Freno a la movilidad sostenible

El acuerdo UE-Mercosur y la industria automovilística

AMÉRICA LATINA Y EL CARIBE MEJOR SIN TLC

%attac

attac

ATTAC ARGENTINA

ARGENTINA MEJOR SIN TLC

GREENPEACE

Deutsche Umwelthilfe

NETZWERK Gerechter Welthandel

CIDSE Together for global justice

FASE

misereor ACCIÓN COMÚN POR UN MUNDO JUSTO

PowerShift

TiERRA nativa Amigos de la Tierra Argentina

Freno a la movilidad sostenible

El acuerdo UE-Mercosur y la industria automovilística

Freno a la movilidad sostenible
El acuerdo UE-Mercosur y la industria automovilística

Publicado por encargo de:

Asamblea Argentina Mejor sin TLC
www.argentinasintlc.org

Attac Alemania, Münchener Straße 48, 60329 Fráncfort
www.attac.de

ATTAC Argentina
www.attac-argentina.com

Attac Austria, Margaretenstraße 166, 1050 Viena
www.attac.at

CIDSE
www.cidse.org

Deutsche Umwelthilfe, Hackescher Markt 4, 10178 Berlín
www.duh.de

FASE
www.fase.org.br/pt

Greenpeace e. V., Hongkongstraße 10, 20457 Hamburgo
www.greenpeace.de

Misereor e. V., Mozartstraße 9, 52064 Aquisgrán
www.misereor.de

Netzwerk Gerechter Welthandel, Marienstraße 19-20, 10117 Berlín
www.gerechter-welthandel.org

Plataforma América Latina Mejor sin TLC
www.americalatinasintlc.org

Powershift e. V., Greifswalder Str. 4, 10405 Berlín
www.power-shift.de

Tierra Nativa/Amigos de la Tierra Argentina
www.tierranativa.org.ar

Autor:
Thomas Fritz

Redacción:
Armin Paasch, Tina Lutz, Jeremy Oestreich,
Alexandra Strickner, Hanni Gramann, Theresa Kofler, Jürgen Knirsch

Edición de imágenes:
Hendrik Schnittker, Caroline Binkowski

Traducción:
Darién Crespo García

Maquetación, composición y diseño gráfico:
Tilla Balzer I buk.design

Portada:
Chris Freeman

Impresión y tirada:
Impreso en papel 100% reciclado por Hinkelstein Druck (Berlín),
tirada de 700 ejemplares

Responsable de la publicación:
Jürgen Knirsch, Greenpeace e. V., Hongkongstrasse 10,
20457 Hamburgo

La vigencia de los enlaces de las notas finales se comprobó el 16.2.2022.
Berlín, Diciembre 2023

Índice

Resumen 6

1. Introducción 9

2. Lobbies: cooperación entre Gobiernos y asociaciones 11

3. Elementos del tratado favorables para la industria automovilística 14

   Recuadro 1: El acuerdo UE-Mercosur: normas que benefician a la industria automovilística 16

4. El comercio entre la UE y el Mercosur: un intercambio desigual 17

5. El comercio de automóviles en el Mercosur 19

6. Coches eléctricos para Europa, coches de combustión para el Mercosur 24

   Recuadro 2: Programa Proálcool: ahorrar petróleo, apoyar la caña de azúcar, comprar VW 26

7. Comercio de materias primas: catástrofes de la minería 28

8. Bioetanol: conflictos en torno al cultivo de la caña de azúcar 33

9. Biodiésel: expansión de los monocultivos de soja 36

10. Asientos de cuero para coches, destrucción de bosques en la Amazonía 38

11. Temor de los trabajadores/as a la competencia predatoria y la pérdida de puestos de trabajo 41

12. Anexo relativo a los automóviles: reconocimiento de procedimientos de aprobación y pruebas deficientes 44

13. Deficiente formulación de las cláusulas de prevención de riesgos 46

14. Conclusiones y recomendaciones 49

Notas finales 54

Crédito de imágenes 59

Resumen

Las partes publicadas hasta la fecha del Acuerdo de Asociación previsto entre la Unión Europea y el Mercosur contienen numerosas disposiciones que favorecen, en algunos casos considerablemente, a la industria automovilística europea, a su modelo de producción basado en el consumo intensivo de recursos y a sus cadenas de suministro. Al mismo tiempo, el acuerdo no contiene regulaciones efectivas para limitar los riesgos medioambientales y en materia de derechos humanos ocasionados por la industria del automóvil. Por el contrario, las partes contratantes han llegado a numerosos compromisos para aumentar el comercio de materias primas, componentes y productos finales de riesgo de la industria automovilística. En este sentido, parece claro que la presión ejercida por los lobbies de la industria automovilística europea ha tenido un enorme éxito, en detrimento de las personas y el medio ambiente a ambos lados del Atlántico.

Las conclusiones en detalle:

- La incidencia política a favor de la industria automovilística no solo la promueven las empresas, sino también, y en gran medida, la propia burocracia ministerial. Miembros del personal del Ministerio de Economía alemán y de la Comisión Europea se dirigieron de manera proactiva a los fabricantes para conocer sus deseos e incorporarlos a las negociaciones con el Mercosur.

- Los grupos de presión han conseguido introducir en el acuerdo numerosos elementos que benefician a la industria automovilística de la UE, como la eliminación de los aranceles sobre automóviles, piezas de automóviles, materias primas minerales y biodiésel, así como un contingente de importación de bioetanol por parte de la UE. Además, los países del Mercosur renuncian a varios impuestos a la exportación, reconocen pruebas y certificados poco rigurosos de la UE y aceptan normas de origen flexibles que aumentan la presión competitiva en sus mercados. Por último, la industria automovilística se beneficia de los deficientes instrumentos de protección del tratado, que apenas pueden limitar los riesgos asociados para el medio ambiente y los derechos humanos.

- La industria automovilística europea cuenta con numerosos centros de producción en el Mercosur, domina el comercio interregional y confiere a la UE un gran superávit comercial frente al Mercosur desde hace tiempo. Cabe señalar que el comercio de piezas de automóviles es mucho más importante que el de automóviles. A día de hoy, los vehículos con motor de gasolina siguen representando la mayor parte de las exportaciones de turismos de la UE al Mercosur. Por lo que respecta a las cuotas intraeuropeas, los fabricantes alemanes lideran con un amplio margen el comercio entre la UE y el Mercosur.

- Hasta la fecha, las empresas europeas venden muy pocos coches eléctricos en el Mercosur. La movilidad eléctrica todavía no está muy extendida en la región y hasta ahora ha recibido poco apoyo estatal. Además, en Brasil existe una fuerte competencia por parte de los coches de combustible flexible («*flex-fuel*»), que funcionan con cualquier mezcla de gasolina y bioetanol. La mayor parte del bioetanol se produce en Brasil a partir de la caña de azúcar.

- Las reducciones arancelarias acordadas contribuyen a asegurar y abaratar el suministro de materias primas para la industria automovilística, especialmente en lo que respecta al hierro, el acero, el cobre, el litio y diversas materias primas procesadas. Las actividades mineras, especialmente en Argentina y Brasil, provocan numerosos conflictos con las comunidades locales y los grupos indígenas. Los desencadenantes de estos conflictos no son solo los daños medioambientales causados por la extracción de materias primas, sino también, violaciones de los derechos humanos, algunas particularmente graves.

- En el árido norte de Argentina, por ejemplo, las comunidades locales protestan contra la extracción de litio. Sus críticas se dirigen contra el elevado consumo de agua y los residuos tóxicos de las minas. En Brasil, por su

parte, el mineral de hierro está detrás de uno de los mayores desastres mineros del país: en enero de 2019 se produjo el colapso de una represa minera en la comunidad de Brumadinho, cobrándose la vida de 272 personas. Poco antes, una filial brasileña de la compañía alemana de certificación TÜV Süd había certificado la estabilidad de la represa.

- Las disposiciones del acuerdo relativas a los agrocombustibles también aumentan los riesgos para el medio ambiente y los derechos humanos. El contingente de bioetanol de la UE favorece la expansión de las plantaciones brasileñas de caña de azúcar, lo que acarrea daños medioambientales y conflictos por la tierra. Del mismo modo, la reducción de impuestos a la exportación de soja y biodiésel concedida por Argentina favorece la expansión de los monocultivos de soja y una mayor deforestación.

- El acuerdo también aumenta la demanda de cuero de vaca, que la industria automovilística europea utiliza para fabricar asientos de cuero. El tratado prevé la eliminación de los aranceles de importación de cuero de vaca por parte de la UE y de los correspondientes impuestos a la exportación por parte de los países del Mercosur. En Brasil, Argentina y Paraguay, sin embargo, la ganadería bovina contribuye considerablemente a la deforestación. Debido a unos sistemas de trazabilidad deficientes, los fabricantes europeos de automóviles no pueden garantizar que su cuero no se obtenga a partir de prácticas ilegales de tala y quema, por ejemplo, en la Amazonía. Tampoco pueden descartar graves violaciones de los derechos humanos en el origen de sus cadenas de suministro, como agresiones a indígenas y trabajadores/as agrícolas.

- El rápido desmantelamiento de los aranceles sobre automóviles y piezas de automóviles, así como la flexibilización de las normas de origen, intensifica la presión competitiva, especialmente sobre la industria automovilística del Mercosur. Debido a la flexibilización de las normas de origen, productos intermedios baratos procedentes de terceros países que se incluyen en las exportaciones de la UE gozan de las preferencias arancelarias del Mercosur. La consiguiente intensificación de la competencia pone en peligro los puestos de trabajo locales y acentúa la tendencia a la precariedad laboral.

- El acuerdo debilita los esfuerzos para reducir las emisiones del parque automovilístico. En el anexo del tratado relativo a los automóviles, los Estados del Mercosur acuerdan, en principio, reconocer pruebas y certificados de aprobación de automóviles basados en regulaciones de la CEPE o de la UE. Sin embargo, los procedimientos de prueba y aprobación poco rigurosos de la UE no solo han facilitado a las empresas automovilísticas la manipulación de las emisiones de gases de escape, sino que les permiten incluso hoy en día falsear el cálculo de sus emisiones.

- La industria automovilística se beneficia además de la deficiente formulación de las disposiciones del acuerdo que supuestamente deberían limitar los riesgos medioambientales, sociales y en materia de derechos humanos. Aquí cabe mencionar, sobre todo, la carencia de sanciones en el capítulo sobre sostenibilidad, la falta de aplicación práctica del Acuerdo de París sobre el cambio climático y la ausencia de normas efectivas relativas a la diligencia debida de las empresas o a cadenas de suministro desvinculadas de procesos de deforestación. Por último, es de temer que el acuerdo cuente con una débil cláusula de derechos humanos. Debido a estos déficits, es posible que sigan produciéndose importantes daños medioambientales y graves violaciones de los derechos humanos a lo largo de las cadenas de suministro transatlánticas de la industria automovilística.

- A causa de la deficiencia de los instrumentos de prevención de riesgos, el acuerdo dificulta la regulación socioecológica de la industria automovilística, independientemente de si se basa en motores de combustión o eléctricos. Al favorecer a la industria automovilística, el acuerdo también obstaculiza la necesaria transición a una movilidad sostenible, que incluye, por ejemplo, medidas destinadas a evitar el tráfico y reducir el transporte individual motorizado en favor del transporte público.

1. Introducción

La industria automovilística desempeña un papel central en la configuración de la política comercial de la Unión Europea. Por ello, los acuerdos comerciales de la UE llevan la firma inequívoca de las empresas automovilísticas y de las industrias proveedoras y extractivas asociadas a ellas. Sin embargo, la estrecha alineación de la política comercial de la UE con los intereses de la industria automovilística europea entra en contradicción cada vez más con importantes objetivos sociopolíticos con los que la Unión Europea también está comprometida, como la lucha contra el cambio climático y la defensa de los derechos humanos.

La presente publicación examina la fuerte influencia del sector europeo del automóvil en el acuerdo comercial entre la Unión Europea y el Mercosur. Los Estados miembros del Mercosur y la UE anunciaron a finales de junio de 2019 que habían alcanzado un acuerdo de principio para un tratado de libre comercio. Desde entonces, se han publicado extensas secciones del acuerdo comercial[1], que formará parte de un Acuerdo de Asociación más amplio. Las negociaciones acerca de las partes restantes del Acuerdo de Asociación concluyeron el 18 de junio de 2020[2]. Sin embargo, el texto correspondiente aún no se ha publicado[3].

Pese a ello, las negociaciones distan mucho de haber concluido, ya que hasta ahora el Acuerdo de Asociación UE-Mercosur no se ha firmado ni ratificado. Por lo tanto, sigue existiendo la posibilidad de que fracase. El acuerdo suscita considerables reservas no solo en la sociedad civil, sino también entre los Gobiernos de varios Estados miembros de la UE. También los Gobiernos de Argentina y Brasil expresaron en los primeros meses de este año su preocupación por la posibilidad de que el acuerdo contribuya a la desindustrialización de sus países. En una declaración conjunta, el presidente de Argentina, Alberto Ángel Fernández, y el de Brasil, Luiz Inácio Lula da Silva, explicaron su objetivo de *«asegurar un equilibrio de las negociaciones que tome en consideración las fuertes asimetrías entre los bloques y promover así el desarrollo económico y social de todos los países involucrados»*[4].

Vehículos antes de su embarque en Bremerhaven. La UE exportó coches por valor de 3700 millones de euros al Mercosur en 2020.
Foto: Ra Boe, Wikimedia

La publicación examina la estrecha cooperación entre la Comisión Europea y las asociaciones de la industria automovilística durante las negociaciones entre la Unión Europea y el Mercosur, y analiza las disposiciones del texto del tratado que favorecen especialmente a la industria automovilística europea. Además, expone detalladamente los riesgos ecológicos, sociales y para los derechos humanos que entrañan estos acuerdos. El documento pone de manifiesto que el acuerdo UE-Mercosur puede ampliar considerablemente el comercio de materias primas, componentes y productos finales problemáticos de la industria automovilística europea. Al mismo tiempo, el texto del acuerdo disponible actualmente carece de salvaguardias eficaces para limitar los riesgos medioambientales y en materia de derechos humanos ocasionados por la industria del automóvil. Al favorecer a esta industria, el acuerdo también obstaculiza la necesaria transición a una movilidad sostenible orientada a evitar el tráfico y reducir el transporte individual motorizado.

2. Lobbies: cooperación entre Gobiernos y asociaciones

La asociación de la industria automovilística alemana Verband der Automobilindustrie (VDA) no deja lugar a dudas sobre la gran importancia que concede al acuerdo comercial de la UE con la organización de estados sudamericanos: *«El acuerdo con el Mercosur tiene una gran prioridad para la industria automovilística de Alemania y de toda Europa, porque los países del Mercosur son importantes mercados de futuro»*[5]. Gracias a la estrecha coordinación con el Gobierno federal de Alemania y la Comisión Europea, la industria automovilística consiguió imponer gran parte de sus exigencias en las partes del texto del acuerdo que están disponibles desde mediados de 2019.

En consecuencia, la VDA no escatimó en elogios cuando la Comisión Europea anunció el acuerdo político con el Mercosur a finales de junio de 2019: *«Este acuerdo es un gran éxito para Europa y la Comisión»*, declaró entonces Bernhard Mattes, presidente de la VDA. La reducción de aranceles y barreras técnicas al comercio beneficiará tanto a los fabricantes de automóviles como a sus proveedores. Mattes aludió también a las grandes inversiones alemanas en el Mercosur, concretamente en Brasil: *«Los fabricantes y proveedores alemanes cuentan allí con más de 120 centros de producción. A estos se suman más de veinte centros en Argentina»*[6].

Varios documentos del Gobierno alemán y de la Comisión Europea referentes a las negociaciones con el Mercosur, a los que se ha accedido mediante solicitudes de acceso a información[7], demuestran que la incidencia política a favor de la industria automovilística no solo la llevan a cabo las empresas, sino también, y en gran medida, la propia burocracia ministerial. Miembros del personal del Ministerio de Economía alemán y de la Comisión Europea se dirigieron de manera proactiva a los fabricantes para conocer sus deseos e incorporarlos a las negociaciones con el Mercosur.

Por ejemplo, el 29 de mayo de 2017, una empleada del Ministerio Federal de Economía y Energía de Alemania (actual Ministerio Federal de Economía y Protección del Clima) envió a la VDA un correo electrónico relativo a las *«negociaciones UE-Mercosur»*. Tal como puede leerse en el correo electrónico, el ministerio quería saber en particular qué periodos transitorios deseaba la VDA para la reducción de aranceles por parte del Mercosur: *«Por lo tanto, le ruego que pregunte a sus empresas miembros qué periodos transitorios les parecen adecuados»*. La funcionaria preguntaba además si debía hacerse una distinción *«entre aranceles para productos intermedios y aranceles para productos finales»* en los periodos transitorios, y añadía: *«Nosotros trasladaremos esta posición a las negociaciones a través de la Comisión Europea»*[8].

En su correo de respuesta[9], la VDA envió al Ministerio de Economía una carta de sus dos asociaciones paraguas europeas ACEA y CLEPA a la entonces Comisaria de Comercio Cecilia Malmström. En dicha carta, ambas asociaciones reclaman la eliminación completa de todos los aranceles del Mercosur sobre las exportaciones de automóviles y piezas de automóviles de la UE. Conforme a sus demandas, los aranceles sobre turismos y furgonetas deberían expirar al cabo de diez años, y los aplicables a las piezas de automóviles, tras un periodo transitorio de entre dos y cinco años. Las asociaciones también solicitaban la inclusión en el tratado de un anexo específico dedicado a la eliminación de las barreras no arancelarias al comercio de automóviles y piezas de automóviles, en particular al reconocimiento de pruebas, certificaciones y procedimientos de aprobación europeos. Por otra parte, expresaban su deseo de que el tratado garantizara unas normas de origen sencillas y coherentes. Estas normas determinan el valor mínimo añadido a un producto de exportación en el país de origen para poder beneficiarse de las preferencias arancelarias del acuerdo comercial[10].

La ACEA (Association des Constructeurs Européens d'Automobiles) representa a quince fabricantes de automóviles que operan en Europa, entre ellos VW, Daimler y BMW, mientras que la CLEPA (Comité de liaison européen des fabricants d'équipements et de pièces automobiles) agrupa a los proveedores europeos de la industria automovilística. Entre los miembros de esta

asociación figuran las empresas alemanas Bosch, Continental, ZF Friedrichshafen, Mahle, Schaeffler y Thyssenkrupp, así como el proveedor austriaco Magna.

También la Comisión Europea ha prestado especial atención a la industria del automóvil. Tras reanudar las negociaciones con el Mercosur en 2016, después de un prolongado estancamiento, la Comisión lanzó en julio de ese año una consulta basada en un cuestionario detallado dirigida exclusivamente a la industria de la Unión Europea, en la que también participaron asociaciones del sector del automóvil. Sin embargo, las respuestas no se han publicado[11].

Entre mayo de 2016 y enero de 2020 se celebraron además varios encuentros de representantes de la Comisión Europea, incluidos los Comisarios de Comercio Cecilia Malmström y Phil Hogan, con ACEA y empresas automovilísticas específicas, en los que se debatió el acuerdo con el Mercosur. Algunos documentos de estas reuniones —en varios casos tras ser extensamente expurgados— se pusieron a disposición del público a través de la plataforma ciudadana *«AsktheEU»* a raíz de una solicitud de acceso a información presentada por la organización Forum Umwelt und Entwicklung[12].

