atmósfera no superen la capacidad de absorción del planeta. **Un desafío de época.**

Así que dependen de las "materias primas críticas" no sólo nuestros modos de consumo y comunicación –nuestro estilo de vida, en realidad–, sino también **nuestra respuesta a la emergencia climática.** Eso es mucha responsabilidad fiada a esas tierras raras. Quizás demasiada.

### Tan estratégico como desconocido

**infoLibre**, como miembro del consorcio de medios **Investigate Europe (IE)**, ha publicado en exclusiva en España un **extenso trabajo periodístico** sobre el negocio de la nueva minería, que a pesar de su carácter estratégico sigue siendo un gran desconocido. **Aquí** están todas las informaciones, reunidas en un dossier. Su lectura brinda valiosas aportaciones, de las que conviene tomar buena nota para no andar demasiado despistado sobre cómo funciona el mundo y dónde se juega el futuro. Ahí van tres como punto de partida:

- 1) Las "materias primas críticas" constituyen uno de los principales campos de batalla de la geopolítica global y **Europa parte en dicha batalla de una situación de desventaja** con respecto a las grandes potencias globales.
- 2) La UE ha tomado conciencia de su debilidad y está **tratando de reducir su dependencia de otras naciones, especialmente de China** pero también de Rusia, país al que hemos importado en plena guerra **13.700 millones de euros en metales de este tipo.** Es decir, la UE prohíbe el petróleo y el carbón rusos, pero las importaciones mineras persisten. Pocas demostraciones más claras puede haber de su carácter estratégico.
- 3) La voluntad de mayor autoabastecimiento de la UE se concreta en un reglamento que entrará en vigor en 2024 y que prevé **incrementar el ritmo de apertura de minas en suelo europeo, facilitar la financiación a las empresas y acortar los tiempos de apertura.** Se supone que con todo ello la UE acelerará y ganará posiciones en la carrera, o al menos recuperará algo de terreno.

Esto último suena bien, ¿no? Puede que sí, pero el empeño tiene abundante letra pequeña. Veamos.

### El lobby minero, los fondos de inversión y la demanda ilimitada

En primer lugar, la ambición minera de la UE está alimentada por intereses económicos contantes y sonantes que podrían estar llevándola demasiado lejos. Un dato, desvelado por la investigación **El negocio de la nueva minería**: el lobby minero ha gastado más de 21 millones de euros al año y ha celebrado casi mil reuniones con responsables de la UE desde 2014, lo cual explica su profunda huella en el contenido del reglamento. Sí, hay gigantes empresariales empujando a la UE a abrir de par en par las compuertas del negocio minero en suelo europeo. **Este trabajo de Manuel Rico**, que desvela quién controla las nuevas minas en España, ofrece una muestra ilustrativa de los nombres que alientan el boom de la actividad, **entre ellos gigantes financieros como Blackrock**.

Grupos ecologistas denuncian que la presión de estos capitalistas ávidos de explotar lo que puede ser una fabulosa veta de negocio ha llevado a la UE a una planificación basada en un principio peligroso, que podría resumirse así: cuanto más, mejor. O, dicho de otro modo: al tender la demanda a infinito, también debe hacerlo la producción. Pero, ¿es este el razonamiento adecuado?

Por un lado, parece lógico aceptar que las necesidades son y serán elevadas, para empezar porque la ansiada "neutralidad climática" se basa en un uso de la energía eólica y solar y de los vehículos eléctricos imposible sin un crecimiento exponencial de los nuevos materiales. El reglamento europeo en tramitación asume unas **previsiones de demanda estratosféricas**, entre ellas que en los próximos treinta años se extraerán más minerales metálicos que en los últimos 70.000. Por otro lado, la aceptación acrítica de esta demanda disparada implica dar por bueno que **la sostenibilidad se alcanzará mediante un cambio puramente tecnológico**, sin un replanteamiento del modelo de producción/consumo y repitiendo, ahora con el coche eléctrico, **el mismo boom que en el siglo XX se dio con coche que hoy llamamos tradicional**.

Hay que tenerlo presente: es el sector del transporte, y singularmente el del coche, el **principal responsable del auge de la demanda de litio, grafito, cobalto, níquel...** Y será el principal beneficiario.

