

Jadar: el reverso del ‘Green Deal’ europeo

Juan Antonio Cordero

La electrificación automovilística de Europa responde a un imperativo de autonomía tecnológica y seguridad energética, pero la carrera por el litio necesario puede complicarse. La posición de la UE en los Balcanes, proveedores clave, es muy delicada.

EL llamado *Green Deal* europeo se marca públicamente como objetivo la “neutralidad climática” de la Unión Europea en 2050, es decir, el equilibrio entre las emisiones de CO₂ producidas y absorbidas, y como etapa intermedia, la reducción de las emisiones de gas de efecto invernadero

Juan Antonio Cordero

es profesor en la École Polytechnique (Francia), investigador asociado de EUGLOB (Centro de Excelencia Jean Monnet en Políticas Globales Europeas, UAB), y ‘senior member’ del IEEE.

en la Unión Europea (UE), en 2030, a un 55% de las de 1990. Al margen de la plausibilidad de estos objetivos, que algunos sectores cuestionan también en las instituciones europeas, eso supondría un descenso desde los 4.750 millones de toneladas equivalentes de dióxido de carbono (MtCO₂e) en 1990, hasta los 2.140 MtCO₂e previstos para 2030. Como referencia, en 2023 se registraron 3000 MtCO₂e de emisiones en la UE, según cifras de la Agencia Europea de Medio Ambiente (AEMA).



Miles de manifestantes participan en una de las mayores protestas anticorrupción. Belgrado, 15 de marzo de 2025. GETTY

El transporte de pasajeros por carretera es responsable de un 12% de las emisiones europeas, según la AEMA. Este volumen es habitualmente invocado para justificar el impulso a la electrificación del parque automovilístico europeo, plasmado en diversas medidas comunitarias, nacionales y locales. La más relevante es la adopción en marzo de 2023, por parte de los colegisladores comunitarios, el Parlamento y el Consejo Europeo, de la propuesta de la Comisión de prohibir la venta de vehículos térmicos en 2035 en la Unión, y su circulación a partir de 2050.

FUNCIONAMIENTO Y EMISIONES

LOS vehículos tradicionales emplean motores térmicos que transforman la energía de la combustión del combustible fósil (gasolina o diésel) en energía mecánica y movimiento. En los vehículos y motores eléctricos, la energía mecánica se obtiene a través del fenómeno de inducción electro-

«Las baterías más utilizadas en los vehículos eléctricos se basan en las tecnologías de ion de litio»

magnética que, a diferencia de la combustión de gasolina o gasóleo, no produce emisiones de gases de efecto invernadero. El uso de vehículos eléctricos es, en ese sentido, neutro en carbono. Otra cosa son las emisiones requeridas para la producción de la electricidad necesaria para ese desplazamiento, almacenada en la batería eléctrica del vehículo, que dependen de la matriz energética del lugar en el que ésta se haya cargado. Como referencia, en España el 72% de la energía era “descarbonizada” en 2023, según

datos de Red Eléctrica (REE); en Francia, debido al peso de la energía nuclear, era del 92%, según el operador público francés, RTE.

A las emisiones necesarias para la producción de la energía eléctrica que consume el vehículo durante su funcionamiento hay que añadir las emisiones necesarias para la fabricación de sus componentes y la extracción y tratamiento de sus materiales. Pero estos procesos de extracción y fabricación no se dan, en general, en las mismas regiones geográficas en las que el vehículo final es utilizado.

Las baterías constituyen el elemento central del vehículo eléctrico; su rendimiento, fabricación y extracción de materiales requeridos resultan determinantes a la hora de establecer los tiempos de vida y el balance de emisiones del vehículo. Las baterías más utilizadas en los vehículos eléctricos se basan en las tecnologías de ion de litio. Aunque las características dependen de las tecnologías y las combinaciones específicas de cada fabricante, y sus rendimientos progresan con rapidez, las baterías presentan, por el momento, un peso de entre 150 y 600 kilogramos, y una capacidad de hasta 80 kWh, que se traducen en una autonomía de cientos de kilómetros.