Uno de dichos documentos contiene un informe de la Comisión sobre una reunión entre ACEA y Sandra Gallina, de la Dirección General de Comercio de la Comisión Europea, celebrada en marzo de 2017. Según el informe, la representante de la Comisión afirmó que la obtención de *«un resultado positivo»* para la industria automovilística y sus proveedores era una condición *«sine qua non»* para la firma del acuerdo UE-Mercosur[13]. El 1 de junio de 2017, la comisaria europea Malmström pronunció un discurso en un almuerzo con ACEA en el que aludió a la cooperación con la industria del automóvil para eliminar las barreras comerciales. Según Malmström, solo los aranceles del Mercosur a la importación de automóviles y piezas de automóviles les han supuesto a las empresas de la UE un coste de mil millones de euros[14]. En su respuesta a la carta conjunta de ACEA y CLEPA, la comisaria de la UE aseguró en julio de 2017 que *«los sectores del automóvil y de las piezas de automóviles siguen siendo una prioridad para las negociaciones sobre aranceles y cuestiones comerciales no arancelarias»*. La comisaria se mostró de acuerdo con las exigencias de las dos asociaciones y añadió: *«Puedo asegurarles que estos diferentes temas y propuestas se discutirán con el Mercosur»*[15].

Posteriormente se celebraron otras reuniones de la Comisión con la industria automovilística en febrero, marzo y junio de 2018, así como en mayo de 2019, poco antes del acuerdo político entre la UE y el Mercosur. Cabe señalar que las críticas generalizadas que recibió el acuerdo, en parte debido a la creciente deforestación en la Amazonía, también se reflejaron en las conversaciones con los grupos de presión. Por ejemplo, Cristina Rueda-Catry, miembro del gabinete del Comisario de Comercio Phil Hogan, se reunió en diciembre de 2019 con representantes de ACEA, Daimler y Volvo, y les instó a *«apoyar activamente la ratificación del tratado con el Mercosur para contrarrestar los mensajes negativos que están recibiendo cada vez más atención mediática»*[16]. Finalmente, en enero de 2020, su entonces jefe, el Comisario de Comercio Phil Hogan, también se reunió con una delegación de la ACEA que celebró la conclusión de las negociaciones con el Mercosur[17].

En general, el análisis de los contactos del Ministerio de Economía alemán y de la Comisión Europea con la industria automovilística aporta pruebas de la estrecha coordinación entre la administración pública y los grupos de presión empresariales en el ámbito de la política comercial. El comportamiento proactivo del ministerio y de la Comisión Europea en relación con el acuerdo UE-Mercosur ofrece otro ejemplo del conocido fenómeno del *«lobbying inverso»*: una inversión de los canales de influencia que lleva a que las autoridades públicas presionan a las empresas para que estas, a su vez, presionen a las autoridades[18]. Al ejercer este *«lobbying inverso»*, ministerios y autoridades como la Comisión Europea acaban reforzando la sospecha de que están privilegiando a poderosos grupos de interés como el de la industria automovilística frente a otros grupos sociales.

3. Elementos del tratado favorables para la industria automovilística

Las ventajas competitivas de la industria automovilística europea son más importantes para la UE que los derechos humanos y la protección del medio ambiente.
Foto: Lenny Kuhne, Unsplash

Un somero repaso a los elementos más importantes del tratado que atañen a la industria automovilística muestra el éxito de la presión ejercida por este sector sobre los poderes públicos. Las asociaciones europeas de fabricantes han logrado imponer gran parte de sus exigencias. Además, el texto del acuerdo contiene otros elementos que la industria del automóvil no exigía explícitamente, pero que les favorecen (véase el recuadro 1).

Un elemento central son los aranceles a la importación de automóviles y piezas de automóviles, que el Mercosur y la UE se comprometen a eliminar completamente a más tardar quince años después de la entrada en vigor del acuerdo. El desmantelamiento arancelario comenzará tras un período transitorio de siete años. Otras ventajas para la industria automovilística tienen que ver con la eliminación gradual de los aranceles sobre materias primas minerales de importancia para el sector, como el hierro, el acero, el cobre, el plomo o el litio. Además, la Unión Europea liberaliza la importación de combustibles procedentes del Mercosur: por un lado, eliminando los aranceles sobre el biodiésel y, por otro, introduciendo un contingente de importación de bioetanol.

Más beneficios para la industria automovilística: los países del Mercosur renuncian en gran medida a la posibilidad de aplicar impuestos a la exportación de materias primas clave y aceptan la aplicación de normas de origen poco estrictas. Estas permiten a las empresas automovilísticas de la UE introducir en el Mercosur, con aranceles preferenciales, productos que pueden contener grandes cantidades de componentes procedentes de terceros países, muchos de los cuales, a su vez, se han producido pagando bajos salarios. Por otra parte, los países del Mercosur reconocen pruebas y certificados de fabricantes de automóviles europeos basados en regulaciones poco estrictas de la ONU o de la UE. Por último, la industria automovilística se beneficia de los deficientes instrumentos de protección del tratado que, en principio, deberían limitar los riesgos asociados para el medio ambiente y los derechos humanos.

Recuadro 1: El acuerdo UE-Mercosur: normas que benefician a la industria automovilística

El acuerdo contiene varias cláusulas que benefician a la industria del automóvil y a los sectores relacionados con esta. A continuación, se ofrece un resumen de dichas disposiciones. Sus efectos se explican con más detalle en los distintos capítulos de esta publicación.

Aranceles sobre automóviles: La UE y el Mercosur iniciarán la reducción de aranceles siete años después de la entrada en vigor del acuerdo. Al cabo de quince años, los aranceles se eliminarán por completo (tasas arancelarias actuales en el Mercosur: 35% en Argentina y Brasil, 23% en Uruguay, 20% en Paraguay; tasas arancelarias en la UE: hasta el 22% para camiones, 10% para turismos). Consecuencia: Las importaciones de automóviles se abaratan, lo que puede estimular las ventas.

Aranceles sobre piezas de automóviles: Se prevé eliminar al cabo de diez años más del 80% de estos aranceles, y al cabo de quince años la mayor parte de los aranceles restantes (tasas actuales en el Mercosur: 14% y 18%; en la UE: en su mayoría, del 3% al 4,5%). Consecuencia: Las importaciones de piezas de automóviles de ambas regiones también se abaratan.

Aranceles sobre materias primas: Las partes contratantes acordaron una eliminación gradual de los aranceles en un plazo de diez años a partir de la entrada en vigor del acuerdo (en el Mercosur, tras quince años en algunos casos) para productos de hierro, acero, aluminio, cobre, litio, plomo y zinc (aranceles actuales de la UE: entre el 1,7% y el 10%; aranceles del Mercosur: entre el 2% y el 16%). Además, la UE eliminará su tipo arancelario normal sobre el biodiésel en un plazo de 10 años. Consecuencia: La importación de varias materias primas indispensables para la industria del automóvil se abarata en la UE y en el Mercosur.

Contingente de bioetanol: La UE concede al Mercosur un contingente de 650.000 toneladas de bioetanol derivado de la caña de azúcar, incluidas 200.000 toneladas para su uso como combustible a un tercio de la tasa actual. Consecuencia: Las importaciones de la UE de bioetanol mezclado con combustible fósil también se abaratarán.

Prohibición de los impuestos a la exportación: El acuerdo incluye la prohibición general de introducir y mantener impuestos y gravámenes sobre las exportaciones tres años después de su entrada en vigor. Hasta ahora solo Argentina y Uruguay han hecho un uso muy limitado de la posibilidad de establecer excepciones. Además, Argentina se compromete a reducir los impuestos a la exportación de soja y biodiésel. Consecuencia: En el futuro se eliminará o reducirá un posible factor de coste para la industria automovilística europea a la hora de acceder a las materias primas del Mercosur.

Normas de origen: El Mercosur acepta un menor porcentaje de valor añadido local (local content) para las exportaciones de automóviles y piezas de automóviles de la UE (55% y 50%, respectivamente, en lugar del 60% actual). Por otra parte, el Mercosur acepta la autocertificación de los exportadores para garantizar el origen de sus productos. Consecuencia: Una mayor proporción de productos intermedios baratos procedentes de países no comunitarios, que la industria automovilística de la UE incorpora a sus mercancías de exportación, gozará en el futuro de concesiones arancelarias en el Mercosur.

Anexo relativo a los automóviles: Los países del Mercosur reconocen pruebas y certificados de aprobación de automóviles basados en regulaciones a menudo poco estrictas de la ONU o de la UE. Consecuencia: Automóviles que han sido sometidos a pruebas poco rigurosas y que, por ejemplo, producen emisiones superiores a las declaradas, pueden ser aprobados más fácilmente en el Mercosur.

Instrumentos de protección débiles: El acuerdo contiene varias disposiciones orientadas a reducir sus riesgos, pero son claramente insuficientes. El capítulo sobre sostenibilidad no contempla sanciones, no se define la aplicación efectiva del Acuerdo de París sobre el cambio climático, no se establecen normas para garantizar la diligencia debida de las empresas o cadenas de suministro desvinculadas de procesos de deforestación y, por si fuera poco, es posible que se incluya una cláusula de derechos humanos débil. Consecuencia: La industria del automóvil se ahorra algunos de los posibles costes derivados de la reducción de riesgos.

4. El comercio entre la UE y el Mercosur: un intercambio desigual

La crisis del coronavirus también ha dejado su huella en el comercio bilateral entre la UE y el Mercosur. La contracción del comercio mundial causada por los confinamientos y las dificultades de suministro también se reflejó en un menor intercambio de bienes entre los dos bloques.

En 2020, las importaciones de la UE procedentes del Mercosur se redujeron en un 8,4% con respecto al año anterior, mientras que las exportaciones de la UE al Mercosur cayeron en casi un 14%, de 41.300 millones de euros a 35.500 millones de euros. Aunque sus exportaciones disminuyeron más que sus importaciones, la UE volvió a registrar, como en los ocho años anteriores, un superávit comercial frente al Mercosur, que se cifró en 2.300 millones de euros en 2020 (frente a los 5.000 millones de euros de 2019)[19]. Además, también se mantuvo la composición extremadamente desigual de la gama de exportaciones de las dos regiones. Más del 80% de las exportaciones de la UE al Mercosur son bienes industriales, casi la mitad de los cuales son maquinaria y piezas de automóviles (véase el gráfico 1).

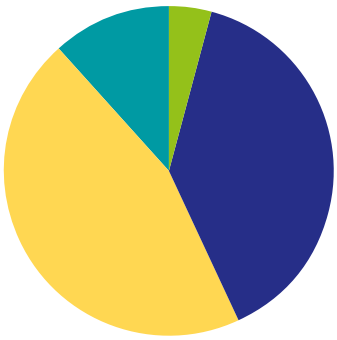
Las exportaciones de piezas y componentes para la industria del automóvil superan en valor a las exportaciones de automóviles propiamente dichas. Más de tres cuartas partes de las exportaciones totales del sector automovilístico al Mercosur consisten en los diversos productos intermedios, ya sean motores, cajas de cambios, faros o neumáticos. En los últimos años, este tipo de piezas de vehículos han representado alrededor del 15% de las exportaciones de la UE al Mercosur[20].

En cambio, tres cuartas partes de las exportaciones del Mercosur a la UE proceden de la agricultura y la minería, mientras que la maquinaria y las piezas de automóviles representan poco más del 6% (véase el gráfico 2).

Sin embargo, los productos mineros importados del Mercosur son de gran importancia para la industria automovilística europea, ya se trate de mineral de hierro y cobre de Brasil o de plata y litio de Argentina. En la industria del automóvil también se utilizan diversos productos agrícolas de Sudamérica: cuero de vaca para asientos, algodón y celulosa para revestimientos, caucho para la fabricación de neumáticos o bioetanol para añadirlo a la gasolina.

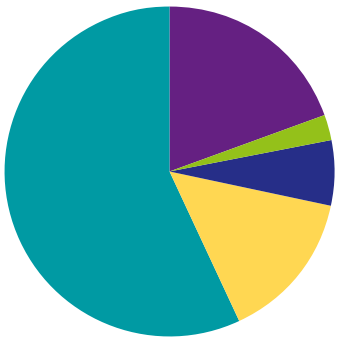
EU-27: Exportaciones al Mercosur e importaciones del Mercosur 2020

Gráficos 1 y 2: miles de millones de euros, fuente: Comisión Europea, 20.05.2021



Exportaciones:

- Productos agrícolas/ materias primas: 4,1
- Otros: 1,5
- Maquinaria/piezas de automóviles: 13,8
- Otros productos industriales: 16



Importaciones:

- Productos agrícolas: 18,8
- Otros: 0,9
- Maquinaria/piezas de automóviles: 2,1
- Otros productos industriales: 4,8
- Productos mineros/ combustibles: 6,4

5. El comercio de automóviles en el Mercosur

Una mirada a las exportaciones europeas de automóviles al Mercosur en los últimos cinco años permite hacerse una idea de su composición específica. En el período 2016-2020, el valor total de las exportaciones de productos automotrices al Mercosur procedentes de países de la UE con centros de producción ascendió a unos 15.700 millones de euros. La mayor parte, 12.000 millones de euros, correspondió a exportaciones de piezas de automóviles, y solo 3.700 millones de euros a automóviles (véase el gráfico 3).

La gran importancia de las exportaciones de piezas y componentes se debe a las numerosas plantas de fabricación en los países del Mercosur donde se procesan y ensamblan estos productos intermedios. Los principales fabricantes europeos de automóviles tienen sus propias instalaciones de producción sobre todo en Argentina y Brasil. VW, Renault y Stellantis tienen fábricas de automóviles en ambos países. BMW cuenta con una planta en Brasil. Además, varias empresas europeas producen vehículos comerciales en el Mercosur. Daimler e Iveco tienen plantas en Argentina, mientras que en Brasil hay fábricas de Daimler y de las filiales de VW MAN y Scania[21]. A ello hay que añadir las sucursales en el Mercosur de varios proveedores europeos como Bosch, ZF, Mahle, Schaeffler, Continental o Magna.

Exportaciones de automóviles de la UE al Mercosur 2016–2020 Fuente: Oliver Worm/Greenpeace 2021

Gráfico 3: euros

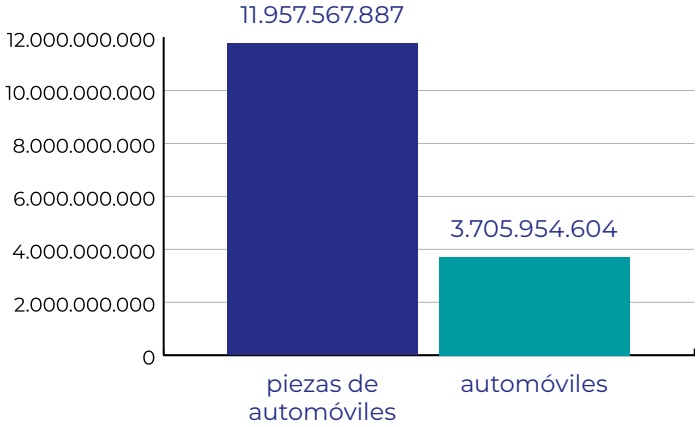
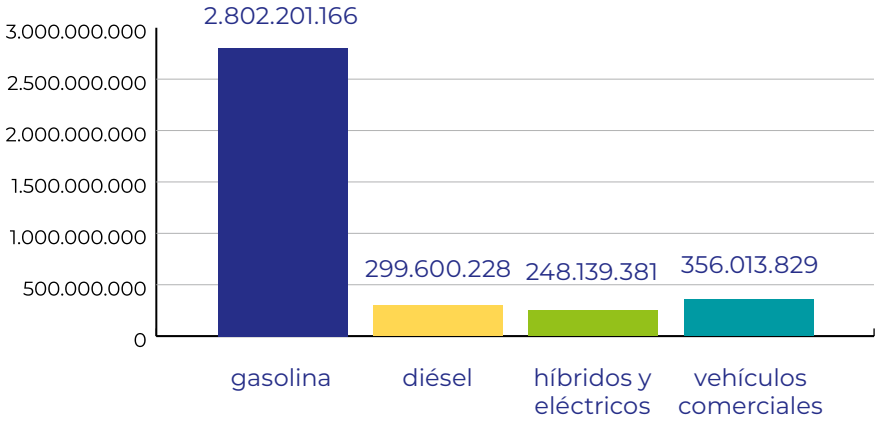


Gráfico 4: euros, tipos



La UE exporta al Mercosur principalmente piezas de automóviles que se ensamblan allí en las plantas de fabricantes europeos. Foto: carlos aranda, Unsplash

La mayoría de los coches exportados al Mercosur son turismos, y solo una pequeña parte son vehículos comerciales como furgonetas. Por lo que respecta a la propulsión de los turismos exportados desde la UE, siguen predominando los vehículos de gasolina, y solo una pequeña parte corresponde a coches diésel, híbridos o eléctricos (véase el gráfico 4).

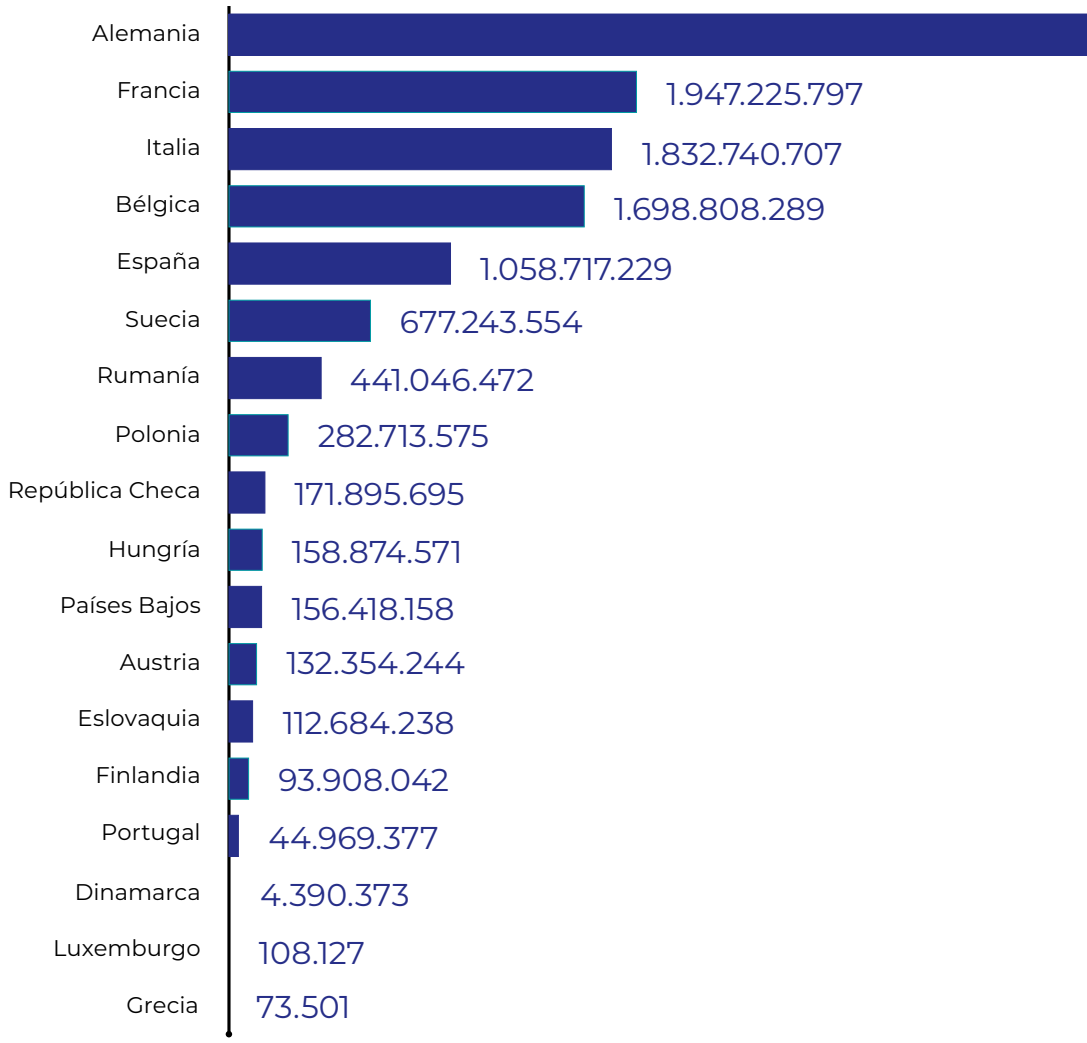
Una de las razones de la escasa exportación de coches diésel es que, en Brasil, con diferencia el mayor mercado del Mercosur, la venta de este tipo de vehículos se prohibió en los años setenta del siglo pasado en el contexto de la crisis mundial del petróleo y de la gran dependencia del país sudamericano de las costosas importaciones de crudo, que lastraban su balanza comercial. La escasez de combustible llevó al Gobierno brasileño a tomar medidas de ahorro: por un lado, ordenó mezclar bioetanol con gasolina en 1975 (véase el recuadro 2, p. 26) y, por otro, restringió el uso del gasóleo a vehículos comerciales de transporte, como camiones, autobuses o tractores, en 1976. En 1994, el Gobierno modificó la normativa sobre el diésel. Desde entonces, el uso de este combustible está prohibido en todos los vehículos de motor con una carga útil inferior a 1000 kilogramos. Además de en camiones, autobuses y tractores, solo se permite instalar motores diésel en camionetas (pickups) pesadas y todoterrenos con tracción en las cuatro ruedas[22].

