



COMERCIO Y JUSTICIA CLIMÁTICA.
**Resumen de los efectos del comercio
(internacional) en el clima.
Análisis de las alternativas de
políticas comerciales.**

Patrick Veillard



OXFAM

Magasins du monde

COMERCIO Y JUSTICIA CLIMÁTICA.

Resumen de los efectos del comercio (internacional) en el clima.

Análisis de las alternativas de políticas comerciales.

El autor agradece a todas las personas que ha entrevistado por compartir sus experiencias y puntos de vista, así como a todos los que aportaron sus comentarios. En especial, agradecer tanto a Véronique Rousseaux por sus diversas correcciones y aportaciones como a Lorent Fritsche por la maquetación y el diseño gráfico. Si tiene algún comentario o pregunta, envíe un correo electrónico a Patrick.Veillard@omdm.be.

Una publicación de Oxfam-Magasins du monde, marzo de 2021.

Editor responsable: Pierre Santacatterina-Rue provinciale, 285-1301 Bierges

Versión en español traducida y revisada por María Maza Cayón y Oxfam Intermón

© 2020 Oxfam-Magasins du monde | Imagen de portada: Piyaset / Shutterstock.com



Belgium
partner in development



OXFAM
Magasins du monde

Índice

Lista de recuadros y lista de imágenes.....	5
Acrónimos	6
Resumen ejecutivo	8
Introducción	11
1. Una emergencia climática.....	12
1.1 Un calentamiento cada vez más perceptible.....	12
1.2 Las consecuencias ya son dramáticas	13
1.3 Riesgo de descontrol climático.....	15
1.4 Un gran esfuerzo de descarbonización	18
1.5 El clima, motivo cada vez mayor de movilizaciones y debates.....	21
1.6 La crisis de la COVID-19 ¿una oportunidad para el clima?.....	23
1.7 Ganar la guerra por el clima	24
2. Impacto de la globalización del comercio en el clima.....	27
2.1 El comercio, gran ausente en las políticas climáticas.....	27
2.2 Emisiones importadas.....	28
2.3 Emisiones directas relacionadas con el transporte internacional de mercancías.....	30
2.4 Emisiones indirectas.....	32
2.5 Incoherencia entre las políticas de comercio y las medioambientales.....	36
2.6 Una liberación con beneficios económicos escasos e inciertos	42
2.7 Ejemplo del acuerdo comercial UE-Mercosur.....	42
2.8 Ejemplo del Tratado de la Carta de la Energía (TCE).....	45
3. ¿Qué herramientas se necesitan para vincular mejor el comercio y la justicia climática?.....	51
3.1 Regulación del transporte internacional.....	53
3.2 Relocalización de las cadenas de valor mundiales	54
3.3 Revisión del modelo de los acuerdos comerciales.....	56
3.4 Mecanismo de ajuste en frontera por emisiones de carbono.....	58
3.5 Club de líderes climáticos	63
3.6 Diligencia debida en materia de derechos humanos y medioambiente	66
3.7 El comercio justo	70
Conclusión.....	77

LISTA DE RECUADROS

1	Grupo Intergubernamental de Expertos sobre el cambio Climático (IPCC)	16
2	Las Conferencias de las Partes o CP...19	
3	La neutralidad de carbono	21
4	El Plan Sophia y la Coalition Kaya.....	23
5	Ejemplos de organizaciones y recursos, especialmente educativos, que abordan la cuestión climática	25
6	La huella de carbono	29
7	El <i>flygskam</i> o la «vergüenza de volar»	31
8	El efecto rebote.....	34
9	El mito del desacoplamiento.....	35
10	La Organización Mundial del Comercio (OMC) frente a los Acuerdos de Libre Comercio (ALC)	37
11	Mecanismo de solución de diferencias entre inversores y Estado (ISDS)	38
12	El comercio mundial en la actualidad.	41
13	Pequeño vistazo por la transición (energética).....	48
14	Tres propuestas para conciliar las cuestiones sociales y ecológicas	52
15	Régimen de comercio de derechos de emisión de la Unión Europea (RCDE UE)59	
16	Impuesto al carbono para los mercados nacionales	
17	La compensación de carbono, ¿un engaño?.....	64
18	Cómo la crisis ecológica agrava la pobreza y la vulnerabilidad de los pequeños productores agrícolas	70
19	Créditos de carbono Fairtrade	73
20	Por una política agrícola más justa y sostenible.....	76

LISTA DE IMÁGENES

1	<i>Warming stripes</i> (gráfico de barras) que representan la evolución de las temperaturas a nivel mundial de 1850 a 2020 (una barra por año).....	12
2	Mapa de los principales fenómenos climáticos extremos y susefectos en 2020.	13
3	Índice mundial de riesgos climáticos 2000-2019.....	14
4	El efecto «dominó climático» (interconexiones entre diferentes puntos de inflexión climática).....	15
5	Límites planetarios y zona de seguridad para las actividades humanas.	18
6	El esfuerzo de descarbonización: diferencia entre las necesidades y las perspectivas en términos de emisiones.20	
7	Estimación del porcentaje de una población necesaria para lograr nuevas convenciones sociales.	22
8	Evolución de las emisiones importadas en relación con la huella de carbono total. Ejemplo de Francia.	28
9	Emisiones globales de CO2 según el modo de transporte (pasajeros y mercancías).....	31
10	Desacoplamiento entre el uso de los recursos y del crecimiento.	36
11	Correlación entre el PIB y el consumo de energía a nivel mundial.	49
12	Los 17 Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) de la ONU. 51	
13	El espacio seguro y justo para la humanidad representado por la teoría de la economía del donut de K. Raworth.....	52
14	La huella de carbono de los alimentos (kg CO2e por kg de producto) según su origen.	55
15	Principio de funcionamiento del régimen de comercio de derechos de emisión de la Unión Europea (RCDE UE).	59
16	Principios de un proceso de diligencia debida y medidas de apoyo.	67
17	Comparación de la financiación climática declarada por los países desarrollados (media anual) con la ayuda específica al clima realmente proporcionada según las estimaciones de Oxfam (media anual 2015-2016 y 2017-2018).	71

Acrónimos

AIE: Agencia Internacional de la Energía

ALC: Acuerdo de Libre Comercio

BACA: Alianza Belga para la Acción Climática

CBAM: Mecanismo de ajuste en frontera por emisiones de carbono

CCF: Créditos de carbono Fairtrade

CDN: Contribuciones determinadas a nivel nacional

CETA: Acuerdo Económico y Comercial Global entre la UE y Canadá

CH₄: Metano

CIRAD: Centro de Cooperación Internacional en Investigación Agronómica para el Desarrollo

CMNUCC: Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático

CO₂: Dióxido de carbono

CORSIA: Plan de Compensación y Reducción del Carbono para la Aviación Internacional

CP: Conferencia de las Partes

CSA: Agricultura climáticamente Inteligente

CSP: Energía solar de concentración

FCS: Estándar Fairtrade sobre el Clima

FIT: Foro Internacional del Transporte

FTAO: Oficina de Defensa del Comercio Justo

FUGEA: Fédération Unie de Groupements d'Éleveurs et d'Agroteurs

GATT: Acuerdo General sobre Aranceles Aduaneros y Comercio

GEI: Gases de efecto invernadero

HREDD: Diligencia debida de derechos humanos y medio ambiente

ICS: Sistema de Tribunales de Inversiones

IPCC: Grupo Intergubernamental de Expertos sobre el Cambio Climático

IRENA: Agencia Internacional de Energías Renovables

ISDS: Mecanismo de solución de diferencias entre inversores y Estados

LIFE: Programa de Medio Ambiente y Acción por el Clima

MAEC: Medidas agroambientales y climáticas

MDL: Mecanismo de Desarrollo Limpio

MERCOSUR: Mercado Común del Sur (Brasil, Argentina, Uruguay y Paraguay)

MSI: Iniciativas de muchas partes interesadas

NOx: Oxidos de nitrógeno

NZE: Cero emisiones netas o neutralidad de carbono.

OACI: Organización de Aviación Civil Internacional

OCE: Office for Climate Education

ODS: Objetivos de Desarrollo Sostenible

OMC: Organización Mundial del Comercio

OMG: Organismos modificados genéticamente

OMI: Organización Marítima Internacional

OMM Organización Meteorológica Mundial

ONG: Organización no gubernamental

ONU: Organización de las Naciones Unidas

OSD: Órgano de Solución de Diferencias

PAC: Política Agrícola Común

PED: Países en desarrollo

PIB: Producto interior bruto

PNC: Punto Nacional de Contacto

PNUMA: Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente

PYME: Pequeñas y medianas empresas

RCDE UE: Régimen de Comercio de Derechos de Emisión de la Unión Europea

RSE: Responsabilidad Social Empresarial

SBT: Objetivos basados en la ciencia (Science Based Targets)

SUV: Vehículo utilitario deportivo

TCE: Tratado sobre la Carta de la Energía

TLCAN: Tratado de Libre Comercio de América del Norte (USA, Canadá y México)

TPP: Acuerdo Transpacífico de Cooperación Económica

TSD: Capítulos de desarrollo sostenible

TTIP: Acuerdo Transatlántico sobre Comercio e Inversión

Tw: Temperatura húmeda

UE: Unión Europea

UNEA: Asamblea de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente

UNESCO: Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura

WFTO: Organización Mundial del Comercio Justo

WWF: Fondo Mundial para la Naturaleza

Resumen ejecutivo

El calentamiento climático es cada vez más perceptible y ha provocado ya muchas consecuencias trágicas, como los fenómenos meteorológicos extremos (olas de calor, tormentas, incendios, ciclones, etc.) que afectan sobre todo a los países en desarrollo. Se prevé que en algunos de estos países, generalmente muy poblados, se alcancen temperaturas insostenibles para el ser humano. A nivel mundial, el riesgo está en que el planeta cambie a un sistema climático bastante más cálido (de 5 a 6°C más) e inestable, con un nivel del mar entre 10 y 60 metros más alto.

Aunque el esfuerzo sea considerable, todavía parece posible limitar el calentamiento a 1,5°C de aquí a finales de siglo, sobre todo si se elimina la dependencia a la energía fósil antes de 2050. La mejora en los conocimientos y la creciente movilización del público en general, permiten albergar esperanzas en una evolución favorable de las prácticas y legislaciones a largo plazo.

A pesar de que el comercio es un poderoso factor de evolución potencial de las emisiones mundiales, no está presente en las políticas climáticas que se están poniendo en marcha, de forma progresiva, a distintos niveles. Una de las razones por las que se suele pasar por alto es la naturaleza «oculta» y «difusa» de sus efectos en el clima:

- El cálculo de las emisiones de los países desarrollados, que se presenta como en constante disminución, en realidad, no tiene en cuenta las emisiones producidas en el extranjero por la producción de bienes y servicios importados, las llamadas emisiones importadas. Sería más preciso, aunque

técnicamente más complejo, atribuir las emisiones a los países donde se consumen estos bienes (enfoque de la huella de carbono). Haciendo el cálculo de esta manera, el balance de emisiones de Bélgica entre 1990 y 2017 no sería de -17%, sino de +20%.

- Lo mismo ocurre con el transporte, ya que los inventarios nacionales no incluyen correctamente las emisiones de los transportes internacionales, aunque aumenten considerablemente, sobre todo, debido a la dinámica de la globalización que está provocando una extensión y creciente fragmentación de las cadenas de suministro. Al igual que el caso del comercio, el transporte tampoco está presente en el Acuerdo de París.

- Además, existen otros fenómenos complejos que dan lugar a las llamadas emisiones indirectas. Su efecto global es incierto, pero varios estudios muestran que una mayor apertura comercial aumenta las emisiones de forma global, especialmente mediante las prácticas de consumo y el modelo de

crecimiento que usan el carbono con intensidad.

A pesar de estos efectos, la agenda política internacional se sigue basando en una mayor liberalización comercial. En concreto, nos encontramos ante una proliferación de acuerdos bilaterales de comercio e inversión, como el acuerdo comercial UE-Mercosur o el Tratado sobre la Carta de la Energía (TCE), que tienen unas repercusiones sociales y medioambientales catastróficas y unas ganancias económicas cada vez más pequeñas e inciertas.

¿Cuál es la mejor manera de compatibilizar el comercio y el clima? Se están explorando algunas de las alternativas más novedosas y prometedoras.

1. **Regulación del transporte internacional.** Aunque este campo está en pleno apogeo, está muy poco regulado. Se podrían establecer nuevas normas técnicas y operativas para reducir las emisiones de diferentes medios de transporte. Una forma de mejorar la eficacia de estas normas sería integrarlas en los acuerdos comerciales bilaterales (por ejemplo, el CETA por sus siglas en inglés). Otra opción para regularlo sería integrar la externalidad climática en el coste del transporte, aumentando los impuestos a los combustibles.

2. **Relocalización de las cadenas de valor mundiales.** Las ventajas de la localización son numerosas: aumento de los intercambios entre productores y consumidores, ma-

yores márgenes para los productores, menores costes de transporte, etc. No obstante, desde un punto de vista estrictamente medioambiental, el transporte internacional, a menudo, solo representa una pequeña parte de las emisiones, en comparación, por ejemplo, con la fase de producción o de transporte del «último kilómetro». A pesar de que deben desarrollarse, dado el gran desequilibrio que existe con las cadenas mundiales, los trayectos cortos no son ningún milagro desde el punto de vista climático, sobre todo porque es imposible reubicar ciertos tipos de producciones por razones agrarias, como es el caso de las plantas tropicales o de los cereales que requieren grandes terrenos.

3. Revisión del modelo de los acuerdos comerciales. Se deben incluir más normas sociales y medioambientales en los acuerdos de libre comercio. Estos suelen incluir capítulos sobre el desarrollo sostenible, pero son bastantes imprecisos y no vinculantes. Deberían ser más exigentes e implantar sanciones o cláusulas de suspensión de las ventajas comerciales cuando no se respeten los compromisos internacionales, como el Acuerdo de París, o incluso no permitir que se recurra a los tribunales de arbitraje privados. En cualquier caso, la incorporación de obligaciones sociales y medioambientales requiere evaluaciones de impacto serias e independientes.

4. Mecanismo de ajuste en frontera por emisiones de carbono (CBAM por sus siglas en inglés). Tasar los productos importados en función de su contenido de carbono es una prioridad para la Comisión Europea en el marco del Pacto Verde y su objetivo de neutralidad de carbono para el 2050. Este impuesto permitiría actuar contra las fugas de carbono, un fenómeno de deslocalización de las empresas a países con una legislación medioambiental más permisiva. Concretamente, este mecanismo permitiría que el régimen de comercio de derechos de emisión de la Unión Europea (RCDE UE por sus siglas en inglés), tan criticado por la sociedad civil, funcionara mejor. La principal dificultad reside en el cálculo del contenido de carbono de los productos, a menudo procedente de cadenas de suministro muy complejas. Una solución, por lo menos en una fase inicial, sería limitar el impuesto en el origen de algunos bienes primarios con alto contenido en carbono (cemento, acero, productos químicos, fertilizantes, electricidad, etc.). En algunos casos determinados se podría reducir el impuesto a los países en desarrollo y así asignar parte de los ingresos a la financiación de la transición energética.

