

Nueva Caledonia, Francia y la "transición verde" en Europa

CARMEN PAREJO :: 03/06/2024

Europa prefiere exportar los daños ambientales y seguir importando a bajo precio los recursos minerales. Nueva Caledonia es el cuarto mayor productor de níquel del mundo

La Unión Europea lleva años planteado la instauración única del coche eléctrico como uno de los pasos fundamentales en su proyecto de transición verde. Según la vigente normativa europea, confirmada en 2023, se prohibirá la fabricación y comercialización de los vehículos que funcionen con gasolina o diésel a partir del 2035. No obstante, podrán seguir circulando hasta el año 2050.

Esta iniciativa de la Unión Europea no ha estado exenta de polémica debido a distintas problemáticas que rodean a la aplicación efectiva de la misma.

En primer lugar, los procesos de desindustrialización en Europa, motivados por la deslocalización productiva, que llevó a muchos fabricantes a aprovechar las peores condiciones laborales en otras partes del mundo para obtener mayores beneficios durante años.

En la actual coyuntura, algunos de los fabricantes europeos ya han amenazado con trasladar sus fábricas a otros territorios, para garantizar así sus beneficios pese al coste que les pudiese suponer en primera instancia la transición hacia el coche eléctrico.

Aunque se han ofrecido incentivos a estas empresas, lo cierto es que esta amenaza sigue sobre la mesa, esperando, probablemente, nuevas reformas laborales que sigan incidiendo en una merma creciente de los derechos laborales en el continente.

Por otro lado, debemos señalar la carencia de materiales críticos en la Unión Europea que puedan garantizar el desarrollo efectivo de esta transición verde.

Un estudio solicitado por la Asociación Europea de Productores de Metales (Eurometaux), y llevado a cabo por la universidad belga KU Leuven, destaca que en 2050 Europa necesitará al año para sus tecnologías limpias 4,5 millones de toneladas de aluminio, lo que supone un aumento del 33 % de las importaciones; 1,5 millones de toneladas de cobre, un 35 % más que lo que se importa actualmente; 800.000 toneladas de litio, 3.500 % más que en la actualidad; 400.000 toneladas de níquel, un 100 % más que ahora; 300.000 toneladas de zinc, entorno al 10% o 15% más; 200.000 toneladas de silicio, un 45 % más; 60.000 toneladas de cobalto, un 330 % más y 3.000 toneladas de tierras raras como neodimio, disprosio y praseodimio, que pasaría del 700 % a un 2.600 % más que en la actualidad.

Además, este necesario aumento de las importaciones se dará en un previsible contexto de aumento de la demanda a nivel mundial y, por lo tanto, también de los precios.

En respuesta, se han puesto sobre la mesa distintos proyectos de prospecciones minerales en territorio europeo, que, no obstante, han sido habitualmente descartados por el temor al

daño ambiental que pudiesen generar.

Emmanuel Macron en Noumea, Nueva Caledonia, el 23 de mayo de 2024.

Europa prefiere exportar los daños ambientales y seguir importando a bajo precio los recursos minerales. Es decir, al igual que sus empresas, esta política defiende la deslocalización, en este caso, de la huella ecológica de la transición verde.

En medio de la crisis energética en la Unión Europea, derivada fundamentalmente de las sanciones y ruptura con la vecina Rusia, Francia se destacó a sí misma por su independencia debido a su red de centrales nucleares.

Sin embargo, tras el golpe de Estado popular en Níger en 2023, y el control de las nuevas autoridades sobre las extensas riquezas de uranio, se puso sobre la mesa que la supuesta independencia energética de Francia era una falacia que solo se sostenía por la dominación económica que el país galo ha mantenido sobre sus antiguas colonias.

Francia y el auto eléctrico

Francia también quiso marcarse un tanto con el coche eléctrico. El 1 de enero de 2024 las autoridades francesas lanzaron un plan llamado 'leasing social', por el cual se ofrecía la posibilidad de acceder a un coche eléctrico por 100 euros al mes (dependiendo del modelo), ofrecido a las familias de bajos recursos.

Estos vehículos suelen ser caros. En el actual escenario podemos advertir que si no hay cambios, en el futuro serán aún más costosos, y además, si se profundiza la pérdida de derechos sociales y laborales, todavía será más difícil el acceso a los mismos para la mayor parte de la población europea.

El plan fue tan exitoso que, aunque su duración estaba prevista para llevarse a cabo durante tres meses, tuvo que ser cancelada con antelación por no poder asegurarse la cobertura de la demanda.

Francia y Nueva Caledonia

El ministro francés de Industria y Energía, Roland Lescure, señaló en su momento: "Lo positivo de este plan es que proporciona acceso a vehículos eléctricos asequibles a personas que no necesariamente son adineradas, y además impulsa la producción de más vehículos franceses. Debemos lograr ambas cosas". Sin embargo, olvidó señalar de dónde obtenía Francia los recursos minerales para garantizar esta empresa.

Tras Indonesia, Filipinas y la Federación de Rusia, Nueva Caledonia -actualmente considerado colectividad 'sui generis' por la República francesa- es el cuarto mayor productor de níquel del mundo, un mineral básico para el desarrollo de las baterías de los coches eléctricos.

En primer lugar, aclarar que "colectividad territorial" es el nombre que, en la actualidad, tras la reforma constitucional de 2003, reciben los antiguos "territorios de ultramar" o

colonias que aún mantiene Francia en la actualidad. El aspecto "'sui géneris'", descrito así por las autoridades galas para el caso de Nueva Caledonia, se debe a que desde 1989, este territorio está considerado como Territorio no Autónomo (TNA) por Naciones Unidas y, por lo tanto, pendiente de descolonización.

Esta situación ha generado distintos acuerdos sobre la relación entre Nueva Caledonia y Francia, en sentido económico, político y defensivo, así como en el desarrollo de referéndums de autodeterminación que no han sido reconocidos por el movimiento independentista nativo: los canacos.

El conflicto iniciado a principios de este mes de mayo en Nueva Caledonia, guarda relación con la aprobación del derecho a voto para los residentes en el territorio que puedan acreditar esta residencia desde hace al menos diez años. Los canacos consideran que esta iniciativa busca mermar de nuevo la capacidad de soberanía del territorio para los nativos, beneficiando a las comunidades francesas o afrancesadas, y en ese sentido, también favorecer sus intereses, como la extracción y exportación de níquel.

Francia buscó adelantarse a posibles futuros acontecimientos, que volvieran a escenificar su falacia sobre autonomía en recursos, como ocurrió con el caso de Níger. Sin embargo, el presidente francés tras su visita de urgencia a Nueva Caledonia dio marcha atrás en la propuesta de aumento de censo electoral, dejando la cuestión para más adelante y tratando de evitar así un proceso que puede ser inevitable al medio plazo, pero que de alguna manera él mismo estaba acelerando con este tipo de políticas. Muy similar a lo que ya vivió el mandatario francés en el continente africano tras su última gira en 2023.

En el continente europeo, tras el cuestionamiento del liderazgo histórico del eje franco-alemán, y el surgimiento de polos de poder alternativos en el este, destacándose Polonia, también se está produciendo una pugna. Francia quiso marcarse un tanto en medio de la crisis energética con sus centrales nucleares, y ahora pretendía hacer lo mismo en relación con la transición verde y el mercado del coche eléctrico. Las falacias sobre su autonomía, finalmente, solo son el reflejo de un pasado colonial en decadencia, mientras que las contradicciones del modelo europeo no paran de imponerse.

Actualidad RT

<https://www.lahaine.org/mundo.php/nueva-caledonia-francia-y-la>