En las últimas décadas, algunas empresas automovilísticas extranjeras han intentado anular la prohibición del diésel para turismos en Brasil. Con este fin, algunos proveedores transnacionales de la industria automovilística con sucursales en Brasil, entre ellos las empresas alemanas Bosch y Mahle, fundaron hace unos años el grupo de presión Aprove Diesel[23]. Pese a ello, hasta ahora las iniciativas para abolir la prohibición del diésel han sido infructuosas, aunque en ocasiones han sido retomadas por miembros del Congreso, como ocurrió recientemente en el verano de 2021[24].

Los fabricantes y proveedores de la industria automovilística alemana dominan el comercio de la UE con el Mercosur. De los automóviles y piezas de automóviles por valor de 15.700 millones de euros que los fabricantes de la UE exportaron al Mercosur entre 2016 y 2020, el 44% procedió de empresas alemanas (véase el gráfico 5).

UE: Exportaciones de automóviles al Mercosur, 2016–2020

Gráfico 5: euros, automóviles y piezas de automóviles, fuente: Oliver Worm/Greenpeace 2021



La mayoría de los turismos exportados de la UE al Mercosur son de gasolina. Foto: AlfRibeiro, Adobe Stock

El protagonismo alemán es aún mayor en el caso de los coches con motor de gasolina exportados al Mercosur: el 63% de las exportaciones de coches de gasolina de la UE corresponden a fabricantes alemanes. En comparación con los otros fabricantes de la UE, las empresas alemanas también suministran un número desproporcionadamente alto de coches de gasolina grandes con una cilindrada de entre 1,5 y más de 3 litros[25].

También la industria automovilística austriaca, con empresas como Magna, Miba o AVL, se beneficia de las ventas en el Mercosur. Si bien estas empresas venden una parte menor de sus productos directamente en los países del Mercosur, una gran parte de sus ventas corresponde a piezas, componentes y automóviles para empresas de marcas europeas como VW, Daimler, BMW o Stellantis, que venden sus vehículos en el Mercosur. La vinculación de la industria automovilística austriaca con Alemania, país al que exporta cerca de la mitad de sus piezas de automóviles, es especialmente estrecha[26].

6.849.350.542

Los fabricantes europeos de automóviles ocupan una sólida posición en los dos principales mercados del Mercosur: Argentina y Brasil. En el ranking de fabricantes con más turismos vendidos en Brasil, VW ocupó el segundo lugar en el promedio de los últimos cinco años, detrás del grupo estadounidense General Motors. En tercer lugar se encuentran las marcas del holding holandés Stellantis, fundado en enero de 2021 como resultado de la fusión de Fiat-Chrysler (FCA) y Peugeot (PSA), y en cuarto lugar figura Renault-Nissan (véase el gráfico 6).

Los líderes del mercado en Argentina son las marcas de turismos del Grupo Stellantis, seguidas de Volkswagen, en segundo lugar, y Renault-Nissan, en cuarto (véase el gráfico 7).

Cuotas de mercado de los fabricantes de turismos 2016–2020

Fuente: Oliver Worm/Greenpeace 2021

Gráfico 6: Brasil, valor medio en porcentaje

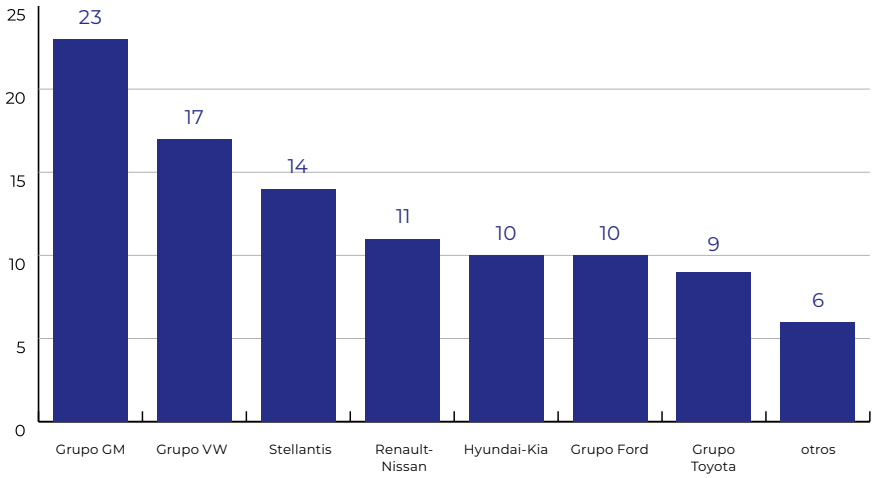
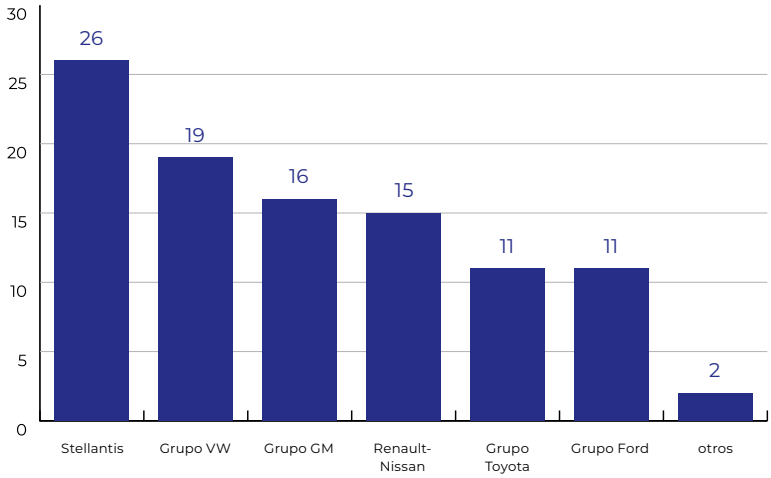


Gráfico 7: Argentina, valor medio en porcentaje



6. Coches eléctricos para Europa, coches de combustión para el Mercosur

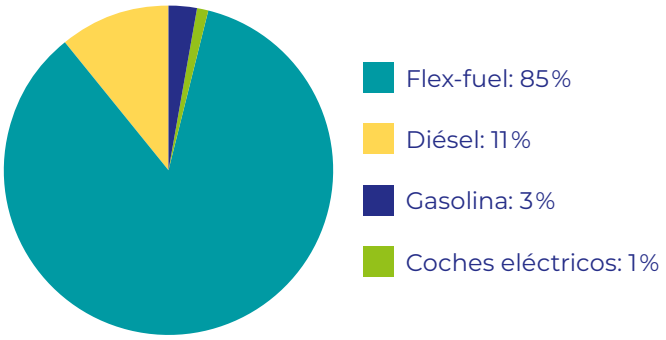
Mientras que algunos fabricantes de automóviles han anunciado fechas para la retirada progresiva de los coches con motores de combustión interna en Europa y se están pasando a la producción de coches eléctricos, en el Mercosur siguen una estrategia diferente. Allí pretenden mantener la tecnología de combustión, perjudicial para el clima, durante mucho más tiempo que en el mercado europeo. Como pretexto esgrimen la todavía insuficiente infraestructura de recarga de coches eléctricos en los países del Mercosur. Además, las empresas automovilísticas, especialmente en Brasil, fomentan el uso continuado de agrocombustibles, que supuestamente mejoran el balance climático de sus motores de combustión.

Esta estrategia presenta, no obstante, serias desventajas para el Mercosur. Por un lado, la producción de agrocombustibles provoca una considerable contaminación ambiental y numerosos conflictos por la tierra; por otro, se retrasaría aún más la transición a la movilidad eléctrica. Pero esto no solo supondría para los países del Mercosur un aumento de las emisiones de gases de efecto invernadero relacionadas con el transporte, sino también un retraso tecnológico. Mientras que a nivel mundial continúa la tendencia a sustituir el motor de combustión interna por el motor eléctrico, los países del Mercosur seguirían dependiendo de la obsoleta tecnología de combustión. Por su parte, las empresas automovilísticas europeas se asegurarían en Sudamérica un mercado a largo plazo para sus contaminantes motores de combustión interna que ya no pueden vender en otros lugares.

Los propios países del Mercosur persiguen estrategias de movilidad diferentes. El Gobierno argentino presentó en octubre de 2021 un ambicioso proyecto de ley que incluye el desarrollo de la movilidad eléctrica (Ley de Movilidad Sustentable). El ejecutivo considera los grandes yacimientos de litio del país como una ventaja que pretende aprovechar para desarrollar una producción nacional de baterías[27]. Brasil, por su parte, apuesta sobre todo por los denominados coches de combustible flexible, que permiten repostar con cualquier mezcla de bioetanol y gasolina. La mezcla a gran escala de bioetanol con gasolina comenzó en los años setenta y fue promovida intensamente por el Gobierno brasileño con su programa Proálcool (véase el recuadro 2).

Brasil: Nuevas matriculaciones de turismos y vehículos comerciales ligeros en 2020

Gráfico 8: en porcentaje, fuente: Anfavea 2021



La fuerte competencia de la tecnología *«flex-fuel»* con otros sistemas de propulsión puede verse en las matriculaciones de automóviles en Brasil. En 2020, por ejemplo, el 85% de los turismos y vehículos comerciales ligeros matriculados fueron vehículos de combustible flexible, y solo el 1% fueron vehículos eléctricos (véase el gráfico 8).

En su futura descarbonización del sector del transporte, el Gobierno brasileño también apuesta principalmente por agrocombustibles como el bioetanol y el biodiésel, alegando un balance climático y de emisiones contaminantes más favorable en comparación con los combustibles puramente fósiles. Para ello cuenta con el apoyo de la poderosa industria agrícola del país, que suministra las dos materias primas más importantes de dichos combustibles: la caña de azúcar para el bioetanol y la soja para el biodiésel[28].

Recuadro 2: Programa Proálcool: ahorrar petróleo, apoyar la caña de azúcar, comprar VW

Ya durante la Primera y la Segunda Guerras Mundiales, en Brasil se empezó a experimentar con la adición de bioetanol a la gasolina para compensar la escasez de carburantes de la época. El uso masivo de etanol derivado de la caña de azúcar comenzó durante la crisis del petróleo de los años 70 con el fin de reducir las costosas importaciones de petróleo. En aquellos tiempos, la industria brasileña de la caña de azúcar sufría un exceso de producción a causa de la desaparición de sus mercados en EE. UU. y Europa. En EE. UU., los fabricantes de refrescos como Coca-Cola empezaron a sustituir el azúcar por jarabe de maíz, mientras que la UE, en virtud del Convenio de Lomé, concedía a sus antiguas colonias de África, el Caribe y el Pacífico, los llamados países ACP, una cuota de importación de azúcar libre de impuestos.

Para ahorrar petróleo y al mismo tiempo apoyar a la industria de la caña de azúcar, el Gobierno brasileño puso en marcha en 1975 el programa Proálcool, que inicialmente disponía la adición de una pequeña cantidad de bioetanol anhidro a la gasolina. A partir de 1979, salieron al mercado coches con motores de etanol que permitían repostar totalmente con bioetanol hidrogenado. Finalmente, en 2003, aparecieron los coches de combustible flexible, que pueden funcionar con cualquier mezcla de bioetanol y gasolina. En aquella época, ya existían varios modelos *«flex-fuel»* en los Estados Unidos, pero el primer coche de este tipo comercializado en el mercado brasileño fue el Volkswagen Gol 1.6 Total Flex[29].

También con vistas al desarrollo de sistemas de propulsión alternativos, Brasil está llevando a cabo proyectos basados en el uso de bioetanol, como los híbridos *«flex-fuel»*. Estos modelos combinan un motor eléctrico con un motor de combustión interna que puede funcionar con gasolina y bioetanol. Las esperanzas recaen además en los coches de pila de combustible que utilizan bioetanol como carburante. En cambio, no se considera prioritario promover una mayor difusión de los coches eléctricos impulsados exclusivamente por baterías[30].

Fábricas como esta de Costa Pinto producen etanol, un combustible supuestamente sostenible, a partir de la caña de azúcar.
Foto: Mariordo, Wikimedia

La industria automovilística, incluida la empresa Volkswagen, apoya la vía especial de Brasil, centrada en los agrocombustibles. Ralf Brandstätter, gerente de marca de Volkswagen, declaró en marzo de 2021 que el plazo previsto por VW para eliminar progresivamente el motor de combustión interna en Europa —entre 2033 y 2035— no era factible en los mercados emergentes. En su opinión, el etanol representa en Brasil *«una eficaz tecnología de transición»* en el camino hacia la descarbonización. Por ello, VW establecerá en Brasil un centro de investigación y desarrollo dedicado a las nuevas tecnologías basadas en el etanol y otros agrocombustibles, especialmente para los mercados emergentes[31]. El motivo para apoyar la vía de los biocombustibles, sin embargo, es obvio: la industria automovilística puede aprovechar sus inversiones actuales en motores de combustión durante más tiempo sin tener que modernizarse.

Pero la efectividad de la estrategia brasileña de descarbonización en el sector del transporte desde el punto de vista climático es bastante dudosa, como demuestra un estudio realizado por dos científicos/as del Instituto Wuppertal. El estudio compara dos escenarios alternativos con un escenario sin cambios que mantiene la actual combinación de tipos de motor del parque automovilístico brasileño hasta 2050. Los escenarios alternativos modelan la transición gradual de Brasil hacia el uso total de agrocombustibles o de energía eléctrica para propulsar turismos y autobuses[32].

El resultado es que la electrificación del parque de turismos y autobuses para 2050 podría suponer una importante reducción de las emisiones de CO_2 de entre el 65% y el 89%. El cambio a los agrocombustibles, por el contrario, emitiría cantidades de dióxido de carbono similares o incluso superiores a las del escenario sin cambios. Según los científicos/as, la principal razón del peor resultado de la vía de los biocarburantes son las elevadas emisiones provocadas por los cambios en el uso de la tierra para la implementación de cultivos energéticos, como la conversión de bosques y pastos en tierras de cultivo o los ciclos regulares de cosecha de la caña de azúcar y la soja[33].

El biodiésel producido a partir del aceite de soja resulta ser especialmente perjudicial para el clima, como confirmó un estudio encargado por la Comisión Europea. Según este estudio, la producción de diésel de soja genera aproximadamente el doble de emisiones de gases de efecto invernadero que el diésel fósil, debido principalmente a los cambios en el uso de la tierra[34]. En este contexto, los países del Mercosur no deberían aceptar la estrategia de la industria automovilística europea, que quiere que la región se mantenga dependiente de los motores de combustión y los agrocombustibles. Por el contrario, deberían instar a la industria automovilística a comprometerse a acelerar la expansión de la infraestructura de recarga y la electrificación del parque automovilístico en el Mercosur.

Sin embargo, en los países del Mercosur tampoco basta con electrificar el creciente transporte privado motorizado: ya sea con motores de combustibles fósiles, de agrocombustibles o eléctricos, el transporte individual va unido a un consumo insostenible de materias primas que perjudica el medio ambiente y genera conflictos relacionados con los derechos humanos. Por lo tanto, un cambio basado meramente en el tipo de motor tampoco puede sustituir en el Mercosur a una transición más ambiciosa e integral hacia una movilidad sostenible. En esta región también debería reducirse el parque automovilístico y fomentarse el uso de los medios de transporte colectivos, como autobuses y trenes. En los casos en los que no se pueda prescindir de los automóviles, estos deberían ser lo más pequeños posible y eléctricos.

Dado que los coches eléctricos también consumen grandes cantidades de materias primas, es conveniente que sean pequeños y duraderos, y que sus componentes sean reutilizables. Por esta razón, por ejemplo, un país como Argentina, que aspira a construir sus propias instalaciones de producción de baterías, debería exigir a los fabricantes que sus baterías sean reciclables. Con una normativa adecuada, el país podría lograr avances no solo tecnológicos, sino también en materia de protección del medio ambiente. Al fin y al cabo, si se aprovecha al máximo su potencial de reciclaje, el consumo material de las baterías solo representa una ínfima fracción del combustible que consumen irrecuperablemente los motores de combustión interna[35].

En contraste con los combustibles flexibles, el cambio a la movilidad eléctrica podría ahorrar entre un 65% y un 89% de CO_2. En todo caso, el número total de coches debe disminuir para evitar así un uso excesivo de materias primas y electricidad. Foto: Ivan Radic, Flickr

7. Comercio de materias primas: catástrofes de la minería

En 2010, la asociación automovilística ACEA se quejó de los elevados precios del mineral de hierro en el mercado mundial y pidió a la UE que desarrollara una estrategia de materias primas y garantizara el suministro de productos primarios procedentes de terceros países en condiciones competitivas[36]. La asociación reiteró su petición en 2012 mediante un documento de posición en el que instaba a la UE a utilizar las negociaciones comerciales como *«palanca»* para garantizar el acceso a materias primas. La ACEA reclamaba, en particular, que los acuerdos comerciales pusieran freno a las restricciones a la exportación aplicadas por los países ricos en recursos[37].