5. Asociación de líderes climáticos. Ante las dificultades para implementar el CBAM, el economista W. Nordhaus propuso recientemente un enfoque más global: un impuesto uniforme y limitado sobre todos los productos impor-

tados que no procedan de países líderes en cuestiones climáticas. El mecanismo incitaría a los países que no son miembros a ajustar sus objetivos climáticos para unirse a la asociación y evitar así el impuesto. La principal ventaja de este enfoque es su facilidad de aplicación. Hay algunas simulaciones económicas que parecen demostrar su eficacia.

6. Diligencia debida de derechos humanos y medioambiente (HREDD por sus siglas en inglés). Las empresas (multinacionales) representan una de las principales fuentes de emisiones, por ello, cualquier intento de regulación climática mediante el comercio debe tener en cuenta sus actividades. Este es el objetivo de un número cada vez mayor de iniciativas legislativas denominadas de diligencia debida. Este tipo de ley obliga a las multinacionales a identificar y prevenir los riesgos de violación de los derechos humanos y, en caso de daños reales, a mitigarlos y repararlos. Cada vez son más las empresas que incluyen los riesgos medioambientales, dadas las numerosas consecuencias del cambio climático sobre los derechos humanos. La ley francesa pionera en este terreno, denominada deber de vigilancia, obliga a las empresas contratistas a reducir sus emisiones directas e indirectas a lo largo de sus cadenas de suministro, bajo pena de un proceso judicial (por ejemplo, hay dos juicios en curso contra la empresa Total). La generalización de este tipo de legislación tanto

a nivel europeo (reciente iniciativa legislativa) como a nivel internacional (tratado internacional en negociación con la ONU), es un gran reto.

A pesar de que todas estas vías son prometedoras a distintos niveles, tienden a descuidar a las poblaciones más marginadas, sobre todo a las de los países del sur, en lo que respecta especialmente a la adaptación al cambio climático. Algunas soluciones incluso podrían tener un efecto contraproducente para el desarrollo de estos países, como los impuestos en las fronteras o la relocalización de determinadas producciones. Existen bastantes mecanismos internacionales que deben proporcionar ayudas, como por

ejemplo, el Fondo Verde para el Clima. Sin embargo, estos mecanismos a menudo están sobrevalorados, se adelantan en forma de préstamos (y no de ayudas) y son poco accesibles para los pequeños agricultores.

El comercio justo sirve como respuesta a estos problemas de justicia climática y adaptación al cambio climático, ya que al garantizar mejores precios y una mayor estabilidad económica, permite a los pequeños productores establecer sistemas de producción más resistentes y menos contaminantes (por ejemplo; la agroforestería, la agricultura ecológica o la economía circular). Por otra parte, los productos de comercio justo, se seleccionan cada vez más, si-

guiendo unos criterios medioambientales y se someten a estudios de impacto medioambiental. Además, el comercio justo apoya otros modelos de organización cooperativos y redistributivos que son una alternativa eficaz a pequeña escala. Por lo tanto, se trata de una verdadera herramienta de apoyo

«llave en mano» para la transición ecológica a nivel microeconómico y que podría inspirar prácticas de regulación más globales. Todo ello con el objetivo de poner (otra vez) el comercio al servicio del bienestar de la población y del planeta, es decir, de hacer converger la economía mundial hacia un espacio seguro y justo para la humanidad.



Una mujer lleva agua potable tras el paso de un ciclón por Calcuta (mayo de 2020, India).

Introducción

Algunos hablan del mayor desafío al que se ha enfrentado la humanidad y del riesgo de hundimiento de la civilización. Otros advierten de un cambio necesario y urgente en el modelo de la sociedad. Hay quienes prefieren hablar del crecimiento ecológico y de la solución basada en la tecnología.

Cualquiera que sea la manera de abordarla, la crisis climática¹ preocupa cada vez más a la población, que empieza a sentir directamente sus efectos. Las olas de calor, los ciclones y otras catástrofes se suceden, como los recientes megaincendios en Australia, en Siberia, en California o incluso en la Amazonia. Estos fenómenos reflejan cómo el cambio climático se ha convertido en una emergencia real y que no solo es una deuda medioambiental que se transmitirá a las próximas generaciones en un futuro lejano.

De hecho, para cualquier lector lo bastante informado, es difícil no pasar noches en blanco y tener sudores fríos ante los escenarios cada vez más pesimistas de los climatólogos. Si sabemos que las catástrofes actuales están relacionadas solo con 1°C más de la temperatura en comparación con la era prein-

dustrial, las perspectivas son realmente aterradoras. Sobre todo porque la mayoría de los responsables políticos y económicos están demostrando una lamentable falta de actuación. La última Conferencia de las Partes sobre el cambio climático (CP) es uno de los mejores ejemplos: en la 25ª edición no se consiguió ningún avance. Como resumía el experto en energía Michel Lepetit en un artículo reciente:

«la dilación lleva a la descarbonización»². Esta inercia contrasta con las crecientes movilizaciones de los ciudadanos, de la sociedad civil o de los científicos³, en particular con las numerosas manifestaciones por el clima alentadas por nuevas figuras como Greta Thunberg, o el éxito de los movimientos como Younith for Climate, Extinction Rebellion o Red de Acción por el Clima (véase el recuadro 5).

En toda esta profusión de acciones y, a pesar de la gravedad y el carácter sistémico del cambio climático, hay un ámbito político que a menudo no se menciona: el comercio. ¿Cuál es su impacto en los modelos de producción y de consumo, y por lo tanto, en las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI)? Esta cuestión suele pasarse por alto, incluso en el propio cálculo de las emisiones globales (véase la cuestión de las emisiones importadas del apartado 2.2)

El objetivo de este estudio es profundizar en las relaciones entre el comercio y el clima, en términos de impacto como se ha mencionado, pero también en cuanto a políticas y alternativas al modelo actual. Tras un resumen inicial de las principales cuestiones relacionadas con la emergencia climática, veremos las principales fuentes de emisiones directa e indirectamente vinculadas al comercio. En el último apartado se evaluarán, sin entrar en detalles, las diferentes opciones políticas para reducir las emisiones relacionadas con el comercio.

1 El periódico británico *The Guardian* ha decidido cambiar la semántica relacionada con el medio ambiente en todas sus publicaciones. En el caso del clima, el periódico utiliza los términos de emergencia, crisis o colapso climático en lugar de cambio climático, expresión que se considera demasiado suave y pasiva ante la catastrófica naturaleza del fenómeno. Francia Inter, 22/05/2019. Pour mieux rendre compte de la crise climatique, The Guardian change de vocabulaire. Por su parte, el científico político François Gemenne considera que debe evitarse hablar del cambio climático como una crisis, dado su carácter efímero y que supondría que puede ser superada. Su argumento es que el cambio climático es irreversible para nuestro planeta y sus ecosistemas (o al menos sus consecuencias a largo plazo). Gemenne F. 06/03/2020. Le cygne noir et les cygnes blancs. Por lo tanto, este estudio se centrará en las expresiones *emergencia climática* y *desajuste climático*. Le Monde. 18/03/2020 « De la crise du coronavirus, on peut tirer des leçons pour lutter contre le changement climatique ».

2 Le Monde. 10/07/2020 Changement climatique : « L'inflexion de la trajectoire planétaire en matière d'émissions de CO₂ se fait toujours attendre ».

3 Le Monde. 20/02/2020 L'appel de 1 000 scientifiques : « Face à la crise écologique, la rébellion est nécessaire ».

1. Una emergencia climática

El objetivo de este apartado no es entrar en detalles sobre los orígenes, el funcionamiento o los efectos del cambio climático. Para ampliar la información sobre este tema, existen numerosas referencias, desde las más científicas (como el último informe del IPCC por sus siglas en inglés, véase el recuadro 1) hasta las más populares e incluso artísticas (véase el recuadro 5 para una visión general de algunas de ellas). Aquí solo se enumerarán algunos de los avances recientes más notables, ya sean de carácter científico, político o educativo.

1.1 UN CALENTAMIENTO CADA VEZ MÁS PERCEPTIBLE

Hace apenas dos décadas solía considerarse como un fenómeno con consecuencias lejanas, sin embargo, en los últimos años, el cambio

climático se ha convertido en una emergencia mucho más real para la gran mayoría de las personas, especialmente para los más desfavorecidos. Según la **Organización Meteorológica Mundial (OMM)**, la **temperatura global** de los años 2015-2019 fue 1,1°C por encima de

la media preindustrial y de 0,2°C superior al periodo 2011-2015⁴ (véase la imagen 1). Cabe recordar que el fenómeno del calentamiento global está relacionado con un aumento de la concentración de GEI (siendo el gas principal el dióxido de carbono o CO₂) en la atmósfera, provocada principalmente por las actividades humanas. Habría que añadir que la comunidad científica ya no pone en duda ni la existencia del calentamiento climático ni sus causas⁵.

Además, **en mayo de 2020 se alcanzó un nuevo pico de CO₂** (a pesar de la crisis de la COVID-19) equivalente a 417,2 ppm (partes por millón)⁶. De hecho, las concentraciones de GEI no han registrado signos de ralentización en los últimos años, y mucho menos de disminución, a pesar de los compromisos asumidos en el Acuerdo de París (véase el recuadro 2) o del fuerte crecimiento de las energías renovables⁷. Conviene señalar que la comunidad científica internacional considera que para limitar el calentamiento a +2°C de aquí a 2100, esta concentración atmosférica no debe superar las 450 ppm⁸. Esta concentración era igual a 280 ppm antes de la era preindustrial⁹.

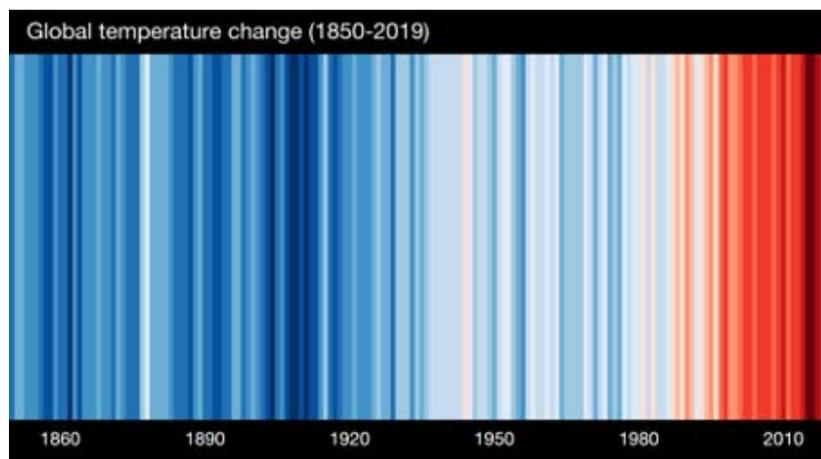


Imagen 1. *Warming stripes* (gráfico de barras) que representan la evolución de las temperaturas a nivel mundial de 1850 a 2020 (una barra por año).

ShowYourStripes.info Consultado el 19/01/2021

4 El periodo preindustrial de referencia es 1850-1900. WMO. 2019. High-level synthesis report of latest climate science information convened by the Science Advisory Group of the UN Climate Action Summit 2019.

5 En 2014, el IPCC estimó que la probabilidad de que el calentamiento fuera causado por las actividades humanas era «superior al 95 %», mientras que un estudio publicado en 2018 en la revista *Science* lo estimó en un 99,99 %. Wikipedia. Controverses sur le réchauffement climatique. Consultado el 01/07/2020.

6 Es decir, 2,4 ppm más que el pico de 414,8 ppm alcanzado en 2019. The Guardian. 04/06/2020. Atmospheric CO₂ levels rise sharply despite Covid-19 lockdowns.

7 Usbek & Rica. 03/12/2019. Climat : la Terre se rapproche de « points de basculement » irréversibles.

8 Intergovernmental Panel on Climate Change. 2015. Climate change 2014. Synthesis Report.

9 Como explica el climatólogo belga Jean-Pascal van Ypersele, si queremos volver a un clima de referencia para la agricultura, los ecosistemas, etc., habría que volver a unas 350 ppm. Este valor permitiría no superar los +1°C, un aumento manejable para la mayoría de las regiones del mundo. RTBF. 07/05/2020. La concentration de CO₂ dans l'atmosphère atteint un nouveau record en ce mois de mai 2020 : comment l'expliquer ?

1.2 LAS CONSECUENCIAS YA SON DRAMÁTICAS

Entre las consecuencias de este calentamiento, ya se observa un aumento en la frecuencia de **fenómenos climáticos extremos**, como olas de calor, tormentas, ciclones e incendios (por ejemplo, los megaincendios de 2019-20 en Australia, muy difundidos por los medios de comunicación¹⁰, véase la imagen 2). Es triste que los países en desarrollo sean los más afectados por el cambio climático, a pesar de que históricamente han sido los que menos han contribuido al calentamiento, y que reciban muy pocas ayudas de

los países desarrollados, sobre todo en materia de adaptación (véanse el apartado 3 y la imagen 3).¹¹ En Bélgica, el número medio de días con precipitaciones abundantes ha aumentado de 3 a 6 por año desde 1950¹². Otra consecuencia es el rápido aumento del nivel del mar, que actualmente aumenta algo más de 3 mm al año, según la OMM. Este fenómeno es el resultado de la expansión de los océanos (debido a su calentamiento) y del deshielo de los casquetes polares (por ejemplo, el deshielo acelerado de los casquetes de la Antártida y de Groenlandia)¹³.

Entre los efectos que se avecinan, un estudio reciente indicó que, según el peor escenario del IPCC, un tercio de la humanidad podría vivir, dentro de cincuenta años, en lugares tan cálidos **como lo es el Sáhara** hoy en día. Estos 3 500 millones de personas, que viven en regiones que ya son muy cálidas (por ejemplo, India, Nigeria o Pakistán), sufrirían una temperatura media anual superior a 29°C¹⁴.