El tiempo de vida de las baterías (el número de ciclos de carga y descarga antes de que haya que reemplazarla) es el último factor relevante a la hora de estimar el balance completo de emisiones ligadas a las baterías y los vehículos eléctricos. Pese a que la tecnología, también aquí, ha hecho progresos remarquables –y se espera que continúen– respecto a la longevidad de las baterías,

ciclos de vida más cortos llevan a mayores tasas de rotación del parque automovilístico y, por tanto, a un mayor ritmo de emisiones.

El balance completo de emisiones ligadas al vehículo eléctrico, que incluye las emisiones de uso, con las combinaciones energéticas actuales en Europa, de extracción de materiales y de fabricación y ensamblaje de éstos, indica una reducción sustancial respecto a los vehículos tradicionales (Transportation Energy Institute, 01/12/2021; *Transport & Environment*, abril 2024), que será mayor a medida que se alargue la vida de la batería, y la producción eléctrica sea más limpia, es decir, menos intensiva en carbono. En términos de fabricación de componentes y extracción de materiales, sin embargo, los vehículos eléctricos son más intensivos en carbono (causan más emisiones) que los térmicos y eso vuelve particularmente relevante –al menos a efectos de polución “localizada”– la separación entre las regiones a las que los vehículos son exportados y utilizados, y las regiones de extracción y fabricación.

AUTONOMÍA ESTRATÉGICA

AL argumento ecológico y la apuesta económica por la descarbonización hay que añadir otras consideraciones de impacto más localizado que justifican su pertinencia, o al menos motivan su existencia, incluso en ausencia de concertación mundial. La UE carece de reservas sustanciales propias de combustibles fósiles, y en particular de petróleo, por lo que es dependiente del exterior y especialmente sensible a las alteraciones en las condiciones del suministro.

Por un lado, el llamado “pico del petróleo” puede haberse alcanzado ya, según estimaciones de la Agencia Internacional de la Energía (AEI) y la OCDE, o estar relativamente cercano, según otros estudios (NYT, 14/11/2010). Esto supone una tensión en el abastecimiento y una tendencia estructuralmente alcista en los precios del petróleo (el precio medio anual del petróleo crudo fijado por la OPEP era de 17,44 dólares en 1999; en 2024, se situaba por encima de los 80 dólares). Por otro lado, a medida que el entorno geopolítico se vuelve más incierto, los intercambios comerciales resultan menos predecibles con las potencias tradicionalmente suministradoras de la Unión Europea, tanto las autoritarias (especialmente Rusia, pero también los países del golfo Pérsico o magrebíes) como las democráti-

cas, pero sujetas a dinámicas de aislacionismo y repliegue (como es el caso de Estados Unidos).

En este contexto, la transición de una movilidad basada en los combustibles fósiles a otro modelo basado en la diversificación energética posibilitada por la electricidad, para cuya producción (en forma de renovables o nuclear, por ejemplo) la UE dispone de mayores capacidades propias y mayor autonomía, es un imperativo a la vez práctico y de soberanía, ligado a la seguridad energética. Bajo el discurso ecologista y sostenible del *Green Deal*, que enfatiza su ambición moral y la voluntad de “dar ejemplo” en las políticas contra el cambio climático, late también una lógica más prosaica, geopolítica, de autonomía energética y, por tanto, estratégica, económica y social del bloque continental, que intenta corregir una inercia de décadas de dependencia energética respecto a potencias terceras.

INDUSTRIA AUTOMOVILÍSTICA EUROPEA

LA transición del vehículo térmico al eléctrico plantea un reto tecnológico muy grande a la industria automovilística europea, sobre todo en lo relativo a las tecnologías de almacenamiento de energía eléctrica en baterías empleables en vehículos de pasajeros.