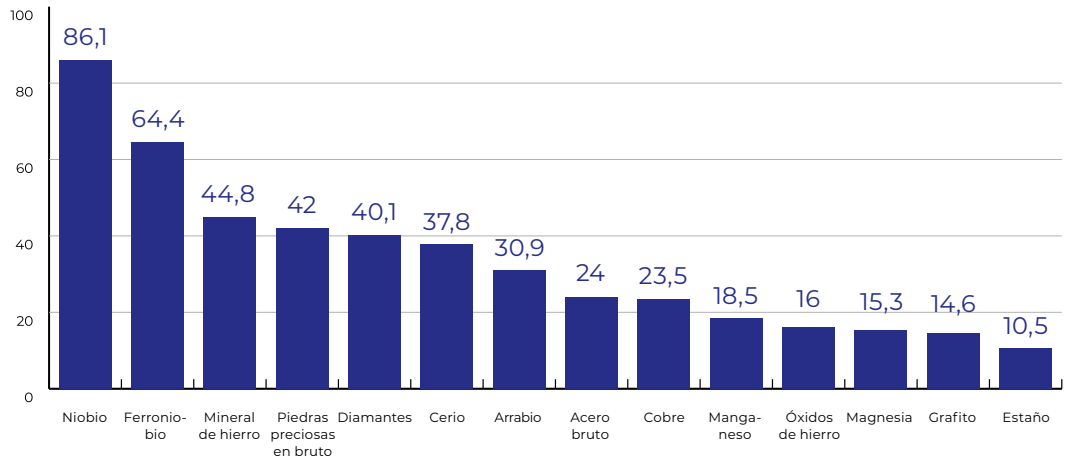
La Comisión Europea también incorpora estos deseos de la industria a su acuerdo con el Mercosur. Varias cláusulas incluidas en el texto del tratado publicado hasta ahora tienen como objetivo garantizar el acceso a materias primas esenciales al menor coste posible. Entre las materias primas especialmente importantes para la producción de automóviles figuran el hierro y el acero, el aluminio, el cobre, el plomo, el zinc y el litio, este último cada vez más importante para los coches eléctricos. Pero el acuerdo no solo contiene regulaciones específicas para estos materiales. También se refiere al comercio de combustibles, ya sean derivados del petróleo —como la gasolina y el gasóleo— o de materias primas renovables, como en el caso del bioetanol y el biodiésel (véanse los capítulos 8 y 9).

Los países del Mercosur, sobre todo Brasil y en menor medida Argentina, son importantes proveedores de materias primas para la UE y Alemania en particular. Muchos de los productos mineros procedentes de Brasil y Argentina son totalmente indispensables para la industria automovilística. En términos de cantidad, uno de los materiales más importantes es el mineral de hierro importado de Brasil, materia prima necesaria para la producción de acero, que se utiliza en grandes cantidades en la fabricación de automóviles.

La dependencia alemana de las materias primas brasileñas es especialmente acusada. Según un estudio del Instituto Federal de Geociencias y Recursos Naturales (Bundesanstalt für Geoswissenschaften und Rohstoffe o BGR), el 44,8% del mineral de hierro importado por Alemania procede de Brasil (véase el gráfico 9). En torno al 31% de las importaciones alemanas de arrabio y al 24% de las de acero bruto provienen igualmente de Brasil. Alemania también importa de Brasil grandes cantidades de cobre, el tercer metal más utilizado en la fabricación de automóviles, después del acero y el aluminio. La mayor dependencia es del niobio, un metal pesado escaso que se utiliza sobre todo para fabricar aceros especiales de gran resistencia empleados también en la industria automovilística[38]. Debido a la gran dependencia de los yacimientos brasileños, la UE incluye el niobio entre las materias primas fundamentales[39].

Alemania: Importaciones de materias primas de Brasil en 2019

Gráfico 9: cuotas del total de importaciones, porcentaje, fuente: BGR, nov. 2020



Argentina también es un importante proveedor de materias primas para la UE y Alemania, especialmente de plata, cobre, plomo y litio, materiales indispensables para la industria automovilística. Según el BGR, el 26% de las importaciones alemanas de plata proceden de este país sudamericano[40]. La plata se encuentra sobre todo en grandes cantidades en los componentes electrónicos de los automóviles.

El litio argentino también está presente en los coches europeos, principalmente en las baterías de iones de litio para coches eléctricos o híbridos. Según el Servicio Geológico de Estados Unidos, la reserva argentina de litio es la segunda mayor del mundo, después de la de Bolivia[41]. En Argentina hay hasta la fecha dos plantas de extracción de litio para la exportación, a las que se sumarán muchas otras en el futuro. Una de las dos plantas productoras es propiedad de la empresa estadounidense Livent, que en la primavera de 2021 anunció la celebración de un contrato de suministro plurianual con BMW. BMW quiere utilizar este material para su propia producción de celdas de batería en Alemania, entre otros países[42].

Según las partes del tratado disponibles hasta ahora, el acuerdo entre la UE y el Mercosur no solo contribuirá a garantizar el suministro de materias primas para la industria automovilística, sino también a abaratarlo. Si bien la UE ya aplica aranceles cero a la importación de varias materias primas importantes, como el petróleo crudo, el mineral de hierro, el cobre en bruto o la plata, esta exención no incluye otros materiales como el aluminio, muchos productos de hierro, acero y cobre, así como numerosas materias primas transformadas indispensables para la industria del automóvil.

Así, las importaciones del Mercosur a la UE pueden estar sujetas a aranceles del 1,7% al 5,7% para los productos siderúrgicos, del 3% al 5,2% para los productos de cobre, del 5% al 10% para el aluminio, del 5,2% al 5,5% para el litio y del 2,5% al 5% para el plomo y el zinc[43]. A estos hay que sumar los aranceles antidumping que la UE impone desde octubre de 2017 a las exportaciones de acero plano de productores de acero brasileños (entre 53 y 63 euros por tonelada)[44].

No menos importantes para los fabricantes de automóviles y proveedores europeos establecidos en el Mercosur son los aranceles que Argentina y Brasil imponen a la importación de materias primas. Por ejemplo, debe pagarse un 2% por el litio, entre un 2% y un 16% por los productos de aluminio, entre un 6% y un 16% por los productos de cobre y entre un 2% y un 16% por los productos de plomo y zinc[45].

En las listas de acceso al mercado del Acuerdo de Asociación, la UE y el Mercosur se han comprometido ahora a eliminar la mayoría de estos aranceles en varias etapas en un plazo de 10 años a partir de la entrada en vigor del acuerdo. En este periodo, la UE se compromete a eliminar los aranceles algo antes en la mayoría de los casos, mientras que el Mercosur lo hará sobre todo en los últimos años. En casos concretos, el Mercosur no prevé eliminar los aranceles hasta que hayan transcurrido 15 años desde la entrada en vigor del acuerdo[46].

Otra disposición de suma importancia: el acuerdo estipula una prohibición general de todos los aranceles y gravámenes de exportación. Los impuestos a la exportación son una importante herramienta de política industrial y de desarrollo que los Gobiernos pueden utilizar tanto para aumentar los ingresos públicos como para garantizar la disponibilidad nacional de materias primas escasas, ya sean alimentos o productos mineros. Los impuestos a la exportación pueden utilizarse, por ejemplo, para garantizar la disponibilidad de materias primas para el desarrollo de las industrias nacionales. Sin embargo, el artículo 8 del capítulo sobre el comercio de mercancías establece que, tres años después de la entrada en vigor del acuerdo entre la UE y el Mercosur, ninguna de las partes contratantes introducirá o mantendrá tales aranceles de exportación. No obstante, el acuerdo permite a los países del Mercosur fijar excepciones a esta norma en listas específicas de obligaciones[47].

Dichas listas de obligaciones figuran en el anexo del tratado relativo a los aranceles a la exportación[48]. Hasta ahora, sin embargo, solo Argentina y Uruguay han hecho uso de la posibilidad de fijar excepciones a la prohibición general de aranceles a la exportación en listas propias. Mientras que Argentina se reserva el derecho de aplicar impuestos a la exportación a una pequeña lista de productos, en la lista de Uruguay solo figura un grupo de mercancías, a saber, diversos productos de cuero (véase el capítulo 10).

Además, Argentina se compromete en su lista a congelar o reducir los impuestos a la exportación de varios productos, como es el caso de la soja y el biodiésel (véase el capítulo 9). Por otra parte, la lista no incluye otras materias primas importantes como el oro, la plata, el cobre o el litio, aunque en la actualidad se les aplican impuestos a la exportación en Argentina. Según las normas mineras vigentes, Argentina cobra impuestos a la exportación de hasta el 8% sobre el oro y la plata, y de hasta el 4,5% sobre otras materias primas metálicas[49].

La decisión de no asegurar impuestos futuros a la exportación en el acuerdo comercial parece carecer de visión a largo plazo, sobre todo teniendo en cuenta que el Gobierno argentino prevé incrementar el procesamiento nacional de materias primas como el litio, por ejemplo, desarrollando su propia industria de celdas de batería[50]. Con una decisión soberana en materia de impuestos a la exportación claramente integrada en la política exterior, el Gobierno se vería además fortalecido en posibles disputas con inversores extranjeros que exploten las materias primas. Por ejemplo, Livent —el nuevo proveedor de litio de BMW— demandó al Gobierno argentino para que le devolviera los impuestos a la exportación que había abonado[51].

También en Brasil se reaviva una y otra vez el debate sobre la vuelta a los impuestos a la exportación de materias primas minerales y agrícolas, suprimidos en 1986. Los estados federados productores de materias primas, en particular, sufrieron una pérdida de ingresos como consecuencia de ello. En 2020, el Congreso brasileño debatió dos proyectos de ley para reintroducir los impuestos a la exportación de materias primas, lo que suscitó duras críticas por parte de las asociaciones industriales[52]. Para evitar esta demanda, en enero de 2021 el Gobierno central prometió finalmente a los estados federados el pago de compensaciones[53]. Con todo, no puede descartarse la reanudación de este debate, por ejemplo, bajo un nuevo Gobierno. Pero para entonces, la reintroducción de los impuestos a la exportación podría suponer una violación potencial del acuerdo UE-Mercosur.

En ambos países del Mercosur, las actividades mineras van acompañadas de numerosos conflictos con las comunidades locales y los grupos indígenas. Ello se debe no solo a los daños medioambientales causados por la extracción de materias primas, sino también, a violaciones de los derechos humanos, algunas particularmente graves. En el árido norte de Argentina, por ejemplo, las comunidades locales e indígenas protestan contra la extracción de litio. Sus críticas se dirigen, entre otras cosas, contra el elevado consumo de agua que conlleva la evaporación de la salmuera que contiene litio, así como contra los residuos tóxicos de las minas[54].

Una mina de hierro ilegal en el territorio de la comunidad indígena yanomami en Brasil. Foto: © Chico Batata / Greenpeace

Las minas son también un factor de pérdida forestal a menudo subestimado. Los científicos/as medioambientales suponen que alrededor del 10% de la deforestación de la Amazonía se debe a la minería. Una parte

Poco antes de la catástrofe de Brumadinho, la empresa alemana TÜV Süd había certificado como segura la represa que retenía las aguas residuales. Foto: Ibama, Flickr

considerable de esta pérdida forestal fue causada por la mina de Carajás, en el estado de Pará, la mayor mina de hierro del mundo, explotada por la empresa brasileña Vale[55].

Otra mina de esta empresa, Córrego do Feijão, en el municipio de Brumadinho, también fue escenario de uno de los mayores desastres mineros del país. Allí, en enero de 2019, se derrumbó una represa minera y una enorme ola de lodo y residuos tóxicos inundó la región, cobrándose la vida de 272 personas. Solo cuatro meses antes, una filial brasileña de la compañía alemana de certificación TÜV Süd había certificado la estabilidad de la represa, a pesar de las importantes deficiencias de seguridad. Por este motivo, MISEREOR y la organización de derechos humanos ECCHR, junto con cinco familiares de víctimas, presentaron una denuncia contra TÜV Süd y uno de sus empleados en octubre de 2019. Los demandantes acusan a la empresa de incumplimiento de sus responsabilidades de supervisión y al empleado de homicidio por negligencia, entre otras cosas. La fiscalía de Múnich ha abierto entretanto una investigación preliminar contra TÜV Süd[56].

La empresa Vale también suministra su mineral de hierro a la UE, donde se transforma en acero, utilizado por la industria automovilística. En torno a la mitad del mineral de hierro que importa Alemania procede de Brasil. Los principales productores de acero alemanes son ThyssenKrupp, Arcelor Mittal y Salzgitter AG. ThyssenKrupp compró más de 40 millones de toneladas de mineral de hierro a Vale entre 2016 y 2018 y no presentó ninguna objeción durante dos auditorías realizadas a Vale. Sin embargo, tras el desastre de Brumadinho, cabe preguntarse hasta qué punto estas auditorías son realmente fiables para garantizar el cumplimiento de las obligaciones de diligencia debida a lo largo de las cadenas de suministro[57].

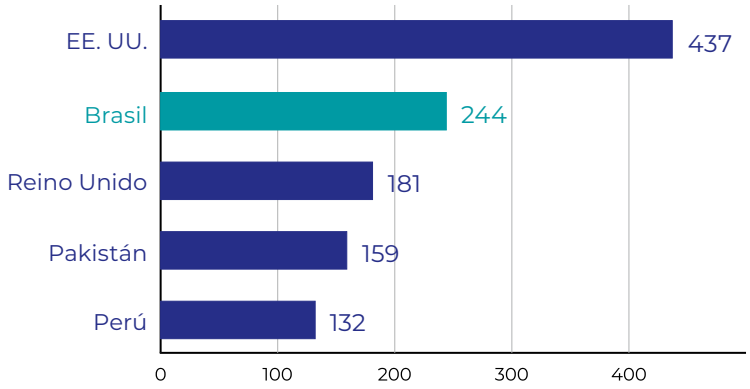
8. Bioetanol: conflictos en torno al cultivo de la caña de azúcar

El contingente de bioetanol concedido por la UE al Mercosur aumenta la presión para que se produzcan cambios en el uso de la tierra y más emisiones de gases de efecto invernadero en el Mercosur, especialmente en Brasil. Las concesiones para el bioetanol, que en Brasil se produce principalmente a partir de la caña de azúcar, consisten en un contingente libre de aranceles de 450.000 toneladas para su uso en la industria química y un contingente preferencial de 200.000 toneladas para su uso como biocombustible. El arancel de importación aplicado hasta ahora, de hasta 19 euros por hectolitro de bioetanol, se reducirá a un tercio del valor actual[58].

A raíz del aumento del consumo de biocombustibles en el sector del transporte de la UE, Brasil ya ha podido aumentar drásticamente sus exportaciones de bioetanol a la UE en los últimos dos años. De 2019 a 2020, las importaciones de bioetanol de la UE procedentes de Brasil aumentaron de 17 millones a 244 millones de litros[59]. El país sudamericano es ahora el segundo mayor proveedor de bioetanol de la UE, después de Estados Unidos (véase el gráfico 10). En la UE, el bioetanol se añade a la gasolina en distintas proporciones (por lo general, un 5% o un 10% en volumen) y se comercializa como combustible E5 o E10.

UE: Los 5 principales proveedores de bioetanol en 2020

Gráfico 10: millones de litros, fuente: Eurostat/ePURE 2021



El contingente de bioetanol del acuerdo entre la UE y el Mercosur podría favorecer una mayor expansión del cultivo de caña de azúcar en Brasil. Según estimaciones del Ministerio de Agricultura de Brasil, la superficie dedicada al cultivo de caña de azúcar aumentará de 9 a 10 u 11 millones de hectáreas entre 2020 y 2030[60]. Los científicos/as del Centro Común de Investigación de la UE, por su parte, prevén una expansión aún mayor de la superficie de cultivo, hasta 14,8 millones de hectáreas, para satisfacer toda la demanda de azúcar y etanol. Según este escenario, para 2030 un tercio de las exportaciones brasileñas de etanol podrían estar destinadas a la UE, superando con creces el contingente de 650.000 toneladas[61].

Si bien las plantaciones de caña de azúcar se concentran sobre todo en el sur del país (principalmente en el estado de São Paulo), la mayor expansión se produce en el centro-oeste y en el nordeste del país, especialmente en la región de bosque seco del Cerrado. Por lo tanto, para el movimiento ecologista brasileño e internacional supuso una conmoción que el presidente Jair Bolsonaro derogara en noviembre de 2019 un decreto sobre la zonificación agroecológica de la caña de azúcar. Este decreto, emitido en 2009 por el entonces presidente brasileño Lula da Silva, restringía el cultivo de la caña de azúcar en la Amazonía, el Cerrado, los humedales del Pantanal y los territorios indígenas[62].

Entre los perjudicados por la derogación del decreto de zonificación se encuentran los pueblos indígenas de Brasil, que ven convertidos sus territorios tradicionales en cañaverales y otras plantaciones. Por ejemplo, el productor de bioetanol Raízen, una empresa conjunta de Shell y Cosan, compró caña

de azúcar que había sido cultivada ilegalmente en territorios de los guaraníes kaiowá en el estado de Mato Grosso do Sul[63]. Esta situación se ve agravada por la deficiente demarcación de los territorios indígenas, que se ha paralizado por completo bajo el mandato del presidente Bolsonaro[64].

Además, la Cámara de Diputados y el Supremo Tribunal Federal de Brasil están debatiendo actualmente una iniciativa legislativa (PL 490 / 2007) que —en contra del derecho internacional— introduciría una fecha límite para el reconocimiento de los derechos territoriales indígenas[65]. Según este proyecto de ley, las comunidades indígenas solo podrían reclamar derechos territoriales y exigir la demarcación si el 5 de octubre de 1988 —fecha en la que entró en vigor la Constitución brasileña— ya vivían en los territorios en cuestión o habían registrado oficialmente reclamaciones legales sobre ellos. La red de organizaciones indígenas APIB (Articulação dos Povos Indígenas do Brasil) considera que este proyecto de ley es una de las mayores amenazas para sus miembros[66]. Los temores de la APIB se ven agravados por las amenazas del Gobierno de Bolsonaro de retirar su firma del Convenio 169 de la Organización Internacional del Trabajo (OIT) sobre pueblos indígenas y tribales. Este convenio de la OIT establece el importante derecho de los pueblos indígenas al consentimiento libre, previo e informado para cualquier uso de sus territorios[67].

A todo lo anterior hay que añadir los considerables daños medioambientales causados por el cultivo intensivo de las plantaciones de caña de azúcar: erosión del suelo, alto consumo de agua y grandes cantidades de vertidos tóxicos debido al elevado uso de plaguicidas[68]. En los campos de caña de azúcar también se utilizan sustancias activas plaguicidas altamente tóxicas que están prohibidas o no autorizadas en la UE. Entre estas se encuentran el imidacloprid, comercializado por Bayer en Brasil, y el fipronil, producido por BASF. Ambas sustancias son sospechosas de causar la muerte de las abejas[69].

Los científicos/as del Centro Común de Investigación de la UE señalan también que la caña de azúcar compite en Brasil por la tierra con la ganadería y el cultivo de soja. La caña de azúcar ha ocupado principalmente antiguas tierras de pastoreo, que desde entonces se obtienen mediante desmontes en el Cerrado y en la Amazonía. Al total de tierras cultivables destinadas a la soja, la caña de azúcar y otros cultivos en Brasil podría añadirse la enorme cifra de 14 millones de hectáreas de aquí a 2030, lo que equivale a cerca del 40% de la superficie de Alemania (35,7 millones de hectáreas). El 91% de la nueva tierra cultivable se obtendría mediante la conversión de pastos, y el resto mediante la tala de bosques y sabanas[70].