Lo que es peor aún es que otro estudio señala que se podrían alcanzar **temperaturas inhabitables para el ser humano** antes de lo previsto. Investigadores estadounidenses y

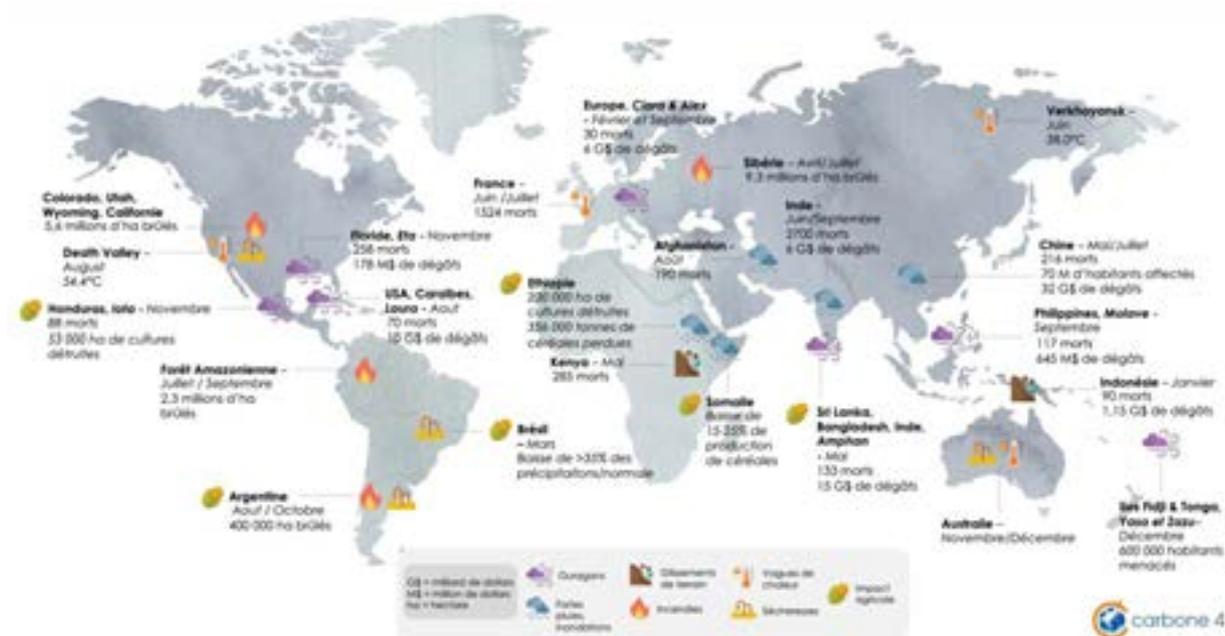


Imagen 2. Mapa de los principales fenómenos climáticos extremos y sus efectos en 2020

Carbon 4, Janvier 2021. 2020, crises en série. Bilan des événements climatiques 2020.

- Reporterres. 08/01/2020. Incendies : en Australie, le « monstre » est hors de contrôle. Muchos científicos creen que estos gigantes incendios se convertirán en la norma de manera gradual, debido especialmente al cambio climático y a las sequías que provocan. Al arrasarse decenas de miles de hectáreas (o incluso 10 millones en el caso de Australia en 2019), estos enormes incendios están fuera de control y se autoalimentan, por ejemplo, provocando la formación de nuevas nubes, que a su vez generan nuevos incendios mediante rayos que se extienden unos cientos de kilómetros de distancia. Le Monde. 28/01/2020. Arte décrypte le phénomène des méga-feux, « machine infernale de la nature ».
- Oxfam Internacional. Octubre 2020. Informe paralelo de 2020 sobre financiación climática: evaluación del progreso sobre el compromiso de alcanzar los 100 000 millones de dólares.
- RTBF. 30/11/2018. COP24 : en Belgique, des effets du réchauffement climatique déjà perceptibles.
- Hay que señalar que el deshielo del Ártico no provoca un aumento del nivel del agua en virtud del principio de Arquímedes. Plomteux A. 30/12/2019. Enjeux environnementaux : un système à déconstruire, une alternative à concevoir. Étude LEEP.
- Le Monde. 04/05/2020. D'ici à 2070, un tiers de l'humanité pourrait vivre dans des endroits aussi chauds que le Sahara.

británicos han comprobado que, recientemente,¹⁵ se habían alcanzado las denominadas «temperaturas húmedas» de 35°C Tw durante algunas horas en Pakistán y en los Emiratos Árabes Unidos. Con este valor, que combina unos niveles elevados de temperatura y humedad, el cuerpo humano ya no puede enfriarse por evapotranspiración, lo que provoca un sobrecalentamiento y fallos en cadena de los órganos vitales¹⁶. El problema es que estos valores no se esperaban hasta 2050, según los escenarios más pesimistas de emisiones de los GEI, y las zonas afectadas o destinadas a estos valores comprenden



Incendio forestal en Queensland (Australia, diciembre de 2019).

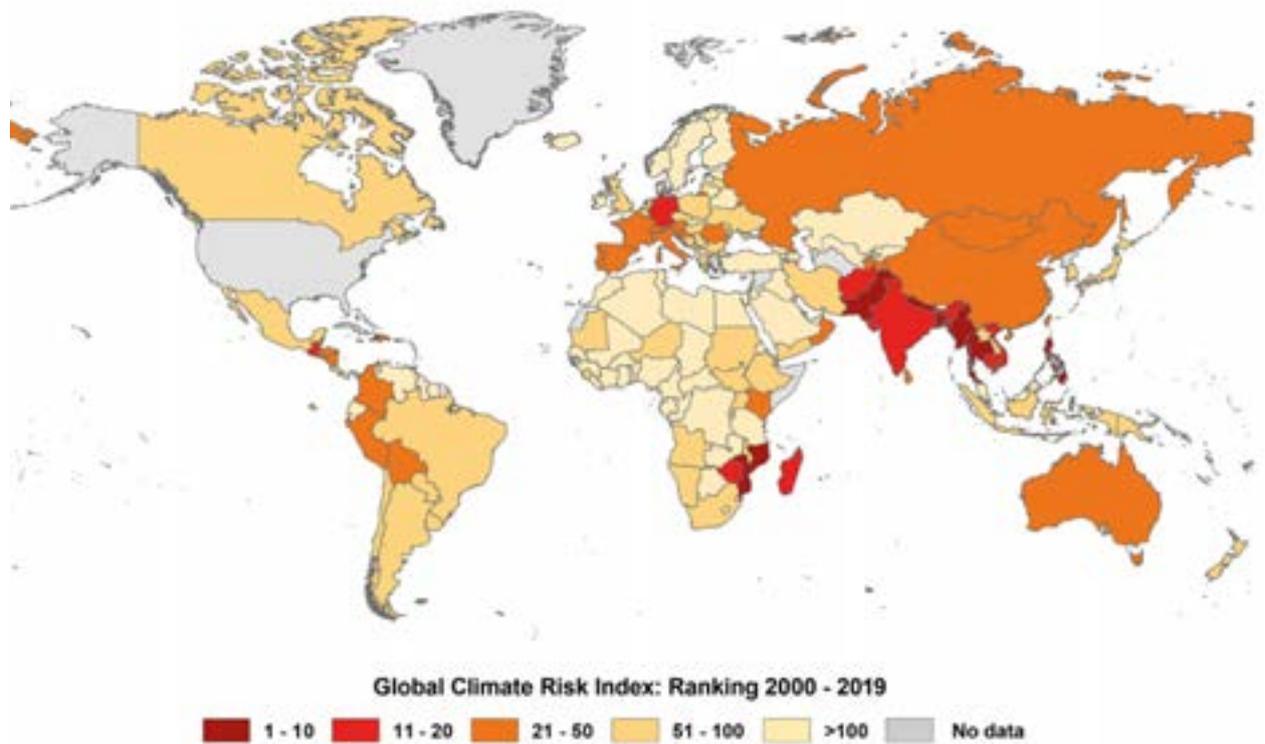


Imagen 3. Índice mundial de riesgos climáticos 2000-2019.

Germanwatch. Enero 2021. Índice de Riesgo Climático Global 2021. ¿Quiénes sufren más a causa de los eventos climáticos extremos?

15 La «temperatura húmeda» o «temperatura de bulbo húmedo» combina la temperatura y el índice de la humedad en el aire. Se indica mediante Tw, donde w corresponde a la palabra inglesa *wet*, que significa húmedo. Ouest-Francia. 18/08/2020. 35 degrés de température humide, ce seuil mortel pour l'homme n'est plus une fiction.

16 Los dos mecanismos de refrigeración del cuerpo humano son el intercambio térmico y la sudoración. Cuando la temperatura exterior es de 35°C, que también es la temperatura de nuestra piel en la superficie, el intercambio térmico ya no puede llevarse a cabo. Solo mediante la sudoración podrá entonces eliminarse el calor. Pero si el aire está saturado de humedad, tampoco servirá. Actualmente en la Tierra, esta temperatura húmeda casi nunca supera los 30°C Tw. Sciences & Vie. Climat en 2100 : vers des zones invivables pour l'homme.



A. Selva amazónica. Sequías frecuentes.	D. Bosque boreal. Cambios en los incendios y plagas.	H. Permafrost Deshielo.
B. Océano Ártico. Reducción de la superficie de hielo.	F. Arrecifes de coral. Muertes a gran escala.	I. Antártida Occidental. Aceleración de la pérdida de hielo.
C. Circulación oceánica en el Atlántico. Cada vez más lenta.	G. Capa de hielo de Groenlandia. Aceleración de la pérdida de hielo.	J. Antártida Oriental. Aceleración de la pérdida de hielo.

algunas de las regiones más pobladas del mundo, en particular la India, el sur de Asia, el Oriente Medio o el sudeste de América del Norte¹⁷.

1.3 RIESGO DE DESCONTROL CLIMÁTICO

Una de las explicaciones de este calentamiento más rápido de lo esperado podría ser el fenómeno llamado puntos de inflexión o «**dominó climático**» (véase la imagen 4). El principio consiste en que a partir de un determinado nivel de calentamiento global, los acontecimientos

pueden desencadenar o acelerar otros fenómenos. Un ejemplo de este bucle de retroalimentación, potencialmente incontrolable, es el deshielo del permafrost, un suelo congelado que se encuentra en aproximadamente una cuarta parte de la superficie terrestre del hemisferio norte (por ejemplo, en Siberia o Canadá). Este deshielo irreversible por el calentamiento global libera metano (CH₄), un GEI tres veces más

17 Usbek & Rica. 12/05/2020. Climat : des températures invivables pour l'homme atteintes plus tôt que prévu.

potente que el CO₂ (en un periodo de 100 años). Algunas regiones de Canadá se han descongelado 70 años más rápido de lo que los modelos predecían¹⁸.

Estos puntos de inflexión fueron identificados por el IPCC hace más de 20 años, pero la organización no veía un riesgo de desestabilización global hasta alcanzar un calentamiento de +5-6°C. Sin embargo, sus dos informes más recientes (2018¹⁹ y 2019²⁰), que reflejan mejor la interconexión de los sistemas, hacen pensar **que estos puntos de inflexión superan los +1 o +2°C de calentamiento**. El profesor Phil Williamson de la Universidad de East Anglia considera que «el pronóstico de que ya hemos perdido el control del clima, por desgracia, es perfectamente plausible»²¹.

Esta hipótesis se ve reforzada por los últimos resultados de los nuevos modelos climáticos, más precisos que los anteriores. Estos resultados indican un calentamiento más intenso de lo que se había calculado anteriormente, independientemente de los escenarios y niveles de CO₂ futuros en la atmósfera. Esto estaría relacionado con una **mayor sensibilidad climática a las nubes y a los aerosoles**, cuyo efecto se debería tener más en cuenta en los nuevos modelos²². El principio general de este otro bucle de retroalimentación sería que un

El Grupo Intergubernamental de Expertos sobre el cambio Climático (IPCC)

1

El IPCC, creado en noviembre de 1988 a petición del G7, es una organización intergubernamental autónoma cuyo objetivo es evaluar los riesgos y las posibles consecuencias del calentamiento global provocado por el ser humano, y proponer al mismo tiempo posibles estrategias de adaptación y mitigación. Pertenece a la Organización Meteorológica Mundial (OMM) y está patrocinado por el Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente (PNUMA por sus siglas en inglés). El IPCC está integrado por científicos de todo el mundo, pero también por representantes de los Estados (bajo la presión del G7, que, en el momento de su creación, temía que los conocimientos sobre el clima fueran responsabilidad exclusiva de los científicos, sospechosos de activismo ambiental).

Por lo tanto, las cifras y conclusiones del IPCC son el resultado de un amplio consenso que tiende a subestimar la velocidad y los efectos del cambio climático¹. Sin embargo, hay que señalar que no hace sus propias proyecciones climáticas, sino que evalúa las que publica la comunidad científica. Así pues, dos comunidades trabajan paralelamente en el seno del grupo: por una parte, los climatólogos, que tratan de evaluar la evolución (futura) del clima, y, por otra parte, los socioeconomistas que intentan simular la evolución de las actividades humanas. En 2007, el Premio Nobel de la Paz fue otorgado de forma conjunta al IPCC y al exvicepresidente estadounidense Al Gore, un año después de la publicación de su documental *Una verdad incómoda*.



1 Breakthrough National Centre for Climate Restoration. 14/09/2018. What Lies Beneath: The understatement of existenciales climate risk.

18 Otro ejemplo de efecto dominó es el deshielo del casquete polar. El deshielo provoca una disminución de la reflectividad de la capa de hielo (el llamado albedo, es decir, la proporción de radiación solar que se refleja a la atmosférica) y, por lo tanto, su calentamiento acelerado. El deshielo de Groenlandia y del Ártico también podría dar lugar a cambios en las corrientes oceánicas, lo que, entre otras cosas, alteraría el monzón de África occidental y Asia oriental y conduciría a la desecación de la selva amazónica, lo que la haría más propensa a los incendios. Usbek & Rica. 03/12/2019. Climat : la Terre se rapproche de « points de bascuement » irréversibles.

19 IPCC. 2018. Global warming of 1.5°C. Special report.

20 IPCC. 2019. Climate change and land. Special report.

21 The Guardian. 27/11/2019. Climate emergency: world "may have crossed tipping points".

22 The Guardian. 13/06/2020. Climate worst-case scenarios may not go far enough, cloud data shows.



Aleksandr Lutcenko / Shutterstock.com

Formación de un cráter gigante como consecuencia del deshielo del permafrost en la península de Yamal (Rusia).

clima más cálido es más húmedo, lo que aumenta la cantidad de nubes en la atmósfera, con un claro efecto sobre el calentamiento²³.