La Unión Europea cuenta con algunos de los principales fabricantes mundiales; entre ellos, Volkswagen (propietaria, entre otras, de Seat), Stellantis (resultado de la fusión de Fiat-Chrysler y el grupo Peugeot), BMW y Mercedes-Benz. La industria automovilística europea emplea a casi 14 millones de trabajadores, y aporta un 7% del PIB de la UE. Su peso es particularmente relevante en países como Alemania y España. Alemania es el primer productor europeo de automóviles, con 3,7 millones de vehículos en 2022, según la patronal de constructores de vehículos, OICA. La industria automovilística alemana emplea a un 12% de la fuerza de trabajo manufacturera, más de 80.000 empleos.

En España se fabrican anualmente 2,5 millones de vehículos (casi un 90% de ellos dedicados a la exportación); la industria automovilística nacional supone cerca de un 8% del PIB y un 7% del empleo manufacturero, es decir cerca de 60.000 empleos en 2023. Los datos provienen de la Comisión Europea, Bundesbank (19/11/2024) y CaixaBankResearch (29/11/2024).

Este peso europeo se confirma a nivel mundial. Entre los mayores fabricantes de vehículos del mundo, se cuentan varios conglomerados europeos: Volkswagen, líder mundial, y otros grupos como BMW, Stellantis y Mercedes-Benz, entre los diez mayores fabricantes por volumen de ingresos. Pero esta hegemonía se desvanece en el pujante mercado de los vehículos eléctricos, liderado por la compañía china BYD (más del 20% del mercado), por delante de la estadounidense Tesla, históricamente dominante, pero ahora relegada a un 10%. En un contexto de aún alta volatilidad, y con datos de 2024, Volkswagen ocupa la cuarta posición (en torno al 6%), y el resto de las compañías europeas se sitúan por debajo del 5%, en un entorno dominado por empresas chinas de menor tamaño (Statista, 10/2/2025).

GEOPOLÍTICA DEL LITIO

CON la progresión del vehículo eléctrico, y la hegemonía de las tecnologías de ion de litio en las baterías que éstos emplean, el litio se ha convertido en un material estratégico: su producción ha pasado de las 30.000 toneladas anuales hasta 2016, hasta las 180.000 toneladas en 2023, según el US Geological Study (USGS). Con escasos depósitos en su territorio y una explotación relativamente poco desarrollada de éstos, la UE depende del exterior para cubrir su creciente demanda interna, con tasas de importación de litio superiores al 80% (Euronews, 9/5/2024). En respuesta a esta dependencia, y al rápido ascenso de la demanda, en 2020 fue incluido en la lista de “materias primas críticas” que la Unión Europea mantiene desde 2011.

Las principales regiones productoras de litio se encuentran en Asia oriental (China), Oceanía (Australia) y Suramérica (con Chile como principal productor). En Europa, los principales depósitos identificados (según el *Mineral Commodities Summaries 2024* de USGS) se encuentran en Alemania (3,8 millones de toneladas), República Checa, cerca de la frontera alemana (1,3 millones de toneladas), y Serbia occidental, en el valle del río Jadar (1,2 millones de toneladas). Existen también depósitos de menor volumen (590.000 toneladas) en España (Extremadura y Castilla y León) y Portugal (noreste de Oporto).

La apertura de nuevas explotaciones del litio resulta controvertida en todas las regiones europeas donde ésta es posible, o rentable, debido al impacto

medioambiental de la extracción y, en particular, por su intensivo consumo de agua y su efecto sobre los suelos.

A la vista del aumento estructural de la demanda y el precio del litio, sin embargo, las regiones con reservas sustanciales inexploradas de la Unión han puesto, o se plantean poner en marcha proyectos de explotación, bajo la cobertura europea de la *Critical Raw Materials Act* (CRMA), aprobada por la Comisión en marzo de 2023, y con la esperanza de atraer también plantas de fabricación de baterías, de mayor valor añadido. En Sajonia-Anhalt (Alemania oriental), los sondeos de extracción exploratoria se iniciaron a finales de 2024; en la región minera de Cínovec (Chequia), está previsto que la extracción empiece en 2027. En Portugal, hoy el primer productor europeo de litio, la Agencia Medioambiental (APA) autorizó en 2023 la apertura de dos nuevas minas.