Si se da este escenario, Brasil quedará muy lejos de sus objetivos fijados conforme al Acuerdo de París, advierten los científicos/as. En lugar de reducirse en 113 millones de toneladas las emisiones de CO_2eq derivadas de cambios en el uso de la tierra para 2030, habría que contar con emisiones adicionales de mil millones de toneladas. Si la protección del medio ambiente se sigue debilitando, como bajo el Gobierno de Bolsonaro, las emisiones adicionales podrían aumentar incluso a 1700 millones de toneladas. En consecuencia, la política comercial no debería limitarse a la consideración aislada de los impactos medioambientales de materias primas individuales, sino que debería integrar los cambios indirectos en el uso de la tierra de forma sistémica. Por ello, la UE debería negociar acuerdos comerciales basados en normas medioambientales aplicables a las principales materias primas comercializadas y tener en cuenta sus interacciones[71].

La reducción de aranceles, el aumento de la demanda y el consiguiente crecimiento de los monocultivos de caña de azúcar amenazan el medio ambiente, la biodiversidad y el clima.
Foto: Sweet Alternative, Flickr

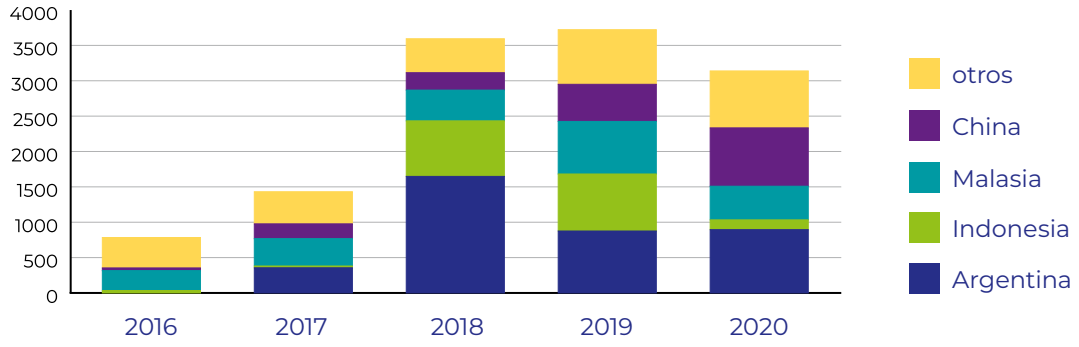
9. Biodiésel: expansión de los monocultivos de soja

El acuerdo UE-Mercosur también puede favorecer las importaciones comunitarias de biodiésel procedente del Mercosur. En la UE, el biodiésel se mezcla con gasóleo fósil en una proporción de hasta el siete por ciento. Brasil y Argentina —junto con la Unión Europea, los Estados Unidos e Indonesia— figuran entre los mayores productores de biodiésel del mundo. Ambos países utilizan el aceite de soja como principal materia prima para la producción de biodiésel.

La mayor parte de las importaciones de biodiésel de la UE proceden actualmente de Argentina. Entre 2013 y 2017, la UE impuso aranceles antidumping a Argentina, contra los que el país se defendió con éxito con una denuncia ante la OMC[72]. Desde que la UE volvió a rebajar sus aranceles en septiembre de 2017, las importaciones de biodiésel procedentes de Argentina han aumentado masivamente (véase el gráfico 11).

UE: Importaciones de biodiésel 2016–2020

Gráfico 11: países de origen, en miles de toneladas, fuente: Eurostat/OFI 2021



También los granos de soja importados del Mercosur pueden ser procesados en la UE para obtener aceite de soja y biodiésel. Si bien las importaciones de soja ya disfrutan de exención de aranceles en la UE, el acuerdo UE-Mercosur puede contribuir a abaratar aún más las importaciones de soja y biodiésel procedentes de América del Sur. Esto se debe a que, por un lado, el acuerdo prevé la eliminación del tipo arancelario normal comunitario del 6,5% sobre el biodiésel en un plazo de 10 años desde su entrada en vigor[73] y, por otro, Argentina se compromete a reducir significativamente sus impuestos a la exportación de soja y biodiésel. En la actualidad, los impuestos a la exportación de soja ascienden al 33% del valor de la mercancía, los del aceite de soja al 31% y los del biodiésel al 29%[74]. Según el anexo sobre aranceles a la exportación, el país se compromete ahora a reducir los impuestos a la exportación de soja, aceite de soja y biodiésel a un máximo del 18% cinco años después de la entrada en vigor del acuerdo, y al 14% al cabo de diez años[75]. Si se aplican estas reducciones tributarias, las importaciones de soja y biodiésel procedentes de Argentina podrían abaratarse considerablemente.

Esto, a su vez, aumentaría la presión para ampliar las plantaciones de soja en Argentina. En los últimos años, las plantaciones de soja ya se han expandido desde las zonas centrales de la pampa hasta el árido nordeste del país, sobre todo, donde son responsables, junto con el pastoreo, de gran parte de la deforestación de la región. En el nordeste —la parte argentina del Chaco— aumentan los conflictos con los grupos indígenas y se reducen sus hábitats. Según una investigación de Greenpeace Argentina, esta dinámica continúa sin cambios. Por ejemplo, solo en 2020, las cinco provincias norteñas de Santiago del Estero, Jujuy, Salta, Formosa y Chaco perdieron alrededor de 115.000 hectáreas de selva virgen. Las emisiones resultantes ascendieron a 20 millones de toneladas de CO_2. Ya entre 1998 y 2018 se habían talado en Argentina al menos 5,8 millones de hectáreas de bosque[76].

10. Asientos de cuero para coches, destrucción de bosques en la Amazonía

La industria automovilística europea también adquiere uno de los productos que más contribuye a la deforestación en América del Sur: el cuero de vaca. Los cuatro países del Mercosur exportan cuero de vaca, que los proveedores europeos transforman en asientos de coche y revestimientos interiores que se instalan en los modelos de los fabricantes de las principales marcas. En Argentina, Paraguay y Brasil —los mayores exportadores de cuero de vaca del mundo—, los rebaños de ganado vacuno contribuyen significativamente a la deforestación. En muchos casos, los rebaños pastan en terrenos que se han obtenido mediante la deforestación ilegal, por ejemplo, en la región paraguaya del Chaco o en la Amazonía brasileña.

Un estudio publicado por las organizaciones Deutsche Umwelthilfe y Rainforest Foundation Norway rastrea la compleja cadena de suministro que va desde las explotaciones ganaderas brasileñas hasta los fabricantes de automóviles europeos. Debido a la deficiencia o inexistencia de sistemas de trazabilidad, ni las curtiembres, ni los productores de cuero, ni las fábricas de asientos de coches, ni las empresas automovilísticas pueden determinar de forma fiable el origen del cuero de vaca. Por este motivo, no se puede descartar que los grandes fabricantes europeos VW, Daimler, BMW, Renault y PSA utilicen componentes de cuero obtenidos a partir de prácticas ilegales de tala y quema en la Amazonía. Tampoco puede descartarse que se produzcan graves violaciones de los derechos humanos en el origen de sus cadenas de suministro. Por ejemplo, varias explotaciones ganaderas que abastecen a los mataderos de la Amazonía están acusadas de expolio de tierras, falsificación de títulos de propiedad, agresiones violentas y empleo de trabajadores/as en condiciones de esclavitud[77].

Alrededor de la mitad del ganado vacuno de Brasil se cría en la Amazonía, donde también se encuentran la mayoría de los mataderos. En los mataderos se despelleja el ganado y se salan las pieles para su conservación. Las curtiembres transforman primero las pieles saladas en el llamado cuero *«wet-blue»* o semiacabado, que luego se transforma en cuero acabado. Por último, empresas especializadas transforman el cuero acabado en cuero para automóviles, que luego venden a los fabricantes de asientos de coche. Entre las mayores empresas de la UE que fabrican asientos de coche se encuentran Adient, Lear, Faurecia, Toyota Boshoku y Magna. Los principales países productores y exportadores de asientos de coche de la UE son la República Checa y Alemania.

En Brasil, la mayoría de las curtiembres producen cuero *«wet-blue»*, pero algunas también producen cuero acabado. El país exporta cuero *«wet-blue»* y cuero acabado, así como pequeñas cantidades de pieles saladas. En términos de peso del producto, el 86% de las exportaciones brasileñas son de cuero *«wet blue»*, el 11% son de cuero acabado y el resto son pieles saladas. Sin embargo, en términos de valor del producto, las exportaciones de cuero acabado representan el 58%, las de cuero *«wet blue»* el 42%, mientras que las pieles saladas no tienen un valor significativo. Es decir, los exportadores brasileños obtienen ingresos mucho mayores con el cuero acabado que con el cuero *«wet blue»*, que predomina en términos de volumen. En términos de valor, cerca de la mitad del cuero de exportación brasileño se utiliza en la industria automovilística[78].

Para producir en el Mercosur el codiciado cuero destinado a los asientos de los automóviles, se necesitan tierras de pasto. El resultado: más presión sobre las áreas forestales y los territorios indígenas. Foto: Sentinel Hub, Flickr

Nubes de polvo en lugar de selva son la consecuencia de la creciente demanda de cuero. Foto: A C Moraes, Flickr

En la UE, Italia es el principal comprador de cuero brasileño semiacabado y acabado. En este país, curtiembres especializadas preparan el cuero para la industria automovilística y lo suministran a los fabricantes de asientos de Alemania, Austria y la República Checa, entre otros países. Sin embargo, Alemania también compra cuero acabado directamente a Brasil. En 2019, por ejemplo, alrededor del 42% del cuero acabado importado en Alemania procedía de Italia y el 17% de Brasil[79].

El acuerdo UE-Mercosur puede aumentar aún más las exportaciones de cuero de vaca sudamericano a Europa, ya que prevé reducir los aranceles y los impuestos a la exportación. En la UE, las importaciones de cuero *«wet-blue»* ya están exentas de aranceles, pero se paga una tasa del 6,5% por el cuero acabado seco o de plena flor. La UE pretende eliminar estos aranceles en un plazo máximo de cuatro años tras la entrada en vigor del acuerdo[80].

Según el anexo del tratado sobre aranceles a la exportación, Argentina se compromete a eliminar el tipo normal de los impuestos a la exportación del 10% sobre el cuero *«wet blue»* y acabado cinco años después de la entrada en vigor del acuerdo. También Uruguay se compromete a eliminar el tipo normal de los impuestos a la exportación del 5% sobre el cuero *«wet blue»* al cabo de cinco años. El anexo del tratado todavía no contiene ninguna lista de obligaciones por parte de Brasil y Paraguay[81]. Si este siguiera siendo el caso, los dos países quedarían atados de manos, ya que no se les permitiría introducir o reintroducir impuestos a la exportación.

Brasil, por ejemplo, aplicaba un impuesto a la exportación del 9% sobre el cuero *«wet blue»* y las pieles saladas desde el año 2000. En septiembre de 2018, sin embargo, el Gobierno conservador de Michel Temer decidió ceder a la antigua exigencia del lobby agrícola brasileño y las curtiembres especializadas y derogar el impuesto a la exportación[82]. Según el texto actual del acuerdo UE-Mercosur, una futura reintroducción de dicho impuesto —por ejemplo, por parte de un nuevo Gobierno— supondría una violación del tratado.

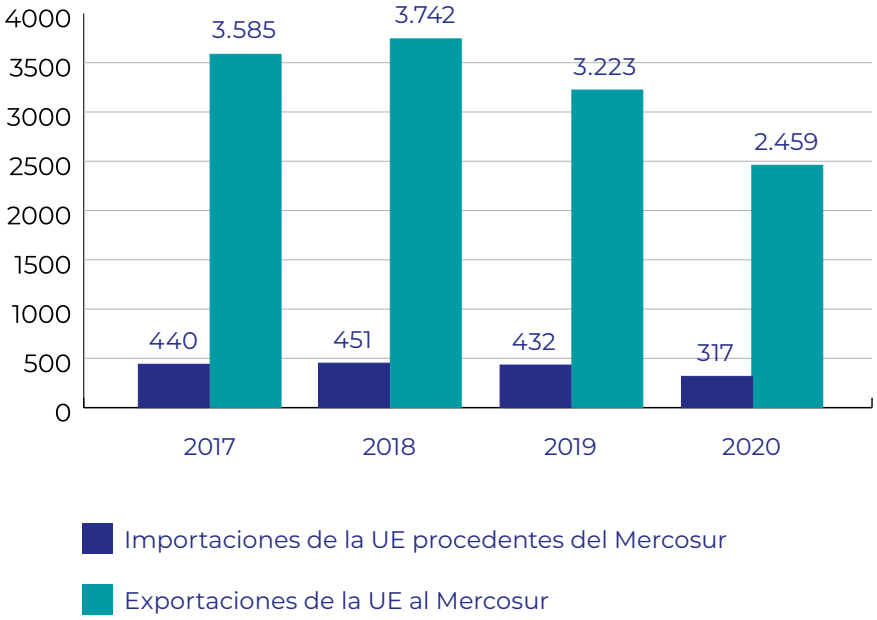
11. Temor de los trabajadores/as a la competencia predatoria y la pérdida de puestos de trabajo

Para los trabajadores/as de las plantas siderúrgicas del Mercosur, el dumping salarial y la competencia predatoria podrían aumentar a raíz del acuerdo comercial.
Foto: Luci Sallum/PMC, Flickr

El acuerdo UE-Mercosur también suscita especial preocupación entre los empleados/as del sector de la automoción, sobre todo del lado del Mercosur. Estos trabajadores/as se enfrentan a la creciente competencia derivada de las importaciones de automóviles y, sobre todo, de piezas de automóviles procedentes de la UE. El Mercosur ha registrado hasta la fecha un notorio déficit comercial con la UE en el sector del automóvil. En los años anteriores a la crisis del coronavirus, solo en el importante sector de las piezas de automóviles, el déficit ascendía a unos 3000 millones de euros (véase el gráfico 12).

UE-Mercosur: Comercio de piezas de automóviles

Gráfico 12: millones de euros, fuente: Comisión Europea, 20.5.2021



Dado que el acuerdo no contiene ninguna medida para mejorar la competitividad de la industria del automóvil en el Mercosur, la ventaja estructural de la industria de la UE se mantiene con las reducciones arancelarias acordadas. El acuerdo exige que el Mercosur elimine completamente los aranceles sobre los automóviles 15 años después de su entrada en vigor. En la actualidad, los aranceles sobre los automóviles son del 35% en Brasil y Argentina, del 23% en Uruguay y del 20% en Paraguay. La eliminación gradual de los aranceles comenzará tras un periodo transitorio de siete años a partir de la entrada en vigor del acuerdo. No obstante, durante este periodo, el Mercosur concede ya un contingente de 50.000 turismos que podrán importarse a la mitad del tipo arancelario. Los aranceles de importación de piezas de automóviles son algo más bajos en el Mercosur, oscilando en su mayoría entre el 14% y el 18%. Según el acuerdo, más del 80 por ciento de estos aranceles se eliminarán al cabo de diez años, y otra parte al cabo de 15 años[83].

Otro motivo de preocupación para los trabajadores/as del Mercosur son las normas de origen del acuerdo, que se establecen en un protocolo separado y un anexo específico para cada producto. En un documento de posición de 2017, la asociación europea de proveedores de la industria del automóvil CLEPA criticó los porcentajes de valor añadido local que los fabricantes de automóviles tienen que proporcionar en sus países de origen para que se les permita exportar automóviles y piezas al Mercosur. En Argentina y Brasil, estos porcentajes denominados *«local content»* ascienden al 60%[84].

El anexo sobre normas de origen, sin embargo, estipula ahora un porcentaje inferior de valor añadido local del 55% para las exportaciones de automóviles de la UE y del 50% para las de piezas de automóviles[85]. Además, el Mercosur aceptará en el futuro la posibilidad de que los exportadores acrediten el origen de sus productos y sus componentes mediante autocertificaciones[86]. Ahora bien, la autocertificación ofrece a los exportadores un gran margen de maniobra para ocultar el origen de las piezas y los productos intermedios procedentes de terceros países no pertenecientes a la UE.

La CLEPA muestra una gran satisfacción por el resultado de las negociaciones ya que, a su entender, la reducción del porcentaje requerido de *«local content»* acerca al Mercosur a las normas de origen de la UE para el sector del automóvil[87]. Sin embargo, es precisamente aquí donde los sindicatos del Mercosur ven un gran peligro, porque ahora los fabricantes de la UE podrán incorporar proporciones aún mayores de productos intermedios procedentes de países con salarios bajos no pertenecientes a la UE en sus automóviles y piezas de automóviles, que luego exportan al Mercosur. Esto somete a los proveedores del Mercosur a una presión competitiva aún mayor y los pone en peligro de perder cuota de mercado en su propia región.

En una declaración conjunta, varias confederaciones sindicales del Mercosur critican las disposiciones acordadas en el tratado con la UE y sostienen que la reducción arancelaria es demasiado amplia y demasiado acelerada como para que la industria local pueda adaptarse a una mayor competencia. Por otra parte, señalan que la flexibilización de las normas de origen entraña el riesgo de que productos intermedios elaborados en terceros países sin respetar las normas laborales y con salarios mínimos disfruten de las preferencias arancelarias del Mercosur. La intensificación de la competencia pone en peligro puestos de trabajo y aumenta la precariedad laboral en los países del Mercosur. La firma del acuerdo supondría *«una sentencia de muerte para nuestras industrias»*, advierten los sindicatos[88].

Un estudio de la Universidad Metropolitana (UMET) de Buenos Aires cuantificó el número de puestos de trabajo que podrían estar en peligro en distintos sectores de la economía argentina como consecuencia del acuerdo UE-Mercosur. Según esta investigación, podrían perderse hasta 186.000 puestos de trabajo como consecuencia de la apertura del mercado. Concretamente, estarían en riesgo 48.000 empleos en la industria metalúrgica, 32.500 en la producción de piezas de automóviles y 9.500 en la fabricación de automóviles. Es decir, algo más de la mitad de las posibles pérdidas de puestos de trabajo se producirían en las industrias automovilística y metalúrgica[89].

12. Anexo relativo a los automóviles: reconocimiento de procedimientos de aprobación y pruebas deficientes

La presión competitiva en el Mercosur también podría verse incrementada por las normas del anexo relativo a los automóviles, que formará parte del acuerdo comercial. Este anexo está dedicado a la eliminación y simplificación de las *«barreras técnicas al comercio»*, es decir, la regulación estatal y las evaluaciones de la conformidad para el reconocimiento de pruebas y certificados extranjeros[90].

Para ello, el anexo hace referencia al Acuerdo de 1958 de la Comisión Económica de las Naciones Unidas para Europa (CEPE) sobre prescripciones técnicas uniformes y el reconocimiento recíproco de homologaciones en el sector del automóvil. Este acuerdo de la CEPE fue firmado por unos 60 Estados, en su mayoría europeos. Sin embargo, entre los firmantes no figuran países de gran peso como los Estados Unidos, China e India, así como los países del Mercosur, lo que las asociaciones automovilísticas ACEA y CLEPA consideraron problemático en sus posicionamientos frente a la Comisión Europea. En virtud del acuerdo de la CEPE, se han emitido hasta ahora unas 160 prescripciones técnicas para la aprobación de automóviles y el reconocimiento de las homologaciones correspondientes, la mayoría de las cuales han sido incorporadas a la legislación nacional por los Estados signatarios.