Aunque su probabilidad sigue siendo incierta, existen muchos otros escenarios con consecuencias negativas. El riesgo es el de pasar a un régimen planetario mucho más cálido, conocido como **Tierra-Invernadero** o **planeta estufa**²⁴. Se alcanzaría un nuevo estado de equilibrio de la Tierra, con una temperatura global

de +5 a +6°C y un nivel del mar de 10 a 60 metros más alto que el actual²⁵. Ese punto de no retorno supondría un planeta con una habitabilidad reducida y una biodiversidad considerablemente empobrecida, por no hablar de las numerosas víctimas (humanas) potenciales²⁶.

Estos diferentes hallazgos demuestran una vez más las numerosas interconexiones dentro de nuestro sistema (de acuerdo con la hipótesis Gaia²⁷), concretamente entre el cam-

bio climático y **otros límites planetarios** (véase la imagen 5). Estos límites, que abarcan diferentes áreas fundamentales del sistema terrestre (suelos, océanos, atmósfera, biosfera, etc.), son umbrales mundiales que no deben superarse, de lo contrario se perdería la estabilidad y, por consiguiente, la hospitalidad de la Tierra²⁸. Hay que tener en cuenta que el clima se considera uno de los sistemas terrestres más inestables, con una gran inercia²⁹ y un fuerte impacto en otros límites

23 Usbek & Rica. 17/09/2019. Jusqu'à +7°C en 2100 : de nouveaux modèles prévoient un réchauffement plus sévère.

24 Le Monde. 07/08/2018. La Terre risque de se transformer en « étuve » à cause du changement climatique.

25 Futura. 07/08/2018. La Terre transformée en étuve à cause du réchauffement climatique ?

26 Science & Vie. Mars 2020. Voici le vrai visage de Gaïa.

27 Formulada hace 50 años por el químico inglés James Lovelock, la hipótesis Gaïa, que lleva el nombre de la diosa griega de la Tierra, compara a esta con un superorganismo con múltiples procesos complejos, cuyas interacciones la mantienen en un equilibrio más o menos precario (un cuerpo vivo, no simplemente un planeta). Esta teoría se basa, concretamente, en la observación de que la utilización de energía (en este caso del sol) para conservar su medio interior estable (por ejemplo, la concentración de oxígeno en la atmósfera) en una configuración alejada del equilibrio químico, es una propiedad universal de los seres vivos denominada homeostasis. Esta teoría de que «la vida ha logrado crear sus propias condiciones de existencia», considerada en su momento como radical, es cada vez más popular entre los científicos y los políticos. The Guardian. 27/10/2010. How James Lovelock introduced Gaïa to an unsuspecting world.

28 El concepto fue desarrollado en 2009 por el científico sueco Johan Rockström, entonces director del Stockholm Resilience Institute, que identificó nueve límites: el cambio climático; la pérdida de biodiversidad; las alteraciones mundiales del ciclo de nitrógeno y de fósforo; el uso del suelo; la acidificación de los océanos; la disminución de la capa de ozono; los aerosoles atmosféricos; el uso de agua dulce y la contaminación química. Tres de ellos ya se han superado: el cambio climático, la biodiversidad y los ciclos del fósforo y del nitrógeno. En 2012, la economista británica Kate Raworth propuso añadir a los nueve límites planetarios exteriores (el techo medioambiental) once límites interiores (el suelo social), que corresponden a las necesidades humanas básicas para vivir bien. El conjunto puede representarse como un anillo o dónut, de ahí el término de la teoría del dónut (concepto adaptado por Oxfam-Magasins du monde en su última campaña de sensibilización).

29 En resumen, aunque las emisiones se interrumpieran mañana, el clima seguiría alterado de manera permanente.

planetarios³⁰. Otro ejemplo de límite es la acidificación de los océanos. Al igual que en el caso del clima, se debe al aumento de la concentración de CO₂ en la atmósfera, lo que provoca una importante disminución de la biodiversidad (por ejemplo, la destrucción de la Gran Barrera de Coral de la costa de Australia) y una disminución de la capacidad de absorción de CO₂.

1.4 UN GRAN ESFUERZO DE DESCARBONIZACIÓN

En definitiva, aunque el Acuerdo de París sobre el clima de 2015 tiene como objetivo limitar el calentamiento global por debajo de 2°C, o incluso de 1,5°C, en comparación con la era preindustrial para el año 2100 (véase el recuadro 2), el IPCC considera que ese umbral podría

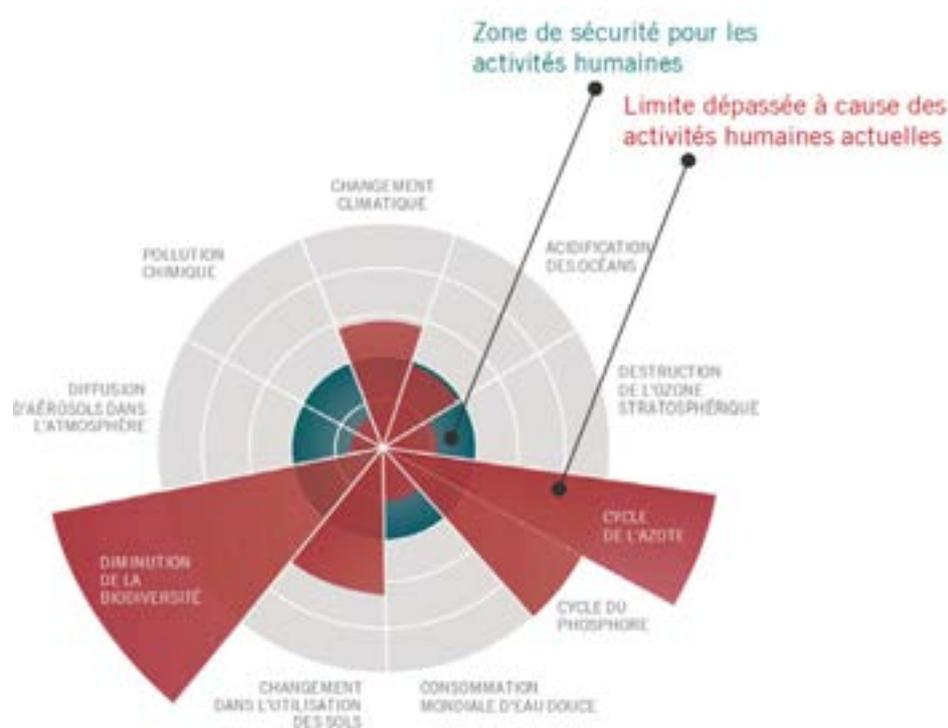


Imagen 5. Límites planetarios y zona de seguridad para las actividades humanas.

Steffen et al. March 2015. *The trajectory of the Anthropocene : the great acceleration.* *The Anthropocene Review*, págs. 1-18.



Enormes bloques de hielo cayendo al océano como consecuencia del calentamiento global (Parque Nacional de los Fiordos de Kenai, Alaska).

³⁰ La organización internacional Global Footprint Network estima, por ejemplo, que las emisiones de GEI representan el 60 % de la huella ecológica de la humanidad. Earth Overshoot Day, 2019. The carbon footprint makes up 60% of humanity's ecological footprint.

³¹ Estas estimaciones no se basan en los modelos climáticos más recientes, que muestran, como se ha visto, una mayor sensibilidad del clima al aumento de la concentración de GEI en la atmósfera. UNEP. 2019. Emissions Gap Report. Otra fuente de información en este ámbito es el sitio web Climate Action Tracker (véase el recuadro 5).

Las conferencias de las Partes o CP

Una CP es una gran conferencia internacional sobre el clima que reúne a los países comprometidos desde 1992 (cuando se celebró la Cumbre de la Tierra en Río de Janeiro) por la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el cambio Climático (CMNUCC por sus siglas en inglés). CP significa Conferencia de las Partes, siendo las partes los signatarios de la Convención (196 países y la Unión Europea). Concretamente, en estas CP los países signatarios pueden ratificar acuerdos sobre la reducción de las emisiones antrópicas de GEI, ya sea con objetivos comunes o distintos. Las CP anuales más destacadas han sido la de Berlín en 1997 (firma del Protocolo de Kioto, que compromete a 37 países desarrollados a reducir sus emisiones en un 5 % entre 2008 y 2012 con respecto a los niveles de 1990), la de Copenhague en 2009 (símbolo de los fallos del proceso de la ONU, al no haberse alcanzado un acuerdo posterior al de Kioto) y la de París en 2015.

Acuerdo de París de 2015: un avance histórico

El Acuerdo de París adoptado en la CP21 marca un cambio en la lucha climática, ya que compromete a 196 países a reducir sus emisiones de GEI para controlar el aumento de la temperatura «muy por debajo de 2°C en relación con los niveles preindustriales», a ser posible sin superar los 1,5°C. Además de ser ambicioso, el acuerdo es jurídicamente vinculante en virtud del derecho internacional. Exige a todas las partes a fijar sus contribuciones determinadas a nivel nacional (CDN) y a que las revisen al alza cada cinco años para que se ajusten al objetivo de 1,5 o 2°C. Además de estas contribuciones, todas las partes deben desarrollar estrategias de desarrollo con bajas emisiones de carbono a largo plazo para una transición a la neutralidad climática (véase el recuadro 3). Asimismo, el acuerdo tiene un componente de financiación, al menos 100 mil millones de dólares al año, entre 2020 y 2025, para permitir que los países más vulnerables se adapten al cambio climático (el conocido Fondo Verde para el Clima, véase el apartado 3.7).

CP25 de Madrid:

Una conferencia para olvidar

La CP25, que en principio estaba prevista en Santiago a finales de 2019, y que más tarde fue trasladada a Madrid debido a las tensiones sociales en Chile, en general, fue muy decepcionante. A pesar de una duración récord de negociaciones, la conferencia bajo la presidencia de Chile solo dio lugar a algunos avances técnicos, lo que reforzó la imagen de las CP como de «mucho ruido y pocas nueces»³². Frente a los «países malos» (principalmente Brasil, Estados Unidos, Australia y Arabia Saudí), grandes emisores que se oponen firmemente a las negociaciones, la mayoría de los Estados se mantuvieron a la expectativa. Solo 80 países se implicaron en aumentar sus compromisos (entre ellos, las Islas Marshall, Costa Rica, Chile y Marruecos), dado que solo representan el 10,5 % de las emisiones mundiales y que el cumplimiento del límite de 2°C del Acuerdo de París implica triplicar³³ las actuales CDN. En cuanto a los países emergentes, India y sobre todo China, responsable de la cuarta parte de las emisiones mundiales, se han mantenido prudentemente al margen. China había sido un buen alumno antes y después de la CP21, ya que su cooperación con los Estados Unidos de Barack Obama fue crucial para lograr el

Acuerdo de París. No obstante, a pesar de una política proactiva en materia de energías renovables, China sigue dependiendo considerablemente del carbón y continúa abriendo nuevas centrales térmicas a una velocidad de vértigo. Cuando anunció su objetivo de un Pacto Verde en la conferencia, la UE fue la gran potencia que más esperanzas mostró. Sin embargo, no ha sido solidaria con los países del sur, concretamente respecto a las pérdidas y perjuicios, ya que rechazó un fondo de ayuda específico y adicional a los fondos de adaptación existentes.

Esperanzas en la CP26 de Glasgow

Todas las esperanzas están puestas ahora en la presidencia británica de la CP26. Inicialmente estaba prevista en Glasgow a finales de 2020, pero se ha pospuesto a noviembre del 2021 debido a la pandemia de la COVID-19. En esta CP habrá que resolver muchas cuestiones, especialmente, la del mercado de carbono (véase el recuadro 15) y el Fondo Verde para el Clima (véase el apartado 3.7). Una condición importante para su éxito podría ser la capacidad de la UE y China de liderar el proceso, de forma similar al binomio Estados Unidos-China de 2015 en París. Además, tendrán que establecer alianzas estratégicas con otros Estados, por ejemplo con Sudamérica. Un asunto importante es que la UE aclare lo antes posible el contenido de la futura contribución europea (CDN) para que China muestre sus cartas sobre la ambición climática³⁴. Otra esperanza es que la victoria del candidato demócrata Joe Biden en las elecciones presidenciales de Estados Unidos en noviembre de 2020, devuelva un impulso real al proceso, teniendo en cuenta que, en cuanto accedió al poder en enero de 2021, introdujo de nuevo a Estados Unidos en el Acuerdo de París³⁵.

32 Le Monde. 16/12/2019. COP25 : une conférence sur le climat à oublier.

33 Le Monde. 26/10/2019. Climat : après une décennie perdue, les États doivent réduire drastiquement leurs émissions.

34 Le Monde. 15/12/2019. La COP25 s'achève sur des avancées quasi insignifiantes dans la lutte contre le changement climatique.

35 Le Monde. 05/11/2020. Elections américaines 2020 : Joe Biden promet le retour des États-Unis dans l'accord de Paris sur le climat « dans exactement 77 jours ».



Firma del Acuerdo de París (noviembre de 2015, Francia).

Las cifras de reducción de las emisiones de GEI debidas a la pandemia de la COVID-19 ilustran la magnitud del **esfuerzo de descarbonización que es necesario**. Según varios estudios, las emisiones diarias de CO₂ habrían disminuido una media del 17 % en todo el mundo en el momento más restrictivo del confinamiento, en la primavera de 2020³⁶. Sin embargo, con el levantamiento del confinamiento y las medidas de desescalada, este descenso se situaría, para toda la media del año, más bien en torno al 7 % respecto a 2019³⁷. Aunque por un lado esto demuestre la posibilidad de un cambio, por el otro, puede verse como un ejemplo de las dificultades para abordar seriamente la emergencia climática,

especialmente si se mantiene el sistema económico actual: si incluso una parada repentina y casi generalizada de la economía mundial con consecuencias sociales incalculables, solo lleva a esta disminución, ¿qué ocurriría con un esfuerzo de descarbonización a largo plazo?

De hecho, los científicos coinciden en que mantenerse dentro de los límites del Acuerdo de París (+1,5°C) requiere **una reducción de un 55 % de las emisiones mundiales de aquí a 2030** en comparación con 2018, es decir, un 7,6 % anual (imagen 6)³⁸. El PNUMA habla de una «década perdida» para la acción climática entre 2010 y 2020. Según la organización, los Estados «han fracasado de for-

ma colectiva» durante ese periodo: si hubieran actuado de acuerdo con los conocimientos científicos hace diez años, el esfuerzo habría sido

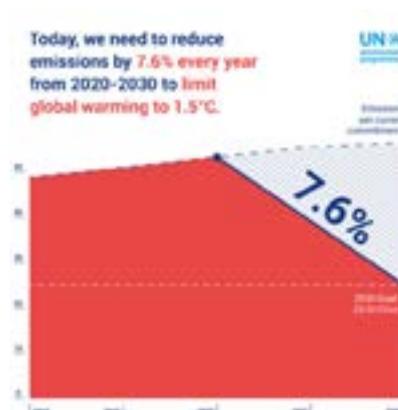


Imagen 6. El esfuerzo de descarbonización: diferencia entre las necesidades y las perspectivas en materia de las emisiones.