En España, el gobierno nacional y el regional extremeño han apoyado la apertura de una nueva mina cerca de Cáceres, en la que la extracción podría empezar en 2026 o 2027. Pese a los avales institucionales a estos proyectos ibéricos, los grupos de oposición local han conseguido retrasar o suspender cautelarmente, por vía judicial o administrativa, los avances de algunos de los proyectos en marcha.

EL CASO DE SERBIA

LAS características y las condiciones de explotación en Serbia son distintas, como también lo son las resistencias que el proyecto ha generado. La presencia de jadarita (mineral rico en litio y boro) en el valle del río Jadar, al noroeste del país, fue descubierta por geólogos del gigante minero anglo-australiano RioTinto Corporation en 2004.

Por un lado, más allá del volumen estimado de litio (1,2 millones de toneladas, comparable a los depósitos checos), el mineral en Jadar presenta una concentración relativamente elevada de óxido de litio (1,8% Li_2O , mayor que la estimada en los depósitos ibéricos, de 1,05% Li_2O , y checos y alemanes, de 0,45% Li_2O), que explica el interés de RioTinto por su explotación. Por otro, como señalan investigadores y profesores de la Universidad de Belgrado, se trata de una región agrícola altamente productiva y sin tradición minera previa, relativamente poblada (con más de 20.000 personas distribuidas en

una veintena de poblaciones) y estrechamente conectada con las reservas hídricas de Mačva, que abastecen el oeste del país. Las operaciones de extracción y procesamiento de minerales previstas por RioTinto para la explotación, ambientalmente muy agresivas, tendrían un impacto no sólo ecológico, sino también social y económico irreversible en la región y en el conjunto del país.

A estas condiciones técnicas, geológicas y geográficas, hay que añadir un contexto político y regulatorio incierto y particularmente tenso. El país balcánico no forma parte de la Unión Europea (aunque es candidato a su adhesión, desde 2012) y las explotaciones mineras en su territorio no están, por tanto, sujetas a las regulaciones medioambientales vigentes en la Unión.

Tanto políticos como responsables de RioTinto han prometido respetar los estándares más exigentes, pero las decisiones gubernamentales y la política de la propia compañía desmienten tal intención. Hasta la fecha, el gobierno ha adaptado la legislación a las necesidades y exigencias de RioTinto, hasta el punto de rebajar, o directamente suprimir, las regulaciones y límites de contaminación que la minera se muestra incapaz de garantizar por ejemplo, los umbrales aceptables de boro en suelo.

El último factor relevante es la compleja, y potencialmente inestable, situación política e institucional en Serbia, tanto en el interior del país, con un régimen frágil pero cada vez más autoritario, gangrenado por la corrupción, y sacudido por graves protestas desde hace años, agravadas en los últimos meses, como en las ambiguas relaciones que mantiene el régimen con las potencias presentes en la región, la UE, Rusia y China.

CRONOLOGÍA DE LAS MINAS DE JADAR

AUNQUE el gobierno serbio concedió las primeras licencias de exploración geológica en la zona a RioTinto en 2004, no fue hasta julio de 2017 cuando se firmó el acuerdo entre el ministerio de Minería y la compañía minera, menos de tres meses después de la victoria de Aleksandar Vučić. El proyecto de las minas de Jadar es inseparable de su presidencia. En 2020, el gobierno emitió las primeras licencias y autorizaciones a RioTinto para la apertura de una mina en la región, declarada “área de propósito especial”. Las movilizaciones contra el proyecto empezaron en noviembre del mismo año, cuando se

«La explotación del litio en Serbia es muy impopular porque sienten que responde más a una lógica colonial que a algo mutuamente beneficioso»

fundaron las primeras asociaciones y los académicos empezaron a advertir de los riesgos ecológicos que suponía el proyecto tal y como estaba diseñado. A medida que éste se fue concretando, las protestas fueron ganando en alcance e intensidad.