En el anexo relativo a los automóviles, los países del Mercosur no se comprometen de momento a ratificar el acuerdo de la CEPE, pero lo reconocen como una *«referencia útil»* para sus propios procedimientos de aprobación. Además, los miembros del Mercosur se comprometen a compilar listas de informes de pruebas y certificados expedidos en la UE sobre la base de la normativa de la CEPE o de la UE y reconocidos por los Estados del Mercosur. Estas listas se añadirán al anexo relativo a los automóviles y se convertirán así en parte vinculante del acuerdo UE-Mercosur, si bien hasta ahora no se han publicado[91].

Sin embargo, el reconocimiento de certificados basados en regulaciones de la CEPE o de la UE entraña riesgos, ya que estas normativas han demostrado en numerosas ocasiones ser demasiado débiles para alcanzar objetivos importantes como la reducción de emisiones del parque automovilístico. Los procedimientos de prueba y aprobación poco rigurosos de la UE no solo han facilitado a las empresas automovilísticas la manipulación de las emisiones de gases de escape mediante dispositivos de desactivación en los bancos de pruebas[92], sino que también les han permitido falsear el cálculo de sus emisiones.

A día de hoy, por ejemplo, diversas lagunas en el Reglamento de la UE sobre los límites de emisiones de CO_2 del parque automovilístico, aprobado en 2009 y modificado en 2019, permiten superar con creces el objetivo de la UE para las emisiones medias de dióxido de carbono de todos los vehículos nuevos (actualmente 95 gramos de CO_2 por kilómetro). Según un estudio de Greenpeace, en 2020 las emisiones reales de CO_2 de los vehículos nuevos de VW, Daimler y BMW fueron entre un 65% y un 85% superiores al objetivo de 95 g CO_2/km para el parque automovilístico de la UE[93].

En este contexto, no parece aconsejable que los Estados del Mercosur reconozcan sin más los certificados de homologación en la UE. Por el contrario, sería conveniente establecer procedimientos de prueba y aprobación más estrictos para compensar las insuficiencias de la normativa de la UE. En Brasil, por ejemplo, el reconocimiento de los certificados europeos podría debilitar los procedimientos de aprobación existentes. La agencia brasileña de protección del medioambiente IBAMA solo ha aceptado hasta ahora pruebas para comprobar el impacto ambiental de los distintos tipos de vehículos si se realizaban en presencia de empleados de IBAMA, un procedimiento que podría suprimirse en el futuro[94].

13. Deficiente formulación de las cláusulas de prevención de riesgos

Para concluir, cabe destacar que la industria automovilística también se beneficia de la deficiente formulación de las disposiciones del acuerdo UE-Mercosur que supuestamente deberían limitar sus riesgos medioambientales, sociales y en materia de derechos humanos. Debido a estas deficiencias, es posible que sigan produciéndose importantes daños medioambientales y graves violaciones de los derechos humanos a lo largo de las cadenas de suministro de la industria automovilística.

Si, por ejemplo, el cuero con el que se fabrican los asientos de los automóviles procede de explotaciones ganaderas brasileñas que emplean trabajadores/as en condiciones de esclavitud, estas violaciones de los derechos laborales también deberían ser sancionables en virtud del Acuerdo de Asociación. Si, además, dichas explotaciones han obtenido sus terrenos de pasto mediante prácticas ilegales de tala y quema, apropiación de tierras y desplazamiento de pueblos indígenas, estas violaciones también deberían ser sancionables. Lo mismo debería exigirse si la caña de azúcar para la producción de bioetanol o la soja para la producción de biodiésel procede de campos desmontados previamente de forma ilegal. Del mismo modo, debería ser posible imponer sanciones si las obligaciones de diligencia debida de las empresas se incumplen de forma tan flagrante como en el caso de la rotura de la represa de la mina de hierro de Brumadinho.

A pesar de ello, uno de los capítulos centrales, que contiene normas sobre estándares laborales y medioambientales internacionales, está excluido del mecanismo de solución de controversias del acuerdo UE-Mercosur. Por lo tanto, las violaciones de las disposiciones de este capítulo sobre sostenibilidad no pueden, en principio, ser objeto de sanciones comerciales[95], lo que hace casi imposible la aplicación de sus requerimientos.

De tal modo, no pueden abordarse con eficacia las vulneraciones de las normas laborales básicas y otros convenios de la Organización Internacional del Trabajo (OIT) a los que hace referencia el capítulo sobre sostenibilidad. Por otra parte, Brasil aún no ha ratificado una de las normas laborales fundamentales de la OIT, el Convenio 87 sobre libertad sindical[96], y tampoco se exige su ratificación como condición previa para la entrada en vigor del acuerdo UE-Mercosur.

En el capítulo sobre sostenibilidad, la UE y el Mercosur también se comprometen a la *«aplicación efectiva»* de los acuerdos multilaterales sobre medio ambiente, incluido el Acuerdo de París sobre el cambio climático[97]. No obstante, el capítulo carece de medidas concretas que puedan garantizar la aplicación de las contribuciones nacionales a la protección del clima a las que se han comprometido los países de la UE y del Mercosur en el Acuerdo de París.

El capítulo sobre sostenibilidad tampoco incluye compromisos concretos para garantizar cadenas de suministro desvinculadas de procesos de deforestación, como se está debatiendo actualmente en la UE sobre la base de una propuesta de reglamento al respecto (véase el capítulo 14)[98]. En este sentido, es una contradicción difícil de pasar por alto que la UE reconozca la necesidad de garantizar cadenas de suministro desvinculadas de procesos de deforestación mediante un reglamento, pero no incluya las garantías correspondientes en un acuerdo comercial que aún no se ha firmado.

El capítulo sobre sostenibilidad tampoco contiene cláusulas que contribuyan a evitar los rampantes conflictos territoriales que se producen en los países del Mercosur. Por ejemplo, en el artículo 8 del capítulo se recoge únicamente el compromiso de las partes contratantes de promover la participación de las comunidades locales y los pueblos indígenas en las cadenas de suministro de productos forestales. Las partes interesadas deben dar su *«consentimiento previo e informado»* a dicha implicación[99]. Esta formulación, sin embargo, queda muy lejos del concepto más exigente de Consentimiento libre, previo e informado (CLPI) definido por la ONU, que requiere el consentimiento de los pueblos indígenas para cualquier uso de sus territorios.

A pesar de que la obligación de diligencia debida de las empresas se ha incumplido de forma extremadamente grave en el caso de Brumadinho y otras catástrofes mineras, el capítulo sobre sostenibilidad no contiene ninguna normativa vinculante sobre la responsabilidad social de las empresas. Si bien el artículo 11 menciona la *«gestión responsable de las cadenas de suministro»*, solo obliga a las partes contratantes a *«difundir»* directrices no vinculantes de organizaciones internacionales (ONU, OCDE, OIT), en la medida en que las hayan suscrito[100].

Por último, aún queda por saber si el Acuerdo de Asociación contendrá una cláusula de derechos humanos que elimine los puntos débiles ya conocidos de este instrumento. La UE suele integrar este tipo de cláusula en sus acuerdos comerciales. Sin embargo, todavía no figura en las partes del acuerdo EU-Mercosur publicadas hasta ahora[101]. En principio, esta cláusula permite la suspensión de preferencias comerciales en caso de violaciones de los derechos humanos. No obstante, los obstáculos para su activación son tan grandes que hasta ahora solo se ha aplicado en contadas ocasiones. Además, carece de instancias específicas de vigilancia y denuncia. Por estas razones, la mera inclusión de la cláusula de derechos humanos no garantiza una mejor aplicabilidad de este instrumento[102].

En general, la débil normativa sobre prevención de riesgos refuerza aún más los privilegios ya considerables del sector europeo del automóvil y sus industrias asociadas. A las numerosas concesiones para los fabricantes de automóviles y sus proveedores, se contraponen unas cláusulas medioambientales, sociales y de derechos humanos totalmente insuficientes. De este modo, el acuerdo garantiza el mantenimiento de las cadenas de suministro de la industria automovilística, perjudiciales para las personas y el medio ambiente, sin contribuir suficientemente a su transformación socioecológica.

Al favorecer a la industria automovilística, el acuerdo UE-Mercosur también obstaculiza la necesaria transición a una movilidad sostenible. Al fortalecerse su posición en la política comercial, este sector adquiere más poder, lo que le facilita eludir las medidas para evitar el tráfico o reducir el transporte individual motorizado. Al mismo tiempo, el acuerdo promueve agrocombustibles perjudiciales para el medio ambiente, como el bioetanol de caña de azúcar y el diésel de soja, falsas soluciones de política climática que dan una apariencia ecológica a motores de combustión interna de alto consumo y retrasan la necesaria eliminación progresiva de la tecnología de combustión interna. En este sentido, el acuerdo representa un lastre más para la transformación socioecológica de la industria automovilística y para un cambio integral en los modelos de tráfico que favorezca el transporte público colectivo en detrimento del transporte individual, factor impulsor del cambio climático.

14. Conclusiones y recomendaciones

La considerable influencia que la industria del automóvil y los sectores relacionados con esta han podido ejercer sobre el acuerdo entre la UE y el Mercosur hace evidente la urgencia de una profunda reforma de la política comercial comunitaria. No debería ratificarse un acuerdo que lleva tan claramente la firma de la industria automovilística, que garantiza sus cadenas de suministro, perjudiciales para las personas y el medio ambiente, y que obstaculiza así la tan necesaria transición hacia una movilidad sostenible. Su entrada en vigor aumentaría la desigualdad global, conduciría a la desindustrialización de los países del Mercosur y acentuaría su dependencia de exportaciones de materias primas problemáticas. El acuerdo no aborda acuciantes retos globales como el cambio climático, la pérdida de biodiversidad o las violaciones de los derechos humanos.

En lugar de un acuerdo UE-Mercosur que obstaculice aún más la respuesta a estos retos globales, la UE necesita un marco jurídico que defina sus relaciones comerciales exteriores de forma respetuosa con el medio ambiente y las personas. La preservación de los medios de subsistencia, el respeto de los límites planetarios y el acceso equitativo a los bienes y servicios deben ser la base de unas relaciones comerciales sostenibles.

En consecuencia, los acuerdos comerciales deben estar integrados, como factor coadyuvante, en la transformación socioecológica de nuestras economías y modos de vida. Deberían contribuir de forma mensurable a la preservación de los medios de subsistencia y a una distribución más justa de los bienes y servicios, y respetar los límites planetarios. Por el contrario, los acuerdos comerciales que, como ocurre actualmente, privilegian los intereses de las empresas por encima de la protección del medio ambiente y los derechos humanos y, por tanto, causan daños considerables, deberían ser cosa del pasado.

Además de una reforma fundamental de los acuerdos comerciales, se necesitan otros elementos para garantizar que las empresas respeten y garanticen los derechos humanos y laborales, así como las normas de protección medioambiental y prevención del cambio climático, a lo largo de toda su cadena de suministro. Uno de estos elementos, aunque todavía insuficiente, fue el proyecto de reglamento sobre cadenas de suministro desvinculadas de procesos de deforestación presentado en noviembre de 2021 por la Comisión Europea. Según este, en el futuro las empresas tendrán que demostrar que los productos agrícolas y forestales que quieran comercializar en la UE no han contribuido a la deforestación ni a la degradación de los bosques[103].

El reglamento también cubre algunos de los productos de alto riesgo consumidos en grandes cantidades por las industrias del automóvil y de los combustibles, como el cuero, el aceite de palma y el aceite de soja. Sin embargo, faltan productos como el caucho, que es una materia prima importante para la industria del neumático. Tampoco se incluyen materias primas minerales como el mineral de hierro, el cobre o el oro, cuya extracción suele ir acompañada de una considerable destrucción forestal. El proyecto excluye además otros ecosistemas del ámbito de aplicación, como humedales y sabanas, que están siendo destruidos masivamente por el cultivo de materias primas agrícolas. El reglamento tampoco incorpora las normas internacionales de derechos humanos, a pesar de que durante la extracción de las materias primas en cuestión se producen con frecuencia violaciones de los derechos humanos, como el expolio de tierras o desplazamientos forzosos[104]. Con el reglamento sobre cadenas de suministro desvinculadas de procesos de deforestación, la UE sigue un enfoque centrado en los productos, que también subyace en algunos otros reglamentos de la UE, como los relativos a los minerales conflictivos, los productos pesqueros o el comercio ilegal de madera. La reciente propuesta de la Comisión de un Mecanismo de Ajuste en Frontera por Carbono también se basa en un enfoque centrado en los productos. El ajuste en frontera impondrá un recargo a la importación de determinados productos industriales cuya producción supere ciertos valores máximos de

emisiones de gases de efecto invernadero. Entre los productos contemplados figuran el hierro, el acero y el aluminio, importantes materias primas utilizadas en grandes cantidades por la industria automovilística[105].

Sin embargo, las lagunas de los anteriores proyectos de reglamentos y directivas demuestran que no se necesita únicamente más legislación específica para cada producto, sino que también urge una ley marco que obligue a las empresas de todos los sectores a cumplir con la diligencia debida en materia de medio ambiente y derechos humanos. El 23 de febrero de 2022, tras varios aplazamientos, la Comisión Europea publicó su propuesta para dicha legislación de la UE relativa a las cadenas de suministro, la Directiva de la UE sobre la diligencia debida de las empresas en materia de sostenibilidad (Corporate Sustainability Due Diligence)[106]. Resulta positivo que la propuesta contemple obligaciones de diligencia debida no solo en materia de derechos humanos, sino también relativas a la protección del medio ambiente y la lucha contra el cambio climático. Otro importante avance: además de sanciones oficiales, la Comisión también propone un régimen de responsabilidad civil en caso de que las empresas contribuyan a ocasionar daños y perjuicios debido al incumplimiento de sus obligaciones de diligencia debida.

Sin embargo, la propuesta contiene varias lagunas que limitarían gravemente la eficacia de la legislación de la UE sobre las cadenas de suministro. Por ejemplo, las obligaciones de diligencia debida se aplican en principio a toda la cadena de valor, pero solo con respecto a las denominadas *«relaciones comerciales establecidas»* de larga duración. Las transacciones a corto plazo, que también pueden perjudicar a las personas y al medio ambiente, quedarían así excluidas. Además, esta laguna prácticamente invita a las empresas a cambiar de socios comerciales con más frecuencia, especialmente en zonas de alto riesgo.

Otra deficiencia: en el caso de delitos cometidos por socios comerciales indirectos, las empresas pueden eludir su responsabilidad incluyendo cláusulas de derechos humanos en los contratos comerciales y transfiriendo su verificación a terceros. Pero la devastadora rotura de la represa de Brumadinho, en Brasil, y varios incendios en el sector textil ya han demostrado que las auditorías y certificaciones superficiales pueden poner en peligro vidas humanas. Tampoco basta con que las empresas tengan que publicar planes de política climática compatibles con el objetivo de limitar a 1,5 °C el aumento de la temperatura del planeta, pero no estén obligadas explícitamente a ponerlos en práctica. En estos y otros puntos, habría que corregir la propuesta para que la legislación de la UE sobre las cadenas de suministro contribuya efectivamente a la protección de los derechos humanos, el medio ambiente y el clima.

Un marco jurídico de este tipo, que combine la legislación intersectorial de la UE sobre las cadenas de suministro con reglamentos más detallados centrados en los productos, podría contribuir a reforzar los derechos humanos y la protección del medio ambiente en las relaciones económicas exteriores de la UE. Con esto, sin embargo, no se podrían eliminar todavía los problemas estructurales derivados de acuerdos comerciales deficientes como el suscrito con el Mercosur.

Ahora que la UE se ha propuesto remediar algunos de los déficits de su política de comercio exterior en materia de medio ambiente y derechos humanos, no sería aceptable impulsar el acuerdo con el Mercosur en su forma actual. En vez de ello, la UE debería reconocer los considerables riesgos de este acuerdo, dejar en suspenso la ratificación prevista y buscar una renegociación. De este modo, enviaría una clara señal de su compromiso con la urgente transformación socioecológica de sus relaciones comerciales.

Las futuras negociaciones deberían aspirar a acuerdos que cumplan los siguientes requisitos mínimos:

- **Evaluaciones de impacto participativas y efectivas:** El actual sistema de cuatro niveles de evaluación del impacto de acuerdos comerciales de la Comisión Europea —Impact Assessment (IA), Sustainability Impact Assessment (SIA), Economic Assessment of the negotiated outcome, Ex-post evaluation— debe someterse a una reforma fundamental. En particular, la evaluación del impacto sobre la sostenibilidad —Sustainability Impact Assessment (SIA)— realizada durante las negociaciones debe modificarse a fondo. Respecto a la metodología, es necesario sobre todo aplicar distintos modelos econométricos. En cuanto al procedimiento, debe haber la mayor transparencia posible y una amplia participación de la sociedad civil en todas las fases de la evaluación de impacto. Además, es importante que la evaluación del impacto sobre la sostenibilidad esté terminada antes de que comiencen las negociaciones y sirva ya de base para emitir un mandato de negociación a la Comisión. Las evaluaciones de impacto sobre la sostenibilidad deben repetirse antes de firmar los acuerdos y después de una determinada fase de su aplicación[107].

- **Respeto de los límites planetarios:** Los acuerdos comerciales deben estar concebidos de modo que respeten los límites planetarios y garanticen un uso equitativo, sostenible y responsable de los recursos naturales. Deben seguir el principio de *«quien contamina paga»* y evitar que los costes de remediar los daños medioambientales del comercio recaigan sobre la sociedad.

- **Control democrático del proceso de negociación:** Para evitar la fuerte influencia de grupos poderosos como la industria automovilística, todas las fases del proceso —desde las conversaciones preliminares hasta las negociaciones sobre futuros acuerdos— deben desarrollarse con transparencia. Durante las negociaciones, el Parlamento Europeo, los parlamentos de los Estados miembros y los ciudadanos/as deben tener pleno acceso a los mandatos, las propuestas de negociación y los textos consolidados. Además de garantizarse el derecho a la información, los diputados/as del Parlamento Europeo y de los parlamentos nacionales deben poder introducir objetivos vinculantes y nuevas propuestas en las negociaciones en curso. Los debates al respecto deben ser públicos y contar con la participación de la sociedad civil. Para evitar la influencia unilateral de lobbies y grupos de presión, los acuerdos comerciales también deberían estar dotados de una *«huella legislativa»* que haga transparente el origen de las distintas cláusulas contractuales.

- **Protección del clima y de las especies como componente esencial:** Además de los derechos humanos, la protección del clima y de las especies también debería quedar recogida en los futuros acuerdos comerciales como parte de los llamados *«elementos esenciales»*. Las vulneraciones de estos elementos esenciales deben ser castigadas. Es decir, en caso de infracción, un acuerdo puede suspenderse total o parcialmente, tras un proceso participativo de consulta.

- **Aplicación de los acuerdos internacionales sobre derechos humanos, normas laborales y medio ambiente:** Los acuerdos comerciales deben incluir capítulos de sostenibilidad vinculantes y respaldados por sanciones que obliguen a todas las partes contratantes a aplicar efectivamente los acuerdos internacionales sobre medio ambiente y derechos humanos, así como las normas laborales básicas de la OIT. Esto debe incluir la incorporación a la legislación de las correspondientes obligaciones de diligencia debida de las empresas y el acceso a recursos legales para las personas afectadas. Las obligaciones de diligencia debida deben aplicarse a todos los sectores cubiertos por el acuerdo, incluidos los sectores de alto riesgo como la industria del automóvil y la minería. Las partes contratantes deben proporcionar recursos para la puesta en práctica de dichas

obligaciones y garantizar que los recursos legales sean de fácil acceso y utilización para los ciudadanos/as afectados y los actores de la sociedad civil. También debe introducirse una cláusula de excepción general que garantice que las normas de comercio e inversión no obstaculicen las medidas encaminadas a hacer valer los derechos humanos y los derechos laborales, así como las normas medioambientales y de protección del clima. Deben incluirse criterios de sostenibilidad vinculantes y respaldados por sanciones no solo en el capítulo sobre sostenibilidad correspondiente, sino en todos los capítulos de un acuerdo. Las vulneraciones persistentes de los criterios de sostenibilidad deben poder castigarse con sanciones graduales, incluida la suspensión de las preferencias comerciales.