³⁶ The Guardian. 19/05/2020. Lockdowns trigger dramatic fall in global carbon emissions.

³⁷ En concreto, las disminuciones fueron más notables en Estados Unidos (-12 %), la UE (-11 %) y en la India (-9 %). Estos buenos resultados se deben, sobre todo, a la reducción del tráfico por carretera (que representa el 21 % de las emisiones mundiales de CO₂) y del tráfico aéreo (que representa solo el 2,8 % de las emisiones mundiales, pero que crece cada año). Le Quéré C. et al. 2020. Temporary reduction in daily global CO₂ emissions during the COVID-19 forced confinement. Global Carbon Project Science highlight.

³⁸ Para mantenerse por debajo de los 2°C, estas emisiones deberían reducirse en un 25 %, es decir, un 2,7 % anual.

La neutralidad de carbono

La neutralidad de carbono es un **estado de equilibrio** entre las emisiones de gases de efecto invernadero de origen humano y su posterior eliminación de la atmósfera por el mismo ser humano o sus acciones, a través de los llamados sumideros de carbono. Estos se definen como sistemas que absorben más carbono del que emiten. Los principales sumideros de carbono naturales son la tierra, los bosques y los océanos, que se estima que eliminan entre 9,5 y 11 gigatoneladas de CO₂ al año¹. La neutralidad de carbono se limita a un perímetro determinado, por ejemplo, una empresa, una región o un país que a menudo lo usan como un objetivo de política climática a alcanzar.

El concepto de neutralidad de carbono ha recibido y sigue recibiendo **muchas críticas**, especialmente por la vaguedad que lo rodea y su potencial de interpretación². Hay quienes temen que, por ejemplo, la incorporación de emisiones negativas en los escenarios para lograr la neutralidad de carbono pueda llevar a descuidar o retrasar los esfuerzos de reducción de las emisiones. En su opinión, estos escenarios no son verosímiles, ya que las tecnologías de emisiones negativas todavía no se han probado o son muy caras y la restauración o mejora de los sumideros naturales de carbono tiene muchos límites (véase el recuadro 17)³.

- 1 Parlamento Europeo. 08/10/2020. ¿Qué es la neutralidad de carbono y cómo alcanzarla para 2050?
- 2 Wikipedia. Neutralité carbone. Consultado el 07/01/2021.
- 3 CETRI. 15/12/2020. Cinq ans après l'accord de paris, la « neutralité carbone » nous conduit dans le mur.

solo del 3,3 % anual, es decir, aproximadamente la mitad³⁹.

1.5 EL CLIMA, MOTIVO CADA VEZ MAYOR DE MOVILIZACIONES Y DEBATES

Entre los pocos signos de esperanza, cabe suponer que la crisis sanitaria habrá permitido, al menos, experimentar nuevos modos de organización, como el teletrabajo

a gran escala o la reducción de las cadenas de suministro (véase el apartado 3.2)⁴⁰.

Otro punto positivo es que el calentamiento climático es el motivo **de una movilización cada vez más grande a nivel mundial**, como lo demuestra el creciente éxito de las manifestaciones por el clima iniciadas por G. Thunberg. Esto se asocia a un mayor nivel de conocimientos y de sensibilización por el clima en los

últimos años. Se puede observar el efecto de un aumento en la frecuencia de fenómenos climáticos extremos, concretamente, olas de calor (a menudo más generalizadas que las inundaciones o los incendios, que son bastante locales), o a una escala más pequeña, acontecimientos como la sorprendente dimisión de Nicolas Hulot de su cargo de ministro de Transición Ecológica y Solidaridad en Francia⁴¹.

La esperanza de muchos ecologistas en este ámbito es alcanzar lo que los sociólogos llaman un «**punto de inflexión sociológico**». Esto significa alcanzar un nivel de sensibilización lo bastante alto en la población para que las prácticas defendidas por sus seguidores se conviertan rápidamente en la norma⁴². Según el tipo o la fuerza del acontecimiento, se citan diferentes cifras en la prensa o en la literatura científica. Por ejemplo, la organización Extinction Rebellion ha optado por utilizar el 3,5 % que llegó a ser famoso por la politóloga estadounidense Erica Chenoweth, calculado sobre la base de cientos de campañas de no violencia en el siglo pasado⁴³. Sin embargo, esta investigación es bastante controvertida y la dinámica exacta depende, por supuesto, de muchos factores. Otros autores, como el columnista estadounidense Malcolm Gladwell, sitúan este punto en torno al 10 %⁴⁴. Un estudio empírico publicado recientemente en la prestigiosa revista *Science* concluyó que se

39 UNEP. 26/11/2019. Emissions gap report 2019.

40 Novethic. 17/04/2020. Coronavirus : les émissions de CO₂ vont brutalement chuter en 2020, mais cela ne suffira pas pour respecter l'accord de Paris.

41 Usbek & Rica. 02/01/2019. Lanceurs d'alerte ou survivalistes sectaires : qui sont vraiment les collapsologues?

42 Otra definición, más precisa y más general, sería un punto en un sistema social en el que un pequeño cambio cuantitativo puede desencadenar cambios rápidos y no lineales. La expresión fue propuesta por primera vez por el profesor de Ciencias Políticas Morton Grodzins, y después democratizada por autores como Thomas Schelling o Jean Pierre Dupuy. Bon Pote. 18/04/2020. Climat : point de bascule et optimisme.

43 Según su trabajo, haría falta que un 3,5 % de la población participara activamente en manifestaciones para asegurar un cambio político significativo. ICNC. The Success of Nonviolent Civil Resistance.

44 Milkoreit M. et al. 2018. Defining tipping points for social-ecological systems scholarship — an interdisciplinary literature review. Environmental Research Letters, 13.

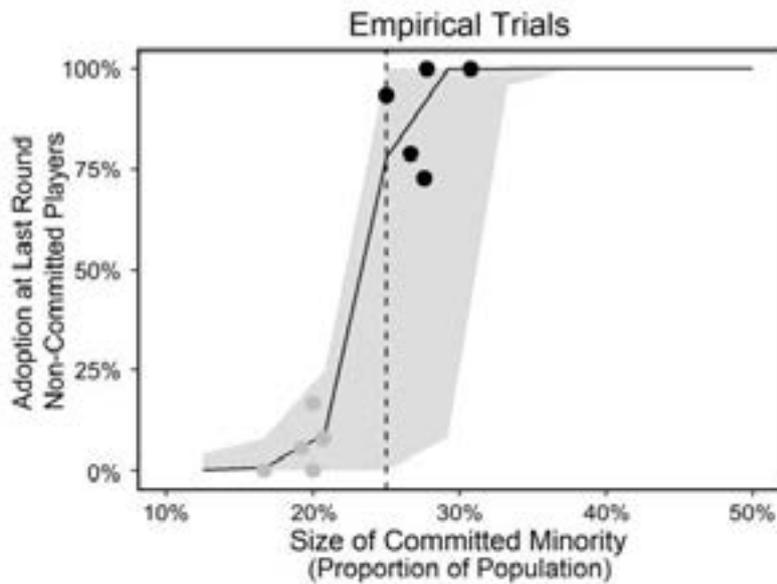


Imagen 7. Estimación del porcentaje de la población necesaria para lograr nuevas convenciones sociales.

necesita un porcentaje de activistas de al menos el 25 % para cambiar la norma social (imagen 7)⁴⁵.

Además, hay que señalar que el cuestionamiento de la realidad del

cambio climático o de sus orígenes antrópicos está cada vez menos presente entre la población, a pesar de una cobertura mediática relativamente escasa del tema o de una representación desproporcionada

de los escépticos del clima (o «negacionistas del clima», como dice *The Guardian*)⁴⁶. Según una encuesta reciente realizada en unos 30 países, solo el 7 % de los entrevistados niegan la existencia del cambio climático. Aun así, el 32 % duda de su origen humano, ya sea porque cree que es un fenómeno natural o porque considera que no se puede saber (hasta un 52 % en los Estados Unidos, seguidos de cerca por Arabia Saudí (51 %), Noruega (50 %) y Australia (43 %), todos grandes productores de petróleo y gas)⁴⁷. De modo que todavía hay una proporción significativa de escépticos climáticos en todos los países, los más conocidos y poderosos del mundo son Donald Trump o Jair Bolsonaro, dos presidentes populistas que retiraron respectivamente a Estados Unidos y a Brasil del Acuerdo de París.



Manifestación de jóvenes activistas climáticos ante el Parlamento sueco, por la iniciativa de Greta (abril de 2019, Estocolmo).

⁴⁵ Centola D. et al. June 2018. Experimental evidence for tipping points in social convention. *Science* 360(6393):1116-1119.

⁴⁶ A modo de ejemplo, un estudio de la asociación Reporters d'Espoirs muestra la poca cobertura que los medios franceses dan a las cuestiones climáticas y medioambientales, a pesar de los avances de los últimos diez años: solo un 1 % de los temas de los informativos televisivos de TF1 y France 2 lo mencionan, y un 3,8 % en la prensa diaria nacional. Solo en el periódico *Le Monde* aparece en un 5 % de las noticias. Una encuesta (realizada antes de la crisis de la COVID-19) reveló que el 43 % de los franceses encuestados anteponen este tema al poder adquisitivo y a la salud. L'ADN. 08/07/2020. L'environnement, ce sujet qui passionne tout le monde... sauf les médias. Véase el estudio completo en: Reporters d'Espoirs. 07/07/2020. Comment les médias traitent-ils du changement climatique ?

⁴⁷ Le Monde. 30/11/2020. Changement climatique : des citoyens inquiets mais encore loin de prendre toutes les mesures nécessaires.

1.6 LA CRISIS DE LA COVID-19, ¿UNA OPORTUNIDAD PARA EL CLIMA?

Las opiniones en cuanto al efecto de la pandemia de la COVID-19 sobre las políticas climáticas, son dispares. Aunque exista un gran riesgo de volver al «mundo de después», algunos también consideran la crisis como una oportunidad para vincular los planes de recuperación económica con la transición ecológica y social. De esta manera, se han publicado numerosos artículos en los que se pide el estado de emergencia climática⁴⁸, una recuperación ecológica⁴⁹, la relocalización⁵⁰ o incluso una mayor condicionalidad de las ayudas en función de criterios medioambientales, por ejemplo, en el sector aéreo⁵¹. En Francia, el laboratorio de ideas The Shift Project (véase el recuadro 5) está trabajando en un plan de transformación económica⁵², mientras que en Bélgica, una coalición de científicos y empresas ha redactado un plan «Sophia» para la transición hacia una economía poscovid más sostenible (véase el recuadro 4).

El plan Sophia y la coalition Kaya

4

Su nombre significa sabiduría en griego antiguo. El plan Sophia es un plan de transición para una recuperación sostenible en Bélgica tras la crisis de la COVID-19. El plan, desarrollado por más de 100 científicos y 200 empresas sostenibles (Resilience Management Group), detalla más de 200 medidas en 15 áreas, desde la alimentación hasta la energía, pasando por la movilidad. En un contexto de crisis económica, que aún se encuentra en sus etapas iniciales, el objetivo es construir una economía poscovid más resistente a las crisis, apoyando una fuerte y ambiciosa transición ecológica y social¹. Las empresas que participaron en este trabajo de colaboración forman parte de la coalition Kaya, que lleva el nombre del economista japonés que desarrolló una ecuación que relaciona las emisiones de CO₂ con parámetros demográficos, económicos y energéticos (véase el recuadro 9). Frente al desafío climático, esta coalición creada en 2019 aboga por el desarrollo de una economía regenerativa más respetuosa con los límites planetarios².

1 Groupe One. 12/07/2020. Le Plan Sophia. Un plan de transition pour la Belgique, pour une relance durable post-covid 19.

2 Coalition Kaya. 17/05/2019. Plaidoyer pour une économie régénérative, respectueuse des limites planétaires.

En Europa, una de las peticiones más frecuentes ha sido asociar estos planes de recuperación con el famoso Green Deal o **Pacto Verde** de la Comisión Europea. Esta estrategia, anunciada incluso antes de la pandemia por la nueva presidenta de la Comisión, Ursula Von der Leyen, tiene por objetivo apoyar «la transición de la Unión Europea hacia una sociedad justa y próspera». Una especie de plan de desarrollo descarbonizado de la economía europea que

pretende la neutralidad de carbono para 2050, al mismo tiempo que promueve la justicia social⁵³. El plan de recuperación europeo poscovid, que asciende a 750 mil millones de euros en forma de préstamos y subvenciones, debería permitir financiar parte de este Pacto Verde⁵⁴. La cuestión es si la mayoría de estos fondos se utilizarán de forma correcta para la transición, excluyendo, por ejemplo, las inversiones en energía fósil⁵⁵.

48 Véase, por ejemplo: Le Monde. 22/05/2020. « Nous invitons les 193 Etats membres de l'ONU à déclarer l'état d'urgence environnemental et climatique ».

49 Véase, por ejemplo: La Libre. 14/04/2020. 180 personnalités réclament un plan de relance verte pour un monde durable.

50 Véase, por ejemplo: Le Soir. 15/04/2020 « Le Covid-19 montre l'urgence de relocaliser dès maintenant les systèmes alimentaires ».

51 A mediados de mayo de 2020, los Estados habían desbloqueado un total de 123 mil millones de dólares a las compañías aéreas, según la Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA). Por ejemplo, la compañía Air France-KLM ha recibido una docena de miles de millones de euros, a cambio de compromisos para mejorar su rentabilidad y su rendimiento medioambiental (concretamente, la eliminación de los vuelos nacionales cortos con un equivalente en tren de menos de dos horas y media). Le Monde. 23/04/2020. Coronavirus : la France et les Pays-Bas se portent au secours d'Air France-KLM.

52 The Shift Project. 06/05/2020. Crisels, climat : vers un plan de transformation de l'économie française.

53 Inspirado en el New Deal del presidente norteamericano F. D. Roosevelt durante la Gran Depresión, el Pacto Verde fue adoptado por todos los países miembros de la UE (con la excepción de Polonia) en diciembre de 2019. Este incluye, entre otras cosas, medidas sobre la fiscalidad ecológica, movilidad, aislamiento de los edificios, inversión en energías renovables, economía circular o política agrícola (en relación con la reciente estrategia «De la Granja a la Mesa»). Hay que señalar que un Green New Deal similar se ha llevado a cabo desde 2018 por el ala ecologista de los demócratas de los EE.UU., en particular la diputada Alexandria Ocasio-Cortez. Se considera un plan ambicioso (100 % de energías renovables para 2030), pero mucho menos exitoso que su equivalente europeo. EEB. 26/05/2020. How green is the EU's recovery plan?