En enero de 2022, el gobierno serbio revocaba las licencias a RioTinto. El régimen de Vučić parecía ceder así a las masivas protestas contra el proyecto, que se expandían por todo el país desde 2020, al grito de “No cavaréis” (*Néćeš kopati*), y que amenazaban con pasar factura en las elecciones legislativas y presidenciales de abril de 2022. Pese a las irregularidades observadas, Vučić revallidó su mandato presidencial, y el SNS de Vučić y sus aliados mantuvieron una precaria mayoría

en la Skupština (Parlamento), pese a un notable retroceso de votos y escaños.

El proyecto, fuertemente apoyado por la Unión Europea, no fue enterrado. Fue sólo temporalmente suspendido a la espera de que pasaran las elecciones y amainaran las protestas. El 11 de julio de 2024, una decisión del Tribunal Constitucional serbio, afecto al régimen, revertía la decisión gubernamental de 2022 y resucitaba oficialmente el proyecto de RioTinto, reactivando también las protestas. El 17 de julio, el vicepresidente de la Comisión Europea, Maroš Šefčovič, firmaba en Belgrado el memorando de acuerdo (MoU) con la ministra serbia de Minería, Dubravka Đedović, para el suministro de materias primas “críticas” para la cadena de valor de baterías y vehículos eléctricos. El acuerdo, que se enmarca en la estrategia trazada en la CRMA (Critical Raw Materials Act), busca asegurar el acceso al litio de Jadar de la UE y de su industria automovilística: Stellantis, Volkswagen y Mercedes-Benz obtuvieron garantías de Vučić sobre el abastecimiento de litio para la fabricación de baterías. La firma contó con la presencia del canciller alemán, Olaf Scholz, que rindió visita oficial al presidente Vučić apenas unos meses después de que su ministro de Exteriores considerase “inaceptable” el fraude constatado en las elecciones de diciembre de 2023 (*Politico*, 16/07/2024).

La escenificación del apoyo de la Comisión y del gobierno alemán a la explotación del litio en una sociedad en la que este proyecto es transversalmente impopular, nutre la convicción de hallarse ante una apropiación extranjera de recursos que responde más a una lógica colonial que a un proyecto de desarrollo mutuamente beneficioso en el marco de una comunidad de naciones democráticas.

UNA PRESIDENCIA MARCADA POR LAS PROTESTAS

LAS protestas contra la explotación del litio en Jadar y en otras explotaciones mineras en el país se inscriben en unas dinámicas más amplias de contestación social al régimen de Aleksandar Vučić que se renuevan desde el principio de su mandato, en 2017.

Aunque Vučić y el SNS dominan la política serbia desde 2012, la deriva autoritaria y represiva, la captura de los aparatos estatales, el asedio a los medios de comunicación independientes y a los disidentes se han acentuado después de 2017, hasta convertir la frágil democracia serbia de principios del siglo XXI en un régimen autocrático o iliberal, dirigido por un partido-Estado dominante. En paralelo al endurecimiento del régimen, la neutralización de contrapoderes y la erosión del pluralismo político, el malestar se ha traducido en una apatía creciente, pero también en una mayor conflictividad e inflamabilidad social: cualquier chispa puede provocar incendios y revueltas de alcance.

Los años 2018 y 2019 estuvieron marcados por las movilizaciones semanales *Stop krvavim košuljama* (“Stop a las camisas ensangrentadas”), contra las campañas de violencia e intimidaciones, incluidos asesinatos y agresiones del régimen contra periodistas y políticos desafectos o críticos.

Tras la pandemia, el proyecto de explotación de las minas de Jadar por Rio-Tinto y las modificaciones legislativas ejecutadas para facilitarla, estuvieron en el centro de las diversas protestas ecologistas, que sólo amainaron con la cancelación gubernamental del proyecto en 2022, para reactivarse con su reanudación a mediados de 2024.