- **Mecanismos de vigilancia y denuncia:** En un acuerdo comercial deben disponerse además instancias de vigilancia y mecanismos de denuncia. Para garantizar la vigilancia, se necesitan recursos suficientes que permitan también a la sociedad civil de los países socios ejercer las funciones de control necesarias. Asimismo, deben establecerse mecanismos que permitan a los afectados/as de los países socios denunciar las vulneraciones de las cláusulas medioambientales y de derechos humanos de un acuerdo comercial. En caso de que no se ponga fin a las vulneraciones, las denuncias de la sociedad civil también deben poder dar lugar a sanciones graduales. El mecanismo de denuncia creado recientemente por la Comisión mediante el sistema de ventanilla única (Single Entry Point) es insuficiente para este fin y aún no ha demostrado su eficacia[108]. Por ejemplo, entre noviembre de 2020 y octubre de 2021, solo se presentaron denuncias de empresas cuyo objetivo era la supresión de barreras comerciales en Estados no pertenecientes a la UE. En cambio, no se presentaron denuncias por incumplimiento de los compromisos de sostenibilidad. Además, el mecanismo solo está a disposición de los ciudadanos/as y organizaciones de la UE que deseen presentar denuncias por infracciones en terceros países[109].

- **Limitación temporal de la validez de los acuerdos e introducción de una cláusula de revisión:** Los acuerdos comerciales deberían tener una duración limitada (por ejemplo, 10 años), cuya prórroga requiera el consentimiento activo de los parlamentos de los Estados miembros. También es necesaria una cláusula de revisión que permita modificar un acuerdo comercial en caso de que sus disposiciones resulten insuficientes para la transformación socioecológica de las cadenas de suministro y el respeto de los derechos humanos.

Es preciso mejorar considerablemente los acuerdos comerciales para poder hacer frente a las tareas sociales que se avecinan, ya sea la protección del clima y de las especies, la transición a una movilidad sostenible o la transformación de la agricultura. También en los espacios de la producción y el consumo, anteriores y posteriores al comercio, es necesaria una transformación socioecológica, que deberá articularse coherentemente con la reforma de las relaciones comerciales aquí esbozada.

Notas finales

1 Comisión Europea: La UE y el Mercosur llegan a un acuerdo en materia de comercio, comunicado de prensa, 28.6.2019: *https://europa.eu/rapid/press-release_IP-19-3396_es.htm*

2 SEAE: Acuerdo de Asociación UE-Mercosur: conclusión de las negociaciones sobre el pilar del diálogo político y de cooperación, Servicio Europeo de Acción Exterior, 2.7.2020: *https://www.eeas.europa.eu/eeas/eu-mercosur-association-agreement-conclusion-negotiations-political-dialogue-and-cooperation_en?page_lang=es*

3 No obstante, en octubre de 2020 se filtraron partes del Acuerdo de Asociación. Véase: Greenpeace Netherlands: EU-Mercosur Association Agreement Leaks, 8.10.2020: *https://trade-leaks.org/mercosur-eu-association-agreement-leaks-8-october-2020/*

4 MRECIyC: Declaración conjunta con motivo de la visita oficial a la República argentina del Presidente de la República Federativa del Brasil, Luiz Inácio Lula da Silva, Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto de Argentina, 23.1.2023 *https://www.cancilleria.gob.ar/es/actualidad/noticias/declaracion-conjunta-con-motivo-de-la-visita-oficial-la-republica-argentina-del*

5 VDA: Jahresbericht 2020: Die Automobilindustrie in Daten und Fakten, Verband der Automobilindustrie, Berlín, octubre de 2020, página 73: *https://www.vda.de/de/aktuelles/publikationen/publication/jahresbericht-2020*

6 VDA: Mattes: Freihandelsabkommen mit Mercosur bietet große Chancen, Verband der Automobilindustrie, Berlín, 29.6.2019: *https://www.pressebox.de/inaktiv/verband-der-automobilindustrie-ev-vda/Mattes-Freihandelsabkommen-mit-Mercosur-bietet-grosse-Chancen/boxid/963058*

7 El análisis se basa en respuestas a solicitudes de acceso a información enviadas al Ministerio de Economía alemán por PowerShift y a la Comisión Europea por Forum Umwelt und Entwicklung. La solicitud de PowerShift puede consultarse aquí: *https://fragdenstaat.de/anfrage/kommunikation-zu-eu-mercosurabkommen-von-deutschen-pestizid-und-autoherstellern-bayer-basf-vw-bmw-mercedes/*. La respuesta del ministerio a PowerShift está disponible en el siguiente enlace: *https://power-shift.de/wp-content/uploads/2021/12/Korrespondenz-BmWi-VDA.pdf*. La solicitud del Forum Umwelt und Entwicklung y la respuesta de la Comisión Europea pueden consultarse aquí: *https://www.asktheeu.org/en/request/meetings_and_correspondence_on_t_3#incoming-28452*

8 Ministerio de Economía alemán: Correo electrónico de la unidad VA9 (América Latina) del Ministerio Federal de Economía y Energía de Alemania, fechado el 29.5.2017, a la VDA, con asunto: "Negociaciones UE-Mercosur"

9 VDA: Correo electrónico de la asociación de la industria automovilística alemana Verband der Automobilindustrie (VDA) al Ministerio de Economía alemán, fechado el 27.6.2017, con asunto: "Re: Negociaciones UE-Mercosur"

10 ACEA/CLEPA: Letter to Cecilia Malmström, Commissioner for Trade, European Commission, Subject: EU Mercosur Free Trade Agreement, Bruselas, 19.6.2017

11 Comisión Europea: Questionnaire on a trade pillar of the EU-Mercosur Association Agreement, 22.7.2016: *https://trade.ec.europa.eu/consultations/index.cfm?consul_id=213*

12 AsktheEU.org: Meetings and correspondence on the EU-Mercosur agreement, 4.9.2020: *https://www.asktheeu.org/en/request/meetings_and_correspondence_on_t_3#incoming-28452*

13 Comisión Europea: Meeting summary, ACEA, Sandra Gallina, DG Trade, UNIT C3 (Latin America), Friday, 3.3.2017

14 Cecilia Malmström: Putting Europe in top gear, Speech by Cecilia Malmström European Commissioner for Trade, European Automobile Manufacturers' Association (ACEA), Bruselas, 1.6.2017

15 Cecilia Malmström: Carta a ACEA y CLEPA, Bruselas, 26.7.2017

16 Comisión Europea: Meeting between Cristina Rueda-Catry and ACEA (European Automobile Manufacturers' Association), Report, 17.12.2019

17 Comisión Europea: Minutes of meeting between Commissioner Hogan and a delegation of ACEA (European Car Manufacturers Association), 31.1.2020

18 Cornelia Woll: Trade Policy Lobbying in the European Union: Who Captures Whom? Paper presented at the EUSA Tenth Biennial International Conference, Montreal, Canadá,17-19.5.2007: *https://www.researchgate.net/publication/5015585_Trade_Policy_Lobbying_in_the_European_Union_Who_Captures_Whom*

19 Comisión Europea: European Union, Trade in goods with Mercosur, 20.5.2021: *https://webgate.ec.europa.eu/isdb_results/factsheets/region/details_mercosur-4_en.pdf*

20 Ibíd.

21 Oliver Worm: Handels- und Marktdaten EU-Mercosur zu Fahrzeugen, 24.6.2021, investigación interna de bases de datos para Greenpeace Alemania

22 CNN Brasil: Uma lei de 1976 impede você de ter um carro a diesel, 15.5.2021: *https://www.cnnbrasil.com.br/business/uma-lei-de-1976-te-impede-de-ter-um-carro-a-diesel/*

23 Tim Dallmann/Cristiano Façanda: Environmental Risks of Diesel Passenger Vehicles in Brazil, The International Council on Clean Transportation (icct), White Paper, marzo de 2016: *https://theicct.org/publications/environmental-risks-diesel-passenger-vehicles-brazil*

24 Nayara Machado: Liberação de veículos leves a diesel volta à pauta da Câmara, epbr, 14.6.2021: *https://epbr.com.br/liberacao-de-veiculos-leves-a-diesel-volta-a-pauta-da-camara/*

25 Oliver Worm: Handels- und Marktdaten EU-Mercosur zu Fahrzeugen, 24.6.2021, investigación interna de bases de datos para Greenpeace Alemania

26 Bank Austria: Fahrzeugerzeugung, informe del sector, febrero de 2021: *https://www.bankaustria.at/files/Fahrzeugerzeugung.pdf*

27 Ministerio de Economía: Se presentó el proyecto de Ley de Promoción de la Movilidad Sustentable, 12.10.2021: *https://www.argentina.gob.ar/noticias/se-presento-el-proyecto-de-ley-de-promocion-de-la-movilidad-sustentable*

28 Argus: Brazil favoring biofuels over EVs to cut emissions, 6.5.2021: https://www.argusmedia.com/en/news/2212635-brazil-favoring-biofuels-over-evs-to-cut-emissions

29 Dustin Meyer et al.: Brazilian Ethanol: Unpacking a Success Story of Energy Technology Innovation, en: A. Grubler/C. Wilson: Energy Technology Innovation: Learning from Historical Successes and Failures, Cambridge 2014: http://pure.iiasa.ac.at/id/eprint/11076/

30 Argus: Brazil's ethanol producers push back on EVs, 22.3.2021: https://www.argusmedia.com/news/2198324-brazils-ethanol-producers-push-back-on-evs

31 Ralf Brandstätter: Bioethanol in Brazil: On the #WaytoZero in Emerging Markets, LinkedIn,12.7.2021: https://www.linkedin.com/pulse/bioethanol-brazil-waytozero-emerging-markets-ralf-brandst%C3%A4tter?trk=public_profile_article_view

32 Kain Glensor/María Rosa Muñoz B.: Life-Cycle Assessment of Brazilian Transport Biofuel and Electrification Pathways, Sustainability 2019, 11(22): https://doi.org/10.3390/su11226332

33 Ibíd.

34 Hugo Valin et al.: The land use change impact of biofuels consumed in the EU – Quantification of area and greenhouse gas impacts, ECOFYS, IIASA, E4tech, Utrecht, 27.8.2015: https://ec.europa.eu/energy/sites/default/files/documents/Final%20Report_GLOBIOM_publication.pdf

35 Christian Russau: Staudamm Belo Monte: Wegen Dürre nur eine Turbine in Betrieb und Fische sterben wegen erhöhter Wassertemperatur, Kooperation Brasilien, 8.10.2021: https://www.kooperation-brasilien.org/de/themen/landkonflikte-umwelt/staudamm-belo-monte-wegen-duerre-nur-eine-turbine-in-betrieb-und-fisch-sterben-wegen-erhoehter-wassertemperatur

36 Green Car Congress: European auto industry expresses concern over iron ore price hikes,1.4.2010: https://www.greencarcongress.com/2010/04/acea-ore-20100401.html

37 ACEA: ACEA Position on the Commission's Initiatives on Raw Materials, and the Flagship-Initiative for a Resource Efficient Europe, Bruselas, octubre de 2012: https://www.acea.auto/publication/position-paper-ec-initiatives-on-raw-materials/

38 BGR: Deutschland – Rohstoffsituation 2019, Bundesanstalt für Geowissenschaften und Rohstoffe, Hannover, noviembre de 2020: https://www.bgr.bund.de/DE/Themen/Min_rohstoffe/Downloads/rohsit-2019.html

39 Comisión Europea: Critical Raw Materials: https://ec.europa.eu/growth/sectors/raw-materials/specific-interest/critical_en

40 BGR: Deutschland – Rohstoffsituation 2019, Bundesanstalt für Geowissenschaften und Rohstoffe, Hannover, noviembre de 2020: https://www.bgr.bund.de/DE/Themen/Min_rohstoffe/Downloads/rohsit-2019.html

41 USGS: Lithium, U.S. Geological Survey, Mineral Commodity Summaries, enero de 2021: https://pubs.usgs.gov/periodicals/mcs2021/mcs2021-lithium.pdf

42 Cora Werwitzke: BMW bezieht künftig auch Lithium von US-Firma Livent, electrive.net, 30.3.2021: https://www.electrive.net/2021/03/30/bmw-bezieht-kuenftig-auch-lithium-von-us-firma-livent/

43 Unión Europea: Market Access Offer for Goods, Trade Part of the EU-Mercosur Association Agreement: https://trade.ec.europa.eu/doclib/html/159729.htm

44 Comisión Europea: REGLAMENTO DE EJECUCIÓN (UE) 2017/1795 DE LA COMISIÓN de 5 de octubre de 2017 por el que se establece un derecho antidumping definitivo sobre las importaciones de determinados productos planos laminados en caliente de hierro, de acero sin alear o de los demás aceros aleados, originarios de Brasil, Irán, Rusia y Ucrania y se da por concluida la investigación en relación con las importaciones de determinados productos planos laminados en caliente de hierro, de acero sin alear o de los demás aceros aleados originarios de Serbia, https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/?uri=CELEX:32017R1795

45 Mercosur: Market Access Offer for Goods, Trade Part of the EU-Mercosur Association Agreement: https://trade.ec.europa.eu/doclib/html/159730.htm

46 Véase Market Access Offer for Goods de la UE https://trade.ec.europa.eu/doclib/html/159729.htm y del Mercosur: https://trade.ec.europa.eu/doclib/html/159729.htm

47 Comisión Europea: Trade part of the EU-Mercosur Association Agreement, Annex 2 – Export Duties: http://trade.ec.europa.eu/doclib/html/158187.htm

48 Comisión Europea: Trade part of the EU-Mercosur Association Agreement, Chapter Trade in Goods: http://trade.ec.europa.eu/doclib/html/158144.htm

49 Roberto Bellato: El gobierno evalúa bajar retenciones a la minería para incentivar nuevas inversiones en el sector, EconoJournal, 21.9.2012: https://econojournal.com.ar/2021/09/el-gobierno-evalua-bajar-retenciones-a-la-mineria-para-incentivar-nuevas-inversiones-en-el-sector/

50 Ministerio de Economía: Se presentó el proyecto de Ley de Promoción de la Movilidad Sustentable,12.10.2021: https://www.argentina.gob.ar/noticias/se-presento-el-proyecto-de-ley-depromocion-de-la-movilidad-sustentable

51 Livent: Informe anual de 2020 para la Comisión de Bolsa y Valores de Estados Unidos, formulario 10-K: https://www.sec.gov/Archives/edgar/data/1742924/000174292421000016/lthm-20201231.htm

52 Wellton Máximo: ICMS sobre exportações pode extinguir até 728 mil empregos, prevê CNI, Agência Brasil, 8.2.2020: http://agenciabrasil.ebc.com.br/economia/noticia/2020-02/icms-sobre-exportacoes-pode-extinguir-ate-728-mil-empregos-preve-cni

53 Carol Siqueira: Sancionada lei com regras para compensação da Lei Kandir aos estados, Agência Câmara de Notícias, 5.1.2021: https://www.camara.leg.br/noticias/719786-sancionada-lei-com-regras-para-compensacao-da-lei-kandir-aos-estados/

54 Javier Lewkowicz: Argentina debate el futuro del desarrollo del litio, Diálogo Chino, 1.10.2021: https://dialogochino.net/es/actividades-extractivas-es/46818-argentina-debate-el-futuro-del-desarrollo-del-litio/

55 Zoe Sullivan: Mining activity causing nearly 10 percent of Amazon deforestation, Mongabay, 2.11.2017: https://news.mongabay.com/2017/11/mining-activity-causing-nearly-10-percent-of-amazon-deforestation/

56 ECCHR: Thousand Days of Impunity - The Brumadinho Dam Collapse, European Center for Constitutional and Human Rights, octubre de 2021: *https://www.ecchr.eu/en/event/thousand-days-of-impunity-the-brumadino-dam-collapse/*

57 Susanne Fries: Die Schlammlawine von Brumadinho: Eine Katastrophe mit Ansage, MISEREOR Blog, 19.2.2019: *https://blog.misereor.de/2019/02/19/die-schlammlawine-von-brumadinho-eine-katastrophe-mit-ansage/*

58 Comisión Europea: EU-Mercosur Trade Agreement, Better Opportunities for European Farmers and Food Producers, Fact Sheet, julio de 2019: *http://trade.ec.europa.eu/doclib/html/158059.htm*

59 Bioenergy International: Ethanol imports into EU continue a „troubling trend" - ePURE, 19.4.2021: *https://bioenergyinternational.com/opinion-commentary/ethanol-imports-into-eu-continue-troubling-trend-epure*

60 Ministerio de Agricultura, Ganadería y Abastecimiento de Brasil: Projeções do Agronegócio, Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento, Brasil 2020/21 a 2030/31, Projeções de Longo Prazo, Brasilia, 2021: *https://www.gov.br/agricultura/pt-br/assuntos/politica-agricola/todas-publicacoes-de-politica-agricola/projecoes-do-agronegocio/projecoes-do-agronegocio-2020-2021-a-2030-2031.pdf/view*

61 Marco Follador et al.: Brazil's sugarcane embitters the EU-Mercosur trade talks, Nature, Scientific Reports, 2021: *https://www.nature.com/articles/s41598-021-93349-8*

62 Mateus Ferreira/Rikardy Tooge: Governo revoga decreto que colocava limites para a expansão da produção de cana na Amazônia e no Pantanal, G1, 6.11.2019: *https://g1.globo.com/economia/agronegocios/noticia/2019/11/06/governo-revoga-decreto-que-colocava-limites-para-a-expansao-da-producao-de-cana-na-amazonia-e-no-pantanal.ghtml*

63 Leandro Barbosa: O calvário das crianças Guarani Kaiowá contaminadas por agrotóxicos, 5.8.2019: *https://cimi.org.br/2019/08/o-calvario-das-criancas-guarani-kaiowa-contaminadas-por-agrotoxicos/*

64 Beatriz Jucá: Governo Bolsonaro manobra para travar a demarcação de terras indígenas no Brasil, El País, 4.2.2020: *https://brasil.elpais.com/brasil/2020-02-04/governo-bolsonaro-manobra-para-travar-a-demarcacao-de-terras-indigenas-no-brasil.html*

65 Gabriel Hirabahasi/Larissa Rodrigues: Após STF liberar ação, projeto de demarcação de terras é debatido por ruralistas, CNN Brasil, 18.10.2021: *https://www.cnnbrasil.com.br/politica/apos-stf-liberar-acao-projeto-de-demarcacao-de-terras-e-debatido-por-ruralistas/*

66 HRW: Brazil: Reject Anti-Indigenous Rights Bill, Human Rights Watch, 24.8.2021: *https://www.hrw.org/news/2021/08/24/brazil-reject-anti-indigenous-rights-bill*