54 El plan titulado Next Generation EU, prevé invertir en tres ámbitos: apoyar a los Estados miembros en materia de inversiones y reformas, reactivar la economía de la Unión atrayendo inversiones privadas y aprender de la crisis. Con este plan, la transición ecológica podría recibir 310 mil millones de euros en subvenciones y préstamos por valor de 250 mil millones de euros. Actu Environnement. 27/05/2020. Plan de recuperación europeo para financiar la transición. Este plan ha sido objeto de largas y duras negociaciones entre los Estados miembros, en particular entre los países llamados frugales (Países Bajos, Austria, Suecia y Dinamarca), hostiles a la mutualización de las deudas y a cualquier aumento significativo del presupuesto de la UE, y los que se oponen a la condicionalidad de las ayudas para el respeto del Estado de derecho (Hungría, Polonia). Le Monde. 16/11/2020. La Hongrie et la Pologne bloquent le plan de relance européen.

55 Según un estudio de 2017 de Réseau action climat y think tank Overseas Development International, la UE y 11 de sus Estados miembros seguirían invirtiendo nada menos que 112 mil millones de euros al año en energía fósil, de los cuales 4 mil millones de euros serán subvenciones directas. CAN. September 2017. Phase-out 2020. Monitoring Europe's fossil fuel subsidies. Según un informe más reciente, las subvenciones de los países del G20 para la energía fósil fueron de 127 mil millones de dólares en 2018 y tan solo nueve países las recibieron. Climate Transparency. 2019. Brown to Green. The G20 transition towards a net-zero emissions economy.



Labor de activistas de Extinction Rebellion frente al Palacio Real de Bruselas (Bélgica, 12 de octubre de 2019).

Este importe puede que no sea suficiente en todos los casos, pues según el Tribunal de Cuentas Europeo, sería necesario invertir **1 billón 115 mil millones de euros de aquí a 2030**⁵⁶, para alcanzar el objetivo de reducir el 40 % de las emisiones (objetivo que, además, se ha revisado recientemente hasta el -55 %, tal y como pedía la sociedad civil, para intentar permanecer por debajo de los 1,5°C del Acuerdo de París⁵⁷). Para llegar a estas descomunales sumas de dinero, algunos proponen imponer los impuestos del carbono a las empresas más contaminantes, como en el Pacto Finanzas-Clima del economista Pierre Larrourou y el climatólogo Jean Jouel⁵⁸.

1.7 GANAR LA GUERRA POR EL CLIMA

El éxito de estos diferentes planes de recuperación, y en general, de las políticas climáticas, dependerá, como siempre, de las **relaciones de poder** que el lado progresista haya podido establecer o no. Es evidente que los actores de la vieja economía y sus grupos de presión (la agroindustria, los combustibles fósiles, la aeronáutica, la gran distribución, etc.) tienen todas las de perder en una transición rápida y radical del sistema. Al haber basado su riqueza y poder en el modelo actual, se dan cuenta de que están en el lado equivocado de la balanza. En lugar de enfrentarse a una parte cada vez mayor de la opinión pública, de la sociedad civil, de los científicos, etc., buscan ganar tiempo.

Pero, como dijo la diputada estadounidense Alexandria Ocasio-Cortez, «los que retrasan las acciones climáticas son los nuevos negociacionistas del cambio climático».⁵⁹ Según N. Hulot, se trata de movilizarse y unirse para ganar la **«guerra por el clima»**, condición esencial para la supervivencia de millones o de miles de millones de personas⁶⁰. Como resumió G. Thunbergen en una conferencia sobre el clima en la ONU en septiembre de 2019: «Los ecosistemas enteros se están desmoronando, estamos en el inicio de una extinción masiva y ¿sobre lo único que habláis es de dinero y de cuentos chinos sobre el crecimiento económico eterno? [...] El cambio está llegando, les guste o no»⁶¹.

56 Le Monde. 16/09/2020. Climat : l'ambition européenne revue à la hausse.

57 Tessen R. 19/02/2020. Le « green deal », au service de la justice climatique ? Analyse CNCD.

58 Ambos proponen financiar un Programa de Medio Ambiente y Acción por el Clima (LIFE) a través de un impuesto sobre los beneficios (antes de impuestos) de las empresas que operan en la Unión Europea. Este impuesto variaría entre el 1 % y el 5 %, en función de la evolución del balance de carbono de las empresas, quedando exentos los artesanos y las pequeñas y medianas empresas (PYME). El presupuesto de 100 mil millones de euros anuales se destinaría, entre otras cosas, a proyectos de adaptación al cambio climático en África o a ayudas para el aislamiento de los edificios en Europa. Le Taurillon. 17/03/2019. Que propose le pacte-finance climat ?

59 Le Monde. 22/03/2019. Alexandria Ocasio-Cortez, l'étoile montante de la gauche américaine.

60 Le Monde. 30/06/2019. Nicolas Hulot appelle à l'unité dans la « guerre » pour le climat.

61 Swissinfo. 23/09/2019. Greta Thunberg à l'ONU: « Vous avez volé mes rêves et mon enfance ».

Ejemplos de organizaciones y recursos, especialmente educativos, que abordan la cuestión climática

350.org

350.org es una ONG medioambiental internacional, fundada en 2007 en Estados Unidos por el periodista, autor y activista ambiental Bill McKibben. Su acción se centra en la lucha contra el cambio climático. Concretamente, es conocida por su oposición al proyecto del oleoducto Keystone y sus campañas a favor de la desvinculación de la energía fósil. Su nombre hace referencia al umbral de 350 partes por millón (ppm) de CO₂ en la atmósfera, definido como la tasa que no debe superarse para evitar un calentamiento global excesivo (tasa que en 2020 excedió las 415 ppm).

Atlas de l'anthropocène

Este atlas del investigador en Ciencias Políticas François Gemenne reúne una serie de datos sobre la crisis ecológica (el cambio climático, la erosión de la biodiversidad, el deterioro del suelo, etc.). El libro trata de definir e ilustrar el concepto del Antropoceno, un nuevo periodo geológico caracterizado por la llegada del ser humano como principal fuerza de cambio en la Tierra, que supera las fuerzas geofísicas.

Alianza Belga para la Acción Climática (BACA por sus siglas en inglés)

La Alianza Belga para la Acción Climática, puesta en marcha a finales de 2020 por The Shift y WWF, reúne una serie de actores privados (con o sin ánimo de lucro) que desean reducir sus emisiones y aumentar

sus ambiciones climáticas, basándose en el principio de Science Based Targets (SBT por sus siglas en inglés). Además de la creación de redes y del apoyo a la aplicación de las políticas climáticas, la plataforma pretende organizar debates, cursos de formación y talleres sobre cuestiones climáticas.

Climate Action Tracker

Climate Action Tracker es un sitio web que desde 2009 ha proporcionado análisis científicos independientes sobre la acción climática de los gobiernos, en relación con los objetivos del Acuerdo de París. Al integrar estas acciones en un modelo climático, deduce el posible aumento de la temperatura para finales de siglo (presentado en forma de termómetro). Se tienen en cuenta los datos de 32 países, que representan el 80 % de las emisiones y el 70 % de la población mundial.

Climate Voices

Fundada en 2018, la asociación Climate Voices (La voz del clima) tiene como objetivo informar, sensibilizar y preparar a todo tipo de público sobre los problemas del cambio climático, así como la transición ecológica y social de una forma innovadora. Concretamente, pretende acompañar y crear puentes entre los jóvenes entre 15 y 30 años de diferentes continentes. A través de diferentes reportajes multimedia, muestra una generación que trata de vivir y adaptarse

al mayor desafío al que se ha enfrentado la humanidad.

Coalition climat

La Coalition climat es una organización sin ánimo de lucro belga, que reúne a más de 70 organizaciones de la sociedad civil (ONG medioambientales, de cooperación al desarrollo, sindicatos, organizaciones juveniles, movimientos ciudadanos) en torno al tema de la justicia climática. Esta organización presiona a los responsables políticos para que adopten medidas contundentes y moviliza a un amplio público a través de diversas formas de acción para conseguir una sociedad justa y respetuosa con el clima. Puesta en marcha en 2008, ha coordinado, por ejemplo, las campañas Claim the Climate, Climate Express y Jobs4Climate.

Extinction Rebellion

Extinción Rebellion (a menudo abreviado como XR) se define como un movimiento internacional descentralizado, autónomo y no partidista, que recurre a la acción directa no violenta para presionar a los gobiernos con el objetivo de que adopten medidas para hacer frente a la emergencia ecológica y climática. Fundado en mayo de 2018 por activistas ambientales británicos, ha adquirido rápidamente una dimensión internacional al extenderse por todo el mundo, incluida Bélgica. Además de sus acciones de desobediencia civil, el movimiento desarrolla herramientas y campañas de sensibilización (por ►►

ejemplo, el video *The Gigantic Change*). XR suele clasificarse como radical, tanto por la prensa como por sus militantes, aunque algunos partidarios de la izquierda lo consideran demasiado endeble.

Fresque du climat

Fresque du climat es una asociación francesa fundada en diciembre de 2018 cuyo objetivo es sensibilizar al público sobre el cambio climático. Esta concienciación se lleva a cabo a través de un serio juego de colaboración, en el que los participantes reconstruyen un mural que resume los mecanismos del cambio climático, tal como se explican en los informes del IPCC. El juego del mural climático fue diseñado en 2015 por Cédric Ringenbach, ingeniero y ex-director del Shift Project (ver más abajo) entre 2010 y 2016.

Office for Climate Education

La Office for Climate Education (OCE) es una fundación que cuenta con el apoyo de la fundación francesa La main à la pâte para promover la educación sobre el cambio climático en los países desarrollados y en desarrollo. Ofrece a los profesores de primaria y secundaria unos recursos educativos gratuitos e interdisciplinarios, así como oportunidades de desarrollo profesional y apoyo sobre el terreno, todo ba-

sado en los informes y la experiencia del IPCC. En 2020, la OCE se convirtió en un centro oficial de la UNESCO con el objetivo de organizar una sólida cooperación internacional científica, educativa y operacional para la educación sobre el cambio climático.

El proyecto Drawdown

Drawdown significa reducción o disminución y aquí se refiere al momento en que la concentración de gases de efecto invernadero en la atmósfera habrá alcanzado su punto de inflexión, es decir, el punto en el que empezará a disminuir de forma anual. El proyecto Drawdown, iniciado en 2017 por el científico estadounidense Paul Hawken, prioriza un centenar de soluciones para reducir las emisiones y limitar el calentamiento mundial e incluye un cálculo de su coste. La lista, que solo recoge soluciones existentes y tecnológicamente viables (por ejemplo, turbinas eólicas en alta mar o la lucha contra el desperdicio de alimentos), ha sido elaborada por más de 200 investigadores, científicos, responsables, empresarios y activistas.

The Shift Project

The Shift Project es un laboratorio de ideas fundado después de la crisis de 2008 por franceses exper-

tos en energía, entre ellos el ingeniero Jean-Marc Jancovici. Su objetivo es explicar, influir y ponderar las opciones de estructuración de la transición energética y climática, en Francia y Europa. Pretende ser una fuerza de propuestas y proyectos para responder a la doble limitación del carbono, es decir, el cambio climático y la escasez de recursos energéticos fósiles. La asociación cuenta con una plantilla de personal asalariado, pero también trabaja con una amplia red de expertos voluntarios, autodenominados The Shifters.

Youth for Climate

El movimiento Youth for Climate nació en Bélgica a principios de enero de 2019, tras el llamamiento de dos estudiantes Anuna de Wever y Kyra Gantois a participar en huelgas de estudiantes a favor del clima. Forma parte de la iniciativa más global de las huelgas Fridays for Future, iniciada por la sueca Greta Thunberg en agosto de 2018 ante el Parlamento sueco. El movimiento reunió a miles de personas en varias manifestaciones en Bélgica y Francia en la primavera de 2019, aunque desde entonces ha perdido algo de fuerza debido a la pandemia y los sucesivos confinamientos.



Cargamento de un portacontenedores en el puerto de Rotterdam, Países Bajos.

2. Impacto de la globalización del comercio en el clima

2.1 EL COMERCIO, GRAN AUSENTE EN LAS POLÍTICAS CLIMÁTICAS

TTIP, CETA, UE-Mercosur, etc. El libre comercio y el comercio en general llevan muchos años sin tener mucha popularidad entre un número cada vez mayor de ciudadanos europeos. El año 2016 fue sin duda un punto de inflexión. El comercio sufrió, en

primer lugar, la oposición de Europa, especialmente Valonia, al Acuerdo de Libre Comercio (ALC) CETA⁶² entre la UE y Canadá, y después la de su «hermano mayor» estadounidense el TTIP (por sus siglas en inglés)⁶³. Luego llegó el populista D. Trump a la presidencia de Estados Unidos, un convencido proteccionista que rápidamente retiró a su país de la TTIP y de su homólogo pacífico: el TPP.⁶⁴ Estos diversos acontecimien-

tos han fortalecido una tendencia más estructural hacia la **desglobalización** o, al menos, hacia una desaceleración del crecimiento del comercio. Además, es probable que la crisis sanitaria y económica de la COVID-19 refuerce esta desaceleración⁶⁵.

A pesar de este contexto, hay un área en el que este problema del libre comercio sigue siendo poco visible:

62 El Acuerdo Económico y Comercial Global entre la UE y Canadá o CETA fue firmado el 30 de octubre de 2016. A la espera de su ratificación por parte de los parlamentos canadienses y de los veintiocho miembros de la UE, el acuerdo se aplica provisionalmente en más del 90 % de sus disposiciones. Una cláusula prevé que, en caso de rechazo por uno de los parlamentos, el acuerdo se aplicará provisionalmente durante tres años.

63 "Transatlantic Trade and Investment Partnership". Véase: Oxfam-Magasins du monde. 30/06/2016. Prise de position sur la question du TTIP.

64 El Acuerdo Transpacífico de Cooperación Económica (en inglés Trans-Pacific Partnership) es un tratado multilateral de libre comercio firmado el 4 de febrero de 2016 que tiene como objetivo integrar las economías de Asia-Pacífico y América. Tras la desvinculación de Estados Unidos del acuerdo en febrero de 2017, fue modificado y ratificado por los miembros del acuerdo original (Australia, Canadá, Japón, México, Nueva Zelanda, Singapur y Vietnam).