### **Extracción aquí, plusvalías allí**

Los periodistas de investigación que han trabajado en la serie sobre nueva minería han acreditado además un problema ya bien visible y que irá ganando protagonismo: el impacto negativo que sufren las comunidades en cuyo territorio se desarrollan los grandes proyectos mineros. En **áreas para la extracción por toda Europa** se extiende el temor a acabar formando parte de un **mapa de zonas de sacrificio**, de usar y abandonar, en las que los habitantes pagan los costes ambientales mientras el grueso de las plusvalías vuela a cuentas lejanas. Un dato: el 85% de la riqueza generada por el litio se concentra en **la producción de baterías**. Es decir, el dinero no está en la extracción, por mucho que los proyectos lleguen envueltos en **ceremoniales propagandísticos** para la población local.

"Creo que la minería podría justificarse si se tratara de una cadena de valor que realmente beneficiara al país, a la Unión Europea y al mundo en general", declara a los periodistas de **Investigate Europe** Carla Gomes, analista de datos y activista en Terras do Barroso, una zona protegida del norte de Portugal donde este año se han autorizado dos minas de litio. **"Estamos planeando minas para salvar la industria del automóvil, por supuesto, pero también para mantener las cosas como están. No habrá transición"**, añade.

**¿Un hipócrita 'nimby'?**

Los argumentos del sector minero a favor de la multiplicación de proyectos en Europa se concentran en estas palabras de Pedro Mora, profesor de la Universidad Politécnica de Madrid y miembro de la Fundación Minería y Vida, impulsada por las patronales mineras españolas: “Hay que ser honestos: si necesito algo en mi sociedad, tengo que intentar producirlo en mi sociedad. **No es ético que miremos para otro lado, tenemos que intentar abastecernos con nuestros criterios sociales y de sostenibilidad**”.

Lo contrario sería, siguiendo este razonamiento, incurrir en la conocida como reacción *nimby*, así llamada por la expresión en inglés *not in my backyard*, que podría traducirse como “**no en mi patio trasero**”. Es decir: sí, quiero mi móvil de última generación; pero no, no quiero que las materias primas necesarias para su fabricación se extraigan en mi pueblo. Un razonamiento que, presentado esquemáticamente, tiene todo el aspecto de la clásica hipocresía occidental. Añade Mora: “**La realidad es que esos ecologistas que se oponen a abrir cualquier mina en España, luego no van a África o a China a oponerse a que abran las minas allí**. Están aceptando que haya un impacto mayor fuera de Europa, donde no se extrae con los criterios de sostenibilidad de Europa, lo que no parece muy razonable si de lo que se trata es de defender el planeta”.

### Una respuesta en superficie

La réplica de los ecologistas se sostiene sobre varios argumentos. El primero, que nadie ha acreditado que hagan falta tantas nuevas minas, ni en Europa ni fuera, si no es para mantener una intensidad de consumo a todas luces insostenible. El segundo, que un aumento de la extracción en Europa no tiene por qué suponer una reducción **en países comparativamente pobres** si no va acompañada –y volvemos al mismo punto– de una rebaja de la demanda. El tercero, que las regulaciones en Europa, más exigentes sobre el papel que en África o América Latina, son en la práctica vulneradas con frecuencia, a lo que se suma un dato que puede mover a la indignación: hay empresas causantes de daños medioambientales recibiendo hoy día subvenciones *verdes* de la UE. **Entre ellas, la sueca Boliden, responsable de la catástrofe de Aznalcóllar**.

Y el cuarto, el argumento más ambicioso: que la respuesta a nuestras necesidades podría no estar sólo bajo tierra, sino también en superficie. Concretamente, en más transporte público, más bicicleta, más reciclaje y minería urbana –obteniendo metales de los residuos–, más vida útil de nuestros aparatos. Menos obsolescencia programada.

En **uno de los jugosos reportajes de la serie**, Adriana Espinosa, de la ONG Amigos de la Tierra, lamenta que la carrera esté lanzada ya a toda velocidad sin haber hecho antes unas cuentas claras: “**¿Necesitamos abrir nuevas minas?** El Gobierno español no ha realizado esa cuenta. Lo que realmente necesitamos para empezar es el Excel con las cuentas, que de momento no existe. No se ha calculado la demanda de minerales asociada a las políticas de transición energética”.

Espinosa deja una pregunta –y una respuesta– que merece una pensada: “¿Cambiar un coche de gasolina por uno eléctrico de verdad es una transición ecológica? Cambiar los modelos de movilidad sí que sería una transición”.