Las masacres de mayo de 2023 en la escuela de Vračar (Belgrado), en la que un menor tiroteó a compañeros y profesores y mató a una decena, y de Mladenovac y Smederevo el día siguiente, cuando un conductor asesinó a

nueve personas e hirió a otra docena con un rifle de asalto, causaron una conmoción nacional. También –pese a la ausencia de motivaciones explícitamente políticas en ambos sucesos–, se dieron una serie de protestas antiguubernamentales que cristalizaron en la coalición “Serbia contra la violencia” (SPN, *Srbija protiv nasilja*) que federó efímeramente a las oposiciones democráticas y europeístas serbias, y concurrió a las elecciones parlamentarias, regionales (en Vojvodina) y locales en otoño de 2023.

LA TRAGEDIA DE NOVI SAD

EL país se encuentra actualmente inmerso en otra oleada de protestas que comenzaron en noviembre de 2024 y han alcanzado una dimensión sin precedentes desde la llamada “revolución de los bulldozers” que derrocó a Slobodan Milošević (del que el actual presidente, Vučić, fue el último ministro de Información) en 2000.

El 1 de noviembre de 2024 se derrumbaba la marquesina de la estación ferroviaria de Novi Sad. Quince personas fallecieron y varias resultaron gravemente heridas. Originalmente construida en 1964, la estación fue renovada por un consorcio chino en 2021, en el marco del programa chino de infraestructuras transcontinentales *One Belt, One Road*. Aunque fue oficialmente reinaugurada en 2022, la estación tuvo que ser sometida a nuevas obras inmediatamente después para “adaptarla a los estándares europeos”, y fue reabierto el 5 de julio de 2024 (*BalkanInsight*, 15/11/2024).

En otros contextos, una tragedia así habría llevado a exigir y asumir responsabilidades públicas por el accidente, pero no habría activado una dinámica de movilizaciones y revueltas como las de Serbia, de un calibre que amenaza la hegemonía del partido-régimen dominante. Allí, sin embargo, el siniestro simbolizó inmediatamente las negligencias gubernamentales y la corrupción generalizada de un régimen que ha hecho de la (re)construcción e inauguración de grandes infraestructuras, –como la estación de Novi Sad, la nueva estación central de Belgrado–, y de grandes operaciones de especulación y renovación urbanística los estandartes de su legado de “modernización”.

La percepción de corrupción generalizada en la esfera gubernamental, y en los grandes proyectos que dependen de ella, está muy presente en las

protestas contra la explotación de las minas de litio en Jadar. No es sólo la inquietud ante el impacto ecológico de tales operaciones, común a todos los proyectos de explotación minera en marcha en la UE, sino la radical falta de confianza en las instituciones y en el marco regulatorio, en la voluntad de las primeras, y la capacidad del segundo, para proteger los derechos de los ciudadanos frente a los intereses de terceros, en este caso, de RioTinto.

LAS PRIMERAS MANIFESTACIONES

LAS primeras manifestaciones para exigir responsabilidades a las autoridades tras la tragedia y demandar la publicación de los documentos relativos a las obras en la estación se produjeron en Novi Sad el 5 de noviembre, y movilizaron fundamentalmente a estudiantes. Pero evolucionaron rápidamente a protestas más generales contra la corrupción del régimen. Desde la época de Milošević, las organizaciones estudiantiles y universitarias son el primer núcleo de la contestación antigubernamental y prodemocrática. Jugaron un papel decisivo, a través del movimiento *Otpor!* (“Resistencia”), en las movilizaciones que forzaron la caída de Milošević en 2000. A mediados de noviembre, se produjeron las primeras concentraciones en Belgrado. El 23 de diciembre, más de 100.000 personas se congregaron en la céntrica plaza Slavija para exigir cuentas al gobierno. Fue una manifestación histórica.

Una vez abandonada la esperanza inicial de que las protestas decayeran tras la indignación del primer momento y se sumergieran en la apatía, como ha ocurrido en ocasiones anteriores, el régimen optó por una medida estratégica de palo y zanahoria.