65 Le Monde. 01/01/2017. 2016 : l'année où le libre-échange a vacillé.

el medioambiente en general y el clima en particular. Es como si cuando se hablara del calentamiento global y de las posibles transformaciones profundas que implica, las cuestiones comerciales se convirtieran en tabú, especialmente para nuestros políticos. Como se resume en un informe reciente de la Fondation pour l'Homme et la Nature y del Institut Veblen, «nuestros modos de intercambio y la política comercial que los rige siguen *siendo una parte impensable de la transición ecológica y social*»⁶⁶. Son muchos los ejemplos en este ámbito. Antes de la CP21, la Comisión Europea explicó que no quería ninguna «mención explícita al comercio» en el Acuerdo de París. Una de las consecuencias es que se ha suprimido el párrafo que obligaba a los Estados a «limitar o reducir las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes de los combustibles utilizados en el transporte aéreo y marítimo internacional»⁶⁷. La CMNUCC, de hecho, sacraliza la primacía de la liberalización del comercio en su artículo 3.5, que indica que no es posible que «las medidas adoptadas para luchar contra el cambio climático [...] constituyan un medio de imponer tanto discriminaciones arbitrarias o injustificables en el proyecto del comercio internacional como obstáculos encubiertos a dicho comercio»⁶⁸. Otro ejemplo es el caso de la última Asamblea de las Naciones Unidas sobre el Medio Ambiente (UNEA4), celebrada en marzo de 2019, donde muchos países, en primer lugar Es-

tados Unidos, rechazaron cualquier interferencia de los acuerdos internacionales sobre desarrollo sostenible (por ejemplo, el Acuerdo de París) en las negociaciones comerciales⁶⁹.

Se trata de una constante, **el derecho mercantil internacional prevalece** sistemáticamente sobre el derecho medioambiental y la emergencia climática. Esta jerarquización parece incoherente dado que es imposible reducir drásticamente las emisiones de GEI sin que afecte a la propia organización de la economía mundial y, por lo tanto, al comercio internacional. No obstante, como veremos en este apartado, la mayoría de los responsables de la toma

de decisiones siguen favoreciendo un enfoque basado en la liberalización del comercio y la multiplicación de los acuerdos comerciales, indispensables, según ellos, para el crecimiento, la innovación, el empleo y el desarrollo de las tecnologías ecológicas.⁷⁰ Sin embargo, el comercio y el crecimiento continuo del intercambio de bienes y servicios pueden ser un poderoso factor para aumentar las emisiones mundiales, tal y como veremos más adelante.

2.2 EMISIONES IMPORTADAS

Un primer mito que debe desmontarse rápidamente es el de la **ada-**

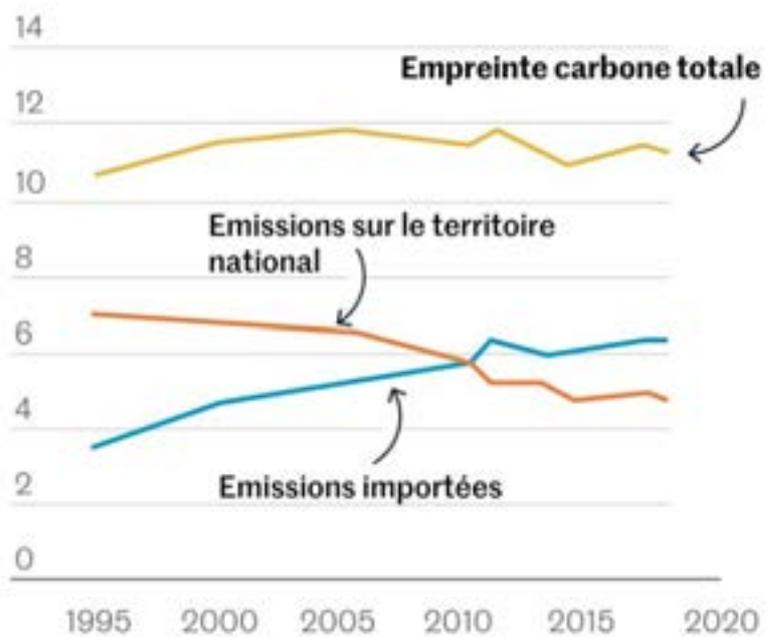


Imagen 8. Evolución de las emisiones importadas en relación con la huella de carbono total. Ejemplo de Francia.

Haut Conseil pour le Climat. Octobre 2020. Maîtriser l'empreinte carbone de la France.

66 Institut Veblen, FNH. Octobre 2019. Mettre le commerce au service de la transition écologique et sociale. 37 propositions pour réformer la politique commerciale européenne.
 67 Le Monde. 22/02/2016. Au nom du climat, rénover les règles du commerce mondial.
 68 Info Compensation Carbone. 13/09/2017. Commerce et climat, les frères ennemis.
 69 Viillard P. 09/06/2020. Le commerce équitable et les politiques de consommation et de production durables.
 70 Véase, por ejemplo, la estrategia de la Comisión Europea Comercio para todos. CE. 14/10/2015. El comercio para todos. Hacia una política de comercio e inversión más responsable. COM/2015/0497.

rente **disminución de las emisiones** en los países occidentales. Algunas de las cifras que estos países presentaron a lo largo de las negociaciones de la ONU, pueden tomarse como ejemplo. La UE redujo oficialmente sus emisiones en un 17,5 % entre 1990 y 2011, lo que la convierte en un buen alumno a nivel mundial. Sin embargo, además de que estas cifras están relacionadas en parte con las crisis o ralentizaciones económicas, solo tienen en cuenta las emisiones producidas en el territorio europeo y no las emitidas en el extranjero para la producción de bienes y servicios importados⁷¹.

Debido a las importaciones, por lo general grandes y crecientes, estas emisiones importadas pueden modificar considerablemente **el balance neto de las emisiones de un país**. La diputada francesa Delphine Batho dijo recientemente que «las emisiones en Francia habían disminuido un 18 % entre 1995 y 2015», pero que en el mismo periodo «las emisiones importadas aumentaron un 93 %» (imagen 8)⁷². En este caso, el PNUMA habla de «reducción de las emisiones nacionales mediante la exportación a los países productores», principalmente economías emergentes como China e India (principales responsables del aumento de las emisiones mundiales)⁷³.

Un planteamiento alternativo, aunque más difícil en términos de metodología y acceso a los datos, es el de contabilizar las **emisiones so-**

Huella de carbono¹

La huella de carbono es la cantidad de GEI cuya emisión está relacionada con el consumo total de bienes y servicios. Este vínculo puede ser directo, por ejemplo, el gasoil o el gas utilizado para calentar una vivienda, o indirecto como la compra de un objeto cuya producción requiere energía de combustibles fósiles. Es importante valorar nuestro papel en el calentamiento global para evitar subestimar ciertos aspectos del mismo y así poder aspirar a reducir nuestro impacto total. No obstante, es necesario disponer de información sobre el comercio y las emisiones asociadas a la fabricación de muchos productos, lo que limita la precisión del resultado. Conviene distinguir la huella de carbono y el inventario nacional del balance de carbono, ya que este último mide las emisiones en un territorio determinado mediante el llamado enfoque territorial.

1 PW IPCC. Abril de 2018. Empreinte carbone : de quelles émissions sommes-nous responsables et comment les réduire ?

bre la base del consumo. Con este enfoque denominado la huella de carbono (véase el recuadro 6), las emisiones del consumo se calculan sumando las de la producción y el uso de los bienes a lo largo del ciclo de vida, y se las vincula después al país importador. Por ejemplo, para un móvil, esto significa incluir el petróleo que se usa para extraer los metales raros, o para un filete de carne, los bosques talados para producir la soja que consume el ganado. Con este tipo de cálculo, el balance de emisiones de Bélgica entre 1990 y 2017 no sería de -17 %, sino de +20 %⁷⁴.

El modo actual de cálculo basado en la producción territorial, debido a la expansión del comercio internacional, ha llevado a **una mayor inclina-**

ción hacia la percepción de las responsabilidades nacionales sobre las emisiones, en detrimento de los países productores: Ejemplo: «oficialmente», las emisiones per cápita de China han superado recientemente a las de la UE. No obstante, si se incluyen las emisiones importadas, se observará que un europeo sigue contaminando más que un chino (8,1 y 6,1 toneladas por habitante y año, respectivamente)⁷⁵.

Estas **fugas de carbono** del Norte hacia el Sur hacen que se cuestione el lugar que tiene el comercio en las negociaciones climáticas y en la distribución de los esfuerzos de reducción de emisiones entre los países. Para luchar de manera más eficaz y equitativa contra el cambio climático, parece esencial que la

71 RAC France. Abril 2013. Les émissions importées. Le passager clandestin du commerce mondial.

72 Le Monde. 02/06/2019. Le casse-tête de la taxe carbone aux frontières de l'UE.

73 UNEP. 26/11/2019. Emissions gap report 2019.

74 Saw-B. 2019. Les verrous économiques de la transition.

75 Le Monde. 26/10/2019. Climat : après une décennie perdue, les Etats doivent réduire drastiquement leurs émissions.

responsabilidad de las emisiones importadas recaiga más en los países consumidores, respetando el principio del trato especial y diferenciado para los países en desarrollo⁷⁶.

2.3 EMISIONES DIRECTAS RELACIONADAS CON EL TRANSPORTE INTERNACIONAL DE MERCANCÍAS

Otro tema pendiente sobre las cuestiones del comercio y del clima es el transporte internacional. Al disociar los lugares de producción y consumo, el crecimiento del comercio mundial⁷⁷ conduce automáticamente a un aumento del transporte de mercancías y, por lo tanto, de las emisiones de GEI. Esta es la **contribución directa del comercio** al cambio climático⁷⁸. Sin embargo, estas emisiones no se contabilizan, ya que los inventarios nacionales están, una vez más, vinculados al principio de producción en el territorio. Según la AIE, el transporte internacional de mercancías representa el 43 % de las emisiones totales de transporte, es decir, el 6 % de las emisiones mundiales en 2010⁷⁹.

Estas cifras pueden parecer modestas si se comparan, por ejemplo, con las de la industria (21 %), la agricultura (24 %) o la energía (25 %)⁸⁰. No obstante, la **tasa de crecimiento** de las emisiones vinculadas al trans-



Superficie de selva destruida en la Amazonia (Brasil, enero de 2010).

porte de mercancías es, con diferencia, la más alta de todos los sectores, debido, concretamente, al continuo crecimiento del comercio⁸¹. Estas emisiones aumentaron un 75 % entre 1990 y 2013, según el Foro Internacional del transporte (FIT). Además, la organización predice un aumento del 290 % para 2050, de los cuales poco más del 40 % se debe al transporte aéreo y marítimo⁸².

El **transporte marítimo** representa casi el 90 % del transporte mundial de mercancías y, según la Organización Marítima Internacional (OMI), podría aumentar sus emisiones entre un 50 y un 250 % para 2050, en función de las perspectivas de crecimiento. En ese momento, la contaminación causada por el transporte marítimo podría llegar al 17 % de las emisiones mundiales, frente al 3 % actual.

Una de las razones de este avance es la **creciente fragmentación de las cadenas de valores** en el mundo. De hecho, hoy en día la comercialización de los bienes intermediarios ha aumentado y es mayor que la de los bienes finales. Como consecuencia de la globalización, en particular de la transformación de China en un «taller del mundo», las exportaciones mundiales de productos intermedios son ahora muy superiores a las de los productos acabados (en 1993 eran iguales en valor: entre el 7 y el 8 % del PIB mundial, en comparación con el 15 % y el 11 % actual). Esto ha dado lugar a un aumento de la escala del comercio mundial (desde el nivel regional hasta el mundial), pero también a una mayor complejidad y fragmentación. Esta extensión de las cadenas de producción implica costes adicionales de transporte y hace

76 Institut Veblen, FNH. Octobre 2019. Mettre le commerce au service de la transition écologique et sociale. 37 propositions pour réformer la politique commerciale européenne.

77 Institut Jacques Delors. 05/12/2019. Verdir la politique commerciale de l'Union européenne : aspects économiques. Policy paper n°245.

78 Le Monde. 11/09/2019. « Il faut intégrer le coût environnemental au commerce des marchandises ».

79 Estas cifras se han obtenido considerando que el conjunto de los transportes marítimos, los vehículos pesados de carretera y dos tercios del transporte aéreo se dedican a las mercancías. El Foro Internacional de Transporte presenta cifras similares: el transporte internacional de mercancías representaría el 30 % de las emisiones del sector del transporte, es decir, el 7 % de las emisiones mundiales. CEPIL. Le commerce peut être un levier dans les négociations climatiques. Consultado el 15/07/2020.

80 Youmatter. 25/11/2019. Quels secteurs émettent le plus de CO₂ en France et dans le monde ?

81 CAS. 2010. Le fret mondial et le changement climatique. Perspectives et marges de progrès.

82 OECD. 2015. Aligning policies for a low-carbon economy.



Imagen 9. Emisiones globales de CO₂ según el modo de transporte (pasajeros y carga).

Our World in Data. 06/10/2020. Cars, planes, trains: where do CO₂ emissions from transport come from?

más compleja la externalidad del impacto medioambiental de los productos⁸³.

Todo esto es aún más problemático porque **las medidas para limitar las emisiones del transporte internacional** son, en el mejor de los casos, muy modestas. De hecho, esta cuestión, al igual que la de las emisiones importadas, no aparece en el Acuer-

do de París, que permite a las organizaciones internacionales competentes regular estos temas. Ahora bien, los acuerdos que están actualmente sobre la mesa en la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) y en la Organización Marítima Internacional (OMI) no contemplan una reducción de las emisiones que sea compatible con el Acuerdo de París. En la OMI, un acuerdo provisio-

rio de abril de 2018 prevé una reducción de al menos el 50 % de las emisiones de GEI respecto a 2008 de aquí a 2050, lo cual es insuficiente para limitar el aumento de las temperaturas a 1,5°C.⁸⁴ En cuanto a la OACI, ha logrado un acuerdo (COR-SIA⁸⁵ por sus siglas en inglés) cuyo objetivo es limitar las emisiones del sector al nivel del 2020. Pero presenta los grandes inconvenientes

El flygskam o la «vergüenza de volar»

7

A raíz de las huelgas de estudiantes por el clima iniciadas en 2018 por G. Thunberg, surge en Suecia el término *flygskam* o «vergüenza de volar». Refleja el sentimiento de culpa que siente una persona por viajar en avión, un modo de transporte conocido por su impacto climático. De hecho, el avión es el modo de transporte más contaminante si se compara por persona y kilómetro recorrido: dos veces más que el coche y hasta 40 veces más que el tren¹. Según la Agencia Internacional de

la Energía (AIE), el sector aéreo representó el 3,4% de las emisiones mundiales en 2017. A esto hay que añadir la emisión de otros gases con un ciclo de vida corto, cuya contribución al efecto invernadero no se evalúa con la misma precisión. Concretamente, se trata de óxidos de nitrógeno (NOx), vapor de agua y partículas finas que tienen efectos sobre la química de la atmósfera y sobre la formación de nubes altas, que provocan indirectamente un calentamiento del clima.