67 Christian Russau: Brasilianische Agrarlobby fordert Austritt des Landes aus der ILO-169 Konvention zum Schutze der Rechte der indigenen Völker, Kooperation Brasilien, 18.8.2021: *https://www.kooperation-brasilien.org/de/themen/menschenrechte-gesellschaft/brasilianische-agrarlobby-fordert-austritt-des-landes-aus-der-ilo-169-konvention-zum-schutze-der-rechte-der-indigenen-voelker*

68 Audrey Changoe: Ethanol expansion and the EU-Mercosur trade deal, Friends of the Earth Europe, noviembre de 2021: *https://friendsoftheearth.eu/publication/ethanol-eu-mercosur-trade/*

69 Vanessa Reithinger: EU-Mercosur: Zweierlei Maß bei Ackergiften. Wie die EU und deutsche Unternehmen vom Handel mit für die Artenvielfalt gefährlichen Pestiziden profitieren. Kurzanalyse zu Pestiziden im Kontext des EU-Mercosur Handelsabkommens, Greenpeace, mayo de 2020: *https://www.greenpeace.de/publikationen/zweierlei-mass-ackergiften*

70 Marco Follador et al.: Brazil's sugarcane embitters the EU-Mercosur trade talks, Nature, Scientific Reports, 2021: *https://www.nature.com/articles/s41598-021-93349-8*. Para más información sobre la amplia infraestructura creada para el cultivo y la exportación de soja en Brasil, véase también: Diana Aguiar: Dossiê Critico da Logística da Soja, FASE, Río de Janeiro, 2021: *https://acervo.socioambiental.org/acervo/documentos/dossie-critico-da-logistica-da-soja-em-defesa-de-alternativas-cadeia-monocultural*

71 Marco Follador et al.: Brazil's sugarcane embitters the EU-Mercosur trade talks, Nature, Scientific Reports, 2021: *https://www.nature.com/articles/s41598-021-93349-8*

72 GTAI: Antidumping - Biodiesel mit Ursprung Argentinien und Indonesien, Reduzierung des Antidumpingzolls, German Trade and Invest, 19.9.2017: *https://www.gtai.de/gtai-de/trade/zoll/eu-customs-trade-news/eu/antidumping-biodiesel-mit-ursprung-in-argentinien-und-53662*

73 Mercosur: Market Access Offer for Goods, Trade Part of the EU-Mercosur Association Agreement: *https://trade.ec.europa.eu/doclib/html/159730.htm*

74 USDA: Biofuels Annual, Argentina, United States Department of Agriculture, Foreign Agricultural Service, 18.8.2021: *https://apps.fas.usda.gov/newgainapi/api/Report/DownloadReportByFileName?fileName=Biofuels%20Annual_Buenos%20Aires_Argentina_07-26-2021.pdf*

75 Comisión Europea: Trade part of the EU-Mercosur Association Agreement, Annex 2 – Export Duties: *http://trade.ec.europa.eu/doclib/html/158187.htm*

76 Greenpeace Argentina: Deforestación en el Norte de Argentina, Informe Anual 2020, febrero de 2021: *https://www.greenpeace.org/argentina/story/uncategorized/la-pandemia-no-freno-las-topadoras-y-en-2020-aumento-la-deforestacion-en-el-norte/*

77 Joana Faggin et al: Nächste Ausfahrt Entwaldung: Der Beitrag der europäischen Automobilindustrie zur Entwaldung in Brasilien, Rainforest Foundation Norway / Deutsche Umwelthilfe, Oslo / Radolfzell, abril de 2021: *https://www.duh.de/fileadmin/user_upload/download/Projektinformation/Naturschutz/Leder/210431_DUH_RFN_Bericht_N%C3%A4chste_Ausfahrt_Entwaldung.pdf*

78 Ibíd.

79 Ibíd.

80 Mercosur: Market Access Offer for Goods, Trade Part of the EU-Mercosur Association Agreement: *https://trade.ec.europa.eu/doclib/html/159730.htm*

81 Comisión Europea: Trade part of the EU-Mercosur Association Agreement, Annex 2 – Export Duties: *http://trade.ec.europa.eu/doclib/html/158187.htm*

82 Agência FPA: Imposto de exportação sobre couro brasileiro é extinto, 14.9.2018: *https://agencia.fpagropecuaria.org.br/2018/09/14/imposto-de-exportacao-sobre-couro-brasileiro-e-extinto/*

83 Comisión Europea: New EU-Mercosur trade agreement – The agreement in principle, 1.7.2019: *http://trade.ec.europa.eu/doclib/html/157964.htm*

84 CLEPA: CLEPA Position Paper – EU-Mercosur Free Trade Agreement, European Association of Automotive Suppliers, 3.3.2017: *https://clepa.eu/mediaroom/20170303-clepa-position-paper-eu-mercosur-fta/*

85 Comisión Europea: Trade part of the EU-Mercosur Association Agreement, Annex II, Product Specific Rules of Origin: *http://trade.ec.europa.eu/doclib/html/158188.htm*

86 Comisión Europea: Trade part of the EU-Mercosur Association Agreement, Protocol on Rules of Origin: *https://trade.ec.europa.eu/doclib/html/158148.htm*

87 CLEPA: European Automotive suppliers welcome the EU-Mercosur concluded landmark agreement, 1.7.2019: *https://clepa.eu/mediaroom/european-automotive-suppliers-welcome-the-eu-mercosur-concluded-landmark-agreement/*

88 CCSCS: Comunicado de la Coordinadora de Centrales Sindicales del Cono Sur sobre el tratado de Libre Comercio entre el Mercosur y la Unión Europea, 28.6.2019: *https://www.cta.org.ar/comunicado-de-la-coordinadora-de.html*

89 ODEP: Acuerdo Unión Europea-Mercosur: 186.000 puestos de trabajo en riesgo, Observatorio de Empleo, Producción y Comercio Exterior, UMET, 2017

90 Comisión Europea: Annex on Motor Vehicles, Equipment, and Parts Thereof, Trade Part of the EU-Mercosur Association Agreement: *http://trade.ec.europa.eu/doclib/html/158154.htm*

91 Ibíd.

92 Wikipedia ofrece información más detallada: Escándalo de emisiones contaminantes de vehículos Volkswagen: *https://es.wikipedia.org/wiki/Esc%C3%A1ndalo_de_emisiones_contaminantes_de_veh%C3%ADculos_Volkswagen*

93 Benjamin Stephan/Benjamin Gehrs: Das Märchen vom Klimafortschritt: Wie Volkswagen, Daimler und BMW mit Rechentricks und Schlupflöchern ihre europäischen CO_2-Bilanzenfrisieren, Greenpeace, Hamburgo, marzo de 2021: *https://www.greenpeace.de/presse/publikationen/das-maerchen-vom-klimafortschritt*

94 Véase: Eurosupport Consortium – AESA: Mapping of applicable technical regulations, conformity assessment procedures and supporting standards in support of EU-Brazil business development, Deliverable 2: BRAZIL – AUTOMOTIVE SECTOR, mayo de 2018: *https://ccgi.fgv.br/sites/ccgi.fgv.br/files/u5/00%20Deliverable%202%20vehicles.pdf*

95 Comisión Europea: Trade part of the EU-Mercosur Association Agreement, Chapter Trade and Sustainable Development: *http://trade.ec.europa.eu/doclib/html/158166.htm*

96 Véase: Organización Internacional del Trabajo – Ratificaciones de Brasil: *https://www.ilo.org/dyn/normlex/es/f?p=NORMLEXPUB*:11200:0::NO::P11200_COUNTRY_ID:102571

97 Comisión Europea: Trade part of the EU-Mercosur Association Agreement, Chapter Trade and Sustainable Development, artículo 5, apartado 3 y artículo 6: *http://trade.ec.europa.eu/doclib/html/158166.htm*

98 El 17 de noviembre de 2021, la Comisión Europea presentó su propuesta de reglamento sobre productos libres de deforestación. Véase: Comisión Europea: Preguntas y respuestas sobre las nuevas normas para los productos libres de deforestación, 17.11.2021: *https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/es/qanda_21_5919*. El Reglamento tiene por objeto garantizar que determinados productos —soja, carne de vacuno, aceite de palma, madera, cacao, café y productos elaborados con ellos, como cuero, chocolate y muebles— solo entren en el mercado de la UE si no han contribuido a la deforestación y cumplen la legislación del país de origen. Para ello, los importadores deben garantizar la trazabilidad de estos productos. Las organizaciones no gubernamentales, sin embargo, criticaron la propuesta por insuficiente, ya que no incluye todos los productos críticos (como la carne de cerdo, las aves de corral, el maíz y el caucho) ni otros ecosistemas en peligro (como sabanas, páramos o manglares). También queda fuera la responsabilidad del sector financiero. Otro déficit es que tampoco se tiene en cuenta la violación de los derechos humanos —como los desalojos de tierras de uso tradicional— en la producción de los bienes de riesgo seleccionados. Véanse las declaraciones de FERN (*https://www.fern.org/fileadmin/uploads/fern/Documents/2021/Fern_Deforestation-Regulation-briefing_01.pdf*), Germanwatch (*https://www.germanwatch.org/de/21196*) y Greenpeace (*https://www.greenpeace.org/eu-unit/issues/nature-food/45934/glimmer-of-hope-for-eu-anti-deforestation-law/*).

99 Chapter Trade and Sustainable Development, artículo 8, apartado 2(b): *http://trade.ec.europa.eu/doclib/html/158166.htm*

100 Chapter Trade and Sustainable Development, artículo 11, Trade and Sustainable Management of Supply Chains: *http://trade.ec.europa.eu/doclib/html/158166.htm*

101 En una filtración del Acuerdo de Asociación ya se incluye la cláusula de derechos humanos. En todo caso, no está claro si se incluirá en el acuerdo final o si se modificará. Véase: Greenpeace Netherlands: EU-Mercosur Association Agreement Leaks, 8.10.2020: *https://trade-leaks.org/mercosur-eu-association-agreement-leaks-8-october-2020/*

102 Armin Paasch: „Menschenrechte und Handelspolitik". Contribución en la audiencia pública de la Comisión de Derechos Humanos y Ayuda Exterior del Bundestag alemán. Berlín, 30.9.2015: *https://www.bundestag.de/resource/blob/485936/c55777328aa9c401c2cb66aae130989d/stellungnahme_paasch-data.pdf*

103 Comisión Europea: Pacto Verde Europeo: la Comisión adopta nuevas propuestas para atajar la deforestación, innovar en materia de gestión de residuos y hacer que los suelos sean sanos para las personas, la naturaleza y el clima, comunicado de prensa, 17.11.2021: *https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/es/ip_21_5916*

104 Fern: EU Regulation on deforestation-free products: What's in the new proposal and what does it mean, 7.12.2021: *https://www.fern.org/publications-insight/ferns-response-to-the-proposed-regulation-on-deforestation-free-products-2437/*. Véase también: 11.11.11 et.al.: Stellungnahme der Zivilgesellschaft zu der vorgeschlagenen EU-Verordnung über entwaldungsfreie Produkte, 2.2.2022: *https://together4forests.eu/resources/DE_Civil%20Society%20Position%20Statemet_Proposed%20EU%20regulation%20on%20deforestation-free%20products.pdf*

105 Comisión Europea: Propuesta de REGLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO por el que se establece un Mecanismo de Ajuste en Frontera por Carbono, Bruselas, 14.7.2021, COM(2021) 564 final: *https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/ALL/?uri=CELEX:52021PC0564*

106 Comisión Europea: Propuesta de DIRECTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO sobre diligencia debida de las empresas en materia de sostenibilidad y por la que se modifica la Directiva (UE) 2019/1937, Bruselas, 23.2.2022, COM(2022) 71 final: *https://ec.europa.eu/info/sites/default/files/1_1_183885_prop_dir_susta_en.pdf*

107 Un análisis detallado del sistema actual de evaluación del impacto sobre la sostenibilidad y las propuestas para cambiar el procedimiento pueden encontrarse en: VEBLEN/Greenpeace2022: The European Commission's Trade Sustainability Impact Assessments: A critical review, en versión impresa

108 Comisión Europea: Chief Trade Enforcement Officer: *https://ec.europa.eu/trade/trade-policy-and-you/contacts/chief-trade-enforcement-officer/*

109 Comisión Europea: INFORME DE LA COMISIÓN AL PARLAMENTO EUROPEO, AL CONSEJO, AL COMITÉ ECONÓMICO Y SOCIAL EUROPEO Y AL COMITÉ DE LAS REGIONES relativo a la ejecución y la garantía de cumplimiento de los acuerdos comerciales de la UE, Bruselas, 27.10.2021, COM(2021) 654 final: *https://trade.ec.europa.eu/doclib/html/159794.htm*

Enlaces comprobados por última vez el 16.2.2022

Crédito de imágenes

Portada Collage de Chris Freeman, haciendo uso de:
Título original: Soy Investigation, foto: Victor Moriyama / Rainforest Foundation Norway, uso único,
https://flic.kr/p/SefAbG, título original: Hafen und Schiff, foto: Rainer Nicolai, Flickr, CC BY-NC-ND 2.0, *https://creativecommons.org/licenses/by-nd/2.0*,
https://www.istockphoto.com/de/foto/gruppe-von-zeilen-der-grünen-gestapelten-biokraftstoff-trommeln-in-lagerhalle-gm960374702-262259265, título original: Gruppe von Zeilen der grünen gestapelten Biokraftstoff Trommeln in Lagerhalle, foto: scanrail, iStock

p. 9 *https://flic.kr/p/SefAbG*, título original: Hafen und Schiff, foto: Rainer Nicolai, Flickr, CC BY-NC-ND 2.0, *https://creativecommons.org/licenses/by-nd/2.0/*

p. 10 *https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Luftaufnahmen_Nordseekueste_2013_05_by-RaBoe_630.jpg*, título original: Luftaufnahmen Nordseekueste 2013 05 by-RaBoe 630, foto: Ra Boe, Wikimedia, CC-BY-SA 3.0 de, *https://creativecommons.org/licenses/by-sa/3.0/de/legalcode*

p. 11 *https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Hildegard_Wortmann_Angela_Merkel_Bernhard_Mattes_Bram_Schot_IAA_2019_JM_1278.jpg*, título original: Hildegard Wortmann (Audi), Angela Merkel, Bernhard Mattes, Bram Schot, foto: Johannes Maximilian, Wikimedia, CC BY 4.0, *https://creativecommons.org/licenses/by-sa/4.0/legalcode*

p. 14 *https://unsplash.com/photos/snNHKZ-mGfE*, título original: stack of books on table, foto: Wesley Tingey, Unsplash, Unsplash License, *https://unsplash.com/license*

p. 15 *https://unsplash.com/photos/jHZ70nRk7Ns*, foto: Lenny Kuhne, Unsplash, Unsplash License, *https://unsplash.com/license*

p. 17 *https://stock.adobe.com/de/images/front-view-of-a-large-container-ship/112818364*, título original: Front view of a large container ship, foto: VanderWolf Images, Adobe Stock

p. 19 *https://www.istockphoto.com/de/foto/autos-und-container-warten-im-hafen-auf-den-export-gm1205528883-347309173*, título original: Autos und Container warten im Hafen auf den Export, foto: geogif, iStock

p. 21 *https://unsplash.com/photos/SVUqHTVyn6w*, título original: white metal frame on-brown wooden table, foto: carlos aranda, Unsplash, Unsplash License, *https://unsplash.com/license*

p. 22 *https://stock.adobe.com/de/images/sao-paulo-brazil-november-23-2021-car-isfueled-with-fuel-ethanol-at-a-gas-station-in-the-south-of-sao-paulo/472741606?asset_id=472741606*, título original: Sao Paulo, Brazil November 23 2021. Car is fueled with fuel ethanol at a gas station in the south of São Paulo, foto: AlfRibeiro, Adobe Stock

p. 24 *https://flic.kr/p/94Q3ch*, título original: View from the port of Rio, foto: Celine Massa, Flickr, CC BY-NC 2.0, *https://creativecommons.org/licenses/by-nd/2.0/*

p. 25 *https://en.wikipedia.org/wiki/Ethanol_fuel_in_Brazil#/media/File:Panorama_Usina_Costa_Pinto_Piracicaba_SAO_10_2008.jpg*, título original: Panorama Usina Costa Pinto Piracicaba SAO 10 2008, foto: Mariordo, Wikimedia, CC BY-SA 3.0, *https://creativecommons.org/licenses/by-sa/3.0/*

p. 27 *https://flic.kr/p/2kF3hVT*, título original: Close-up of an electric car charging. Traffic lights in a blurry background, foto: Ivan Radic, Flickr, CC BY 2.0, *https://creativecommons.org/licenses/by/2.0/*

p. 28 *https://flic.kr/p/7BN7WF*, título original: Serra dos Carajas 1, foto: Marcelo Correa, Flickr, CC BY-NC 2.0, *https://creativecommons.org/licenses/by-nd/2.0/*

p. 31 *https://media.greenpeace.org/archive/Mining-in-the-Yanomami-Indigenous-Land-in-Brazil-27MDHURMKN4.html*, título original: GP1SU06I, Mining in the Yanomami Indigenous Land in Brazil, foto: © Chico Batata / Greenpeace, Greenpeace, uso único

p. 32 *https://flic.kr/p/2eD9Cd7*, título original: Brumadinho, Minas Gerais, foto: Ibama, Flickr, CC BY-SA 2.0, *https://creativecommons.org/licenses/by-sa/2.0/*

p. 33 *https://flic.kr/p/7YEEaU*, título original: Ethanol at the pump, foto: Sweeter Alternative, Flickr, CC BY-ND 2.0, *https://creativecommons.org/licenses/by-nd/2.0/*

p. 35 *https://flic.kr/p/7YEWuN*, título original: Sugarcane Ethanol, foto: Sweeter Alternative, Flickr, CC BY-ND 2.0, *https://creativecommons.org/licenses/by-nd/2.0/*

p. 36 Título original: Soy Investigation, foto: Victor Moriyama/ Rainforest Foundation Norway, uso único

p. 38 *https://unsplash.com/photos/PxTh6VzXuSo*, foto: Stephan Louis, Unsplash, Unsplash License, *https://unsplash.com/license*

p. 39 *https://flic.kr/p/2dozpmW*, título original: Deforestation in the Amazon, foto: Sentinel Hub, Flickr, CC BY 2.0, *https://creativecommons.org/licenses/by/2.0/*

p. 40 *https://flic.kr/p/9b7JXp*, título original: Tocando o Gado, foto: A C Moraes, Flickr, CC BY 2.0, *https://creativecommons.org/licenses/by/2.0/*

p. 41 *https://lmy.de/OSwzG*, título original: Workers protest against TISA – Montevideo, foto: Montecruz Foto, Creative Commons Attribution Share Alike

p. 42 *https://flic.kr/p/2mGtoPX*, título original: Visita à Empresa Ferrolene – 04.11.2021, foto: Luci Sallum/PMC, Flickr, CC BY-NC 2.0, *https://creativecommons.org/licenses/by-nd/2.0/*

p. 44 *https://unsplash.com/photos/l74mkR_3OP0*, título original: An exhaust of a car, foto: Matt Boitor, Unsplash, Unsplash License, *https://unsplash.com/license*

p. 46 *https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Brumadinho,_Minas_Gerais_(40109063973).jpg*, título original: Brumadinho, Minas Gerais, foto: Ibama, Wikimedia, CC-BY-SA 2.0, *https://creativecommons.org/licenses/by-sa/2.0/deed.en*

BIOFUEL
4