Implementó la intoxicación informativa y la ritual descalificación de manifestantes y disidentes como “agentes del extranjero”, la represión policial, el acoso y las tentativas de infiltración en las movilizaciones estudiantiles combinadas con declaraciones conciliadoras. Se enunciaron también medidas de choque como la celebración de un referéndum sobre la continuidad del gobierno, dimisiones, apariencias de procesamiento judicial de responsables públicos, y algunas concesiones económicas sectoriales como el aumento de la dotación presupuestaria para la enseñanza superior.

En paralelo, el partido-gobierno desplegó una estrategia de movilización de masas que recuerda a las campañas “anti-burocráticas” de Milošević para desestabilizar los gobiernos yugoslavos adversarios en los años noventa. Son mítines del SNS en localidades rurales del país y la formación de un cuerpo “lealista” en el partido gubernamental, de orientación pro-rusa y “un poco extrema”, anunciada por Vučić en diciembre de 2024 y supuestamente formada por 17.000 militantes (entre ellos, el hermano del presidente), que el Movimiento Europeo considera el embrión de una posible formación paramilitar (*Vreme*, 8/1/2025).

Las energías que el gobierno y sus estructuras afines han dedicado a desactivar el movimiento dan una idea del potencial de desestabilización que intuyen en él. Pero, pese a sus esfuerzos, las protestas que se han extendido a numerosas ciudades del país, han adoptado nuevas formas, huelgas, bloqueos de puentes y cruces viarios, y han ido creciendo en intensidad y en alcance, más allá de los estudiantes, sin dar por el momento signos de agotamiento.

LA REACCIÓN EUROPEA

A diferencia de la revolución contra Milošević, las protestas actuales contra la corrupción se están produciendo de forma aparentemente espontánea, sin programa político, y sin apoyos internacionales significativos. Es llamativa la apatía con la que estos tres meses de revueltas en un país balcánico candidato a la adhesión a la UE han sido acogidas, hasta hace muy poco, en la prensa de Europa occidental. Y es igualmente reveladora la cautela, o la lentitud, en la reacción de las instituciones y las sedes diplomáticas europeas.

Una cautela y una discreción por parte de la Unión Europea que se observa también respecto a las movilizaciones sobre el litio de Jadar, incluso entre las familias políticas más próximas a la contestación ecologista. La confederación verde europea ha expresado su “solidaridad” con los manifestantes, y solicitaba “la celebración de consultas y la puesta en práctica de procesos que aseguren la rendición de cuentas, antes de que las operaciones extractivas se pongan en marcha”.

Pero Franziska Branter, igualmente ecologista y miembro del gobierno alemán, describía con relativa crudeza la situación: “la protección climática no es posible sin materias primas. Estamos reemplazando combustibles fósiles con metales y minerales. En la UE, hemos acordado una lista de minerales particularmente importantes; el litio está incluido [...]. Se extrae en Chile y Australia, y es enteramente procesado en China. [...] El gobierno alemán tiene el propósito de reducir estas dependencias para reducir riesgos. El proyecto en Serbia es parte de esta estrategia. [...] La extracción de materias primas como el litio siempre tiene un impacto sobre la Naturaleza. [...] La cuestión no es si el proyecto extractivo se llevará a cabo o no, sino si lo implementará RioTinto con socios europeos, o si lo harán los chinos” (entrevista en *Tagezeitung*, 12/8/2024).

Para el gobierno serbio, las minas de litio y boro de Jadar son una valiosa moneda de cambio ante la Unión Europea. Contrariamente al gobierno claramente europeísta que reemplazó a Milošević, Vučić mantiene una política exterior que se pretende equilibrada entre Oriente y Occidente, y que recuerda al no-alineamiento yugoslavo. Bajo su gobierno, el país procura mantener a una distancia controlada y favorable a la Unión Europea, en cuya economía Serbia está fuertemente integrada, y a cuya adhesión sigue siendo formalmente candidata, pero de cuyo marco institucional se aleja. Es imposible ignorar a EEUU en el tablero regional; Rusia es un tradicional aliado histórico y el principal apoyo internacional en la disputa con Kosovo, y China, es un inversor y un socio comercial estratégico, particularmente en los sectores de infraestructuras, minería, energía y seguridad.

CONCLUSIÓN

LA nueva Comisión Europea ha convertido la transformación ecológica —el *Green Deal*— y la mejora de las capacidades tecnológicas y defensivas de la Unión en vectores de su programa político. Ambos son declinaciones distintas del mismo principio de reforzamiento de la autonomía estratégica en un escenario global marcado por la desconfianza mutua, del que las tensiones sobre el abastecimiento de materias primas “críticas”, como el litio, son representativas. En este escenario cabe situar los esfuerzos de la Unión

por identificar y explotar los depósitos de litio situados en territorio europeo, tanto en los países miembros como en candidatos como Serbia, y en proteger su suministro y transformación en las industrias europeas.

La posición de la Unión Europea en los Balcanes es delicada. El entusiasmo por la integración en la región de principios de siglo se ha enfriado en gran medida, tras años de parálisis y decepción. El régimen serbio de Vučić, que mantiene una notable capacidad de influencia y desestabilización en otros países posyugoslavos (especialmente en Bosnia, Kosovo y Montenegro), cuenta ahora con aliados dentro de la Unión, como Viktor Orbán en Hungría o Robert Fico en Eslovaquia. El creciente activismo ruso en Europa central y oriental refuerza a los gobiernos más autoritarios.

El litio del valle del Jadar fortalece la posición del régimen serbio ante la Unión y, a su vez, la ambivalencia de la Unión ante las protestas serbias contra RioTinto debilita la credibilidad del bloque como garante de los valores democráticos y civiles ante los sectores más europeístas del país. Las repetidas promesas –de RioTinto, del gobierno serbio y de los portavoces comunitarios– tienen un recorrido limitado ante una población habituada a entornos institucionales autoritarios, corruptos y disfuncionales, donde el valor de la palabra pública es escaso.

Las revueltas estudiantiles que desde noviembre sacuden Serbia, y que han eclipsado –por ahora– las movilizaciones ecologistas contra RioTinto, apuntan en esta misma dirección. El catalizador ha sido, en esta ocasión, el derrumbamiento en la estación de Novi Sad, pero las motivaciones son las mismas que explican parte de las resistencias encontradas en el valle del Jadar: el rechazo ante la corrupción generalizada, la exigencia de responsabilidades por parte del gobierno, el respeto al Estado de Derecho en un país en el que gobierno e instituciones (y también gobiernos, instituciones y compañías extranjeras) son percibidas más como extractivas y predatoras que como garantes de los derechos de los ciudadanos o valedoras de su voluntad democrática.

Las protestas recurrentes muestran también los límites del enfoque “estabilocrático” de la Unión Europea en la región. El apoyo, directo o indirecto, a regímenes iliberales, autoritarios y estructuralmente corruptos, no sólo erosiona la imagen de la UE entre los sectores de la población que más se reconocen

en los valores que ésta dice defender, sino que además lo hace sin conseguir la contrapartida de estabilidad ambicionada.

El control, la arbitrariedad y la mezcla de incompetencia y corrupción a la que estos regímenes someten a sus sociedades favorece, en un primer tiempo, la apatía y la anomia del cuerpo social, pero también las vuelve particularmente inflamables, y por tanto inestables.

Los procesos de ampliación de la UE, de reforzamiento de su autonomía industrial y energética y de su transformación ecológica encarnada en el *Green Deal*, interaccionan en Serbia y en los proyectos de explotación del litio del Jadar. Su éxito simultáneo en la región requiere un enfoque más global y más inclusivo, menos vertical y más respetuoso con las garantías y los principios cívicos y democráticos que la Unión Europea pretende encarnar. Que siguen siendo –junto con la prosperidad económica–, la clave de su atraktividad política en los Balcanes. 

Ampliar información

Puede acceder a artículos relacionados con el tema escaneando el código QR.

La “ilusión” balcánica, ¿imperativo geopolítico?

(Miguel Roán)

[VER EL ARTÍCULO](#)

Litio: la fiebre del “oro blanco”.

(Luis Esteban G. Manrique)

[VER EL ARTÍCULO](#)