A pesar del enorme parón causado por la crisis de la COVID-19, se espera que las emisiones totales del sector se disparen en los próximos años. Se prevé que el tráfico se duplique de aquí a 2037: 8,2 mil millones de pasajeros en todo el mundo frente a 4,1 mil millones en 2017. Según el Parlamento Europeo y en un escenario *business as usual*, la proporción del transporte aéreo en las emisiones globales podría aumentar hasta casi el 22% en 2050².

1 Le Monde. 13/05/2019. Climat : une étude de la Commission européenne propose de taxer le kérosène des avions.
2 AEE. 29/09/2016. La aviación y el transporte marítimo en el punto de mira.

83 Institut Jacques Delors. 05/12/2019. Verdier la politique commerciale de l'Union européenne : aspects économiques. Policy paper n°245.

84 Le Monde. 12/04/2018. Le transport maritime, maillon faible du climat.

85 CORSIA es el acrónimo inglés de Carbon offsetting and Reduction Scheme for International Aviation, en español: Plan de Compensación y reducción de Carbono para la Aviación Internacional. Adoptado el 6 de octubre de 2016, este plan se basa principalmente en la compra de créditos de carbono por parte de los operadores de aviones a otros sectores a través de una bolsa de valores. El plan prevé una primera etapa (2021-2026) basada en la voluntariedad, seguida de un régimen obligatorio para la fase 2027-2035 (excepto para los países menos desarrollados, los pequeños Estados insulares y los países en desarrollo sin litoral). Este régimen va acompañado de otras medidas de reducción de emisiones, más técnicas u operativas (por ejemplo, nuevas tecnologías, optimización de los vuelos, uso de combustibles alternativos sostenibles). Hasta la fecha, solo 81 Estados, que representan el 77 % de la actividad aérea internacional, están dispuestos a comprometerse. CAE. 2017. Commerce et climat : pour une réconciliation.

de ser (en un principio) voluntario y de centrarse sobre todo en la compensación de las emisiones (véase el recuadro 17), en lugar de en su reducción⁸⁶.

Sin embargo, hay que **relativizar la importancia del transporte internacional** en el total de las emisiones vinculadas a un producto o servicio. En la mayoría de los casos, son los modos de producción los que tienen un mayor impacto en el balance de carbono mundial. Un video de France TV Education explica que el transporte solo representa el 4 % de media de la huella de carbono de un alimento y que de ese 4 %, el 80 % de las emisiones se generan dentro del país de consumo, mientras que solo el 20 % corresponde al transporte internacional⁸⁷. Dentro de la misma actividad de transporte, el rendimiento medioambiental del sistema logístico o de los modos de transporte en los últimos kilómetros recorridos desempeña a menudo un papel más importante que la distancia total. En particular, el transporte marítimo es mucho más eficiente en términos de carbono que el transporte por carretera, téngase en cuenta los grandes volúmenes transportados, las largas distancias recorridas y los elevados índices de ocupación. Por consiguiente, dejando de lado otros posibles efectos sociales o medioambientales, la concentración de las producciones en las localizaciones más eficaces puede ser también una fuente de eficacia de carbono⁸⁸.



Vista aérea de un parque eólico en Noordoostpolder, Países Bajos.

2.4 EMISIONES INDIRECTAS

El impacto directo del comercio internacional en el clima a través del transporte de mercancías es relativamente fácil de entender y, como ya se ha visto, casi siempre es sinónimo de aumento de las emisiones. Pero también hay una serie de **efectos indirectos**, vinculados al aumento del comercio y al desarrollo (diferenciado) de las economías, con efectos más ambiguos y más difíciles de evaluar. Se trata de una combinación de efectos de escala, efectos de composición y efectos técnicos.

- El **efecto de escala** está vinculado al hecho de que el comercio tiende a aumentar de forma global la actividad económica y, por consiguiente, el volumen mundial de las emisiones.
- El **efecto de composición** es el desplazamiento de los lugares de producción que lleva a la liberalización del comercio. Dependiendo de las

ventajas de cada país, la producción de un bien o de un servicio puede desplazarse, o, por el contrario, relocalizarse. El efecto sobre las emisiones de GEI puede ser negativo o positivo, dependiendo de la intensidad de las emisiones del lugar de producción.

- El **efecto tecnológico**, a menudo señalado por los promotores de la política comercial actual, se debe a que la apertura comercial facilita la difusión de las tecnologías, incluidas las más respetuosas para el medioambiente.

A pesar de que los mecanismos teóricos están bien documentados, el **impacto global** de estos diferentes efectos indirectos en el clima es bastante difícil de evaluar.

En términos generales, el comercio aumenta las emisiones totales si el efecto de escala es muy fuerte, es decir, si la facilitación del comercio tiene un fuerte impacto en la producción y el crecimiento mundial (lo que conduce a un aumento del consumo de energía y de las emisiones

⁸⁶ Institut Veblen, FNH. Octobre 2019. Mettre le commerce au service de la transition écologique et sociale. 37 propositions pour réformer la politique commerciale européenne.

⁸⁷ France TV. Consommer local pour sauver la planète ?

⁸⁸ CAE. 2017. Commerce et climat : pour une réconciliation.

de GEI). Dos factores tienden a agravar este efecto de escala: el crecimiento superior a la media de la producción de productos altamente contaminantes (por ejemplo, el acero, el cemento, el aluminio o el ganado) y la falta de diálogo internacional sobre la gestión, eliminación y circulación de los residuos⁸⁹.

En cuanto al efecto de composición, se puede intuir que es globalmente negativo: la división internacional del trabajo, impulsada por los acuerdos comerciales, tiende a relegar a las partes de las cadenas de producción más contaminantes y emisoras de los países con menores niveles de exigencia climática, a menudo verdaderos refugios de contaminación (o paraísos de carbono en el caso del clima).⁹⁰ Este fenómeno de *dumping* ecológico (o fuga de carbono) no es tan evidente. Por una parte, la especialización de los países en función de sus ventajas comparativas, provocada por la apertura comercial, permite potencialmente un uso más eficaz de los recursos naturales y, por lo tanto, reducir las emisiones⁹¹. Por otra parte, existen muchos otros motivos para la deslocalización además de las normas

medioambientales, sobre todo para las empresas menos intensivas en energía: disponibilidad y coste de la mano de obra, estabilidad de las instituciones y del mercado, proximidad de los recursos, calidad de las infraestructuras y servicios públicos⁹², etc.

En cuanto al efecto tecnológico, el comercio puede ser un potente vehículo para el desarrollo de las tecnologías ecológicas, especialmente de las energías renovables, como lo demuestra el rápido descenso de los costes de la energía eólica y solar en los últimos años⁹³. Sin embargo, su participación en la combinación energética mundial sigue siendo muy baja en comparación con la energía fósil: 1,5 % y 81,4 % respectivamente en 2015, según la AIE⁹⁴. Por otra parte, la apertura comercial también puede favorecer la difusión de tecnologías favorables al desarrollo de las energías marrones. El CETA habría provocado, desde su primer año de aplicación, un aumento del 63 % de las importaciones de combustibles fósiles en Europa, incluidas las famosas arenas bituminosas, con un impacto medioambiental desastroso⁹⁵. Por último, pero no por ello menos importante, la

reducción de los costes provocada por el efecto tecnológico, libera recursos financieros que llevan a las empresas y a los consumidores a gastar más y, por lo tanto, a aumentar, mediante un efecto rebote, el flujo de productos (véase el recuadro 8).⁹⁶

En definitiva, la cuestión de los efectos positivos o negativos de la apertura del comercio en el cambio climático es muy difícil de determinar, desde el punto de vista de la ciencia económica, dados los numerosos parámetros y situaciones de los países y sectores⁹⁷. Sin embargo, varios estudios parecen indicar que de todos estos efectos indirectos es **el del efecto de escala el que predomina** y que una mayor apertura comercial aumenta las emisiones de forma global, sobre todo al difundir las prácticas de consumo y el modelo de crecimiento intensivo en carbono del Norte al Sur⁹⁸. Es evidente que no solo se deslocalizan las fábricas de automóviles, ¡sino también el deseo y los medios para comprar un coche propio! Uno de estos estudios estimó que la apertura de las fronteras aumentaba las emisiones mundiales en torno al 5 % en comparación con una situación

89 El acero, el cemento, el aluminio y el ganado son bienes cuyo uso suele incrementarse en las primeras etapas del desarrollo de un país. En este caso, la clase media en aumento de los países emergentes «consume» cada vez más viviendas, infraestructura pública y productos alimentarios, incluida la carne.

90 Institut Veblen, FNH. Octobre 2019. Mettre le commerce au service de la transition écologique et sociale. 37 propositions pour réformer la politique commerciale européenne.

91 Por ejemplo, los economistas G. Grossman y A. Krueger demostraron en 1993 que el TLCAN (Tratado de Libre Comercio de América del Norte entre USA, Canadá y México) reduciría el nivel de contaminación en México por un efecto de composición, que tiene una ventaja comparativa en la agricultura y la industria intensiva en trabajo humano. Wikipedia. Effets du commerce international sur l'environnement. Consultado el 22/07/2020.

92 Institut Jacques Delors. 05/12/2019. Verdier la politique commerciale de l'Union européenne : aspects économiques. Policy paper n°245.

93 En un informe de 2019, la Agencia Internacional de Energías Renovables (IRENA por sus siglas en inglés) informó que el coste de la energía ha disminuido desde 2010 en un 82 % en el caso de la energía solar fotovoltaica, un 47 % en la energía termosolar de concentración (CSP), un 39 % en la eólica terrestre y un 29 % en la eólica marina. Esta reducción de costes se debe, especialmente, a la mejora de las tecnologías, a la economía de escala realizada, a la competitividad de las cadenas de suministro y a la creciente experiencia de los promotores. Por último, la agencia explica que, en general, es más barato poner en marcha nuevas instalaciones de energía solar fotovoltaica y eólica que mantener muchas centrales de carbón. IRENA. 2019. Renewable Power Generation Costs in 2019.

94 Connaissance des énergies. 26/09/2017. Les chiffres clés de l'énergie dans le monde.

95 Según la Fondation pour la Nature et pour l'Homme y el Institut Veblen pour les réformes économiques, la mayoría de estas importaciones proceden de las arenas bituminosas canadienses, que emiten incluso un 49 % más de emisiones de GEI que el petróleo convencional y tienen unos efectos catastróficos sobre la biodiversidad. Libération. 31/07/2019. Quelles mesures du CETA sont mauvaises pour l'environnement ?

96 German NGO Forum Environment & Development. 2009. Climate and Trade. Why climate change calls for fundamental reforms in world trade policies.

97 Institut Jacques Delors. 05/12/2019. Verdier la politique commerciale de l'UE : aspects économiques. Policy paper n°245.

98 Véanse, por ejemplo, las dos publicaciones siguientes: Cole M., Elliott R. 2003. Determining the trade-environment composition effect: the role of capital, labor and environmental regulations. Journal of Environmental Economics and Management, No. 46, págs. 36 a 383 y Managi S. 2004. Trade liberalization and the environment: carbon dioxide for 1960-1999. Economics Bulletin n°17, pág.1-5.

El efecto rebote

El efecto rebote es el fenómeno por el cual la mejora de la calidad tecnológica de un bien tiene como consecuencia el aumento de su consumo. Esto significa que aumentar la eficiencia energética de un producto no reducirá el impacto medioambiental tanto como se esperaba (incluso puede conducir a un aumento) debido al aumento de su uso.

Se ha observado que la mejora del rendimiento de los aviones en cuanto al consumo de queroseno (entre otras cosas, por a una fabricación con materiales más ligeros), no se ha traducido en una reducción global de las emisiones, sino que, por el contrario, ha aumentado debido a la explosión del tráfico aéreo. Se trata de un efecto rebote directo. Un ejemplo más específico es el de un

proyecto de estufas de alto rendimiento energético en Sudán: su difusión masiva habría aumentado en un 40% el consumo de energía a la hora de cocinar.

También se pueden observar efectos rebote indirectos, especialmente cuando el ahorro en un producto genera poder adquisitivo para poder gastar en otro. Hay muchos otros efectos rebote potenciales difíciles de identificar y aún más difícil de cuantificar¹. Algunos autores han llegado a la conclusión de que, en la mayoría de los casos estudiados, el aumento de la eficiencia, gracias a las innovaciones tecnológicas, había conllevado un aumento del consumo que compensaba con creces los beneficios iniciales (un efecto rebote superior al 100%)². El eco-

nomista británico Stanley Jevons, que puso de relieve el efecto rebote ya en 1865, hablaba de un «consumo desenfrenado por la aceleración tecnológica» debido a la reducción de los costes que esta supone.

El efecto rebote es contrario a la llamada curva medioambiental de Kuznets. Esta teoría, muy criticada, parte de la base de que el nivel de contaminación sigue una curva en forma de *u* invertida en función del desarrollo económico: al aumento inicial de la contaminación procedente de la industrialización le sigue una caída, una vez que se cubren las necesidades primarias y cuando el *Homo economicus* se muestra más dispuesto a abordar la degradación del medio ambiente.

¹ Wallenborn G. 2018. Rebounds are structural effects of infrastructures and markets. *Frontiers in Energy Research*, n°6, article 99.

² Magee C., Devezas T. 2017. A simple extension of dematerialization theory: Incorporation of technical progress and the rebound effect. *Technological Forecasting and Social Change* 117, p.ágs196-205.

autárquica, es decir, sin comercio internacional⁹⁹. Esta cifra puede parecer mucho (es comparable con las emisiones de Rusia) y poco a la vez si se tiene en cuenta que la participación del comercio internacional en el producto interior bruto (PIB)

mundial ya ha alcanzado el 30 % (frente a aproximadamente el 5 % en la década de 1950) y que el volumen total de los bienes y servicios comercializados se multiplicó por 9 entre 1980 y 2014¹⁰⁰. Los autores de otro estudio reciente consideran

que más del 30 % de las emisiones de GEI son consecuencia del comercio internacional (también relacionado y «de forma secundaria» con el 68 % de las extracciones de materias primas y el 30 % de la pérdida de biodiversidad)¹⁰¹.

⁹⁹ Shapiro J.S. 2016. Trade costs, CO₂, and the environment. *American Economic Journal: Economic Policy*, vol. 8, no 1, p. 220-254.

¹⁰⁰ CEPII. Le commerce peut être un levier dans les négociations climatiques. Consultado el 16/07/2020.

¹⁰¹ Wiedmann T., Lenzen M. Mayo de 2018. Environmental and social footprints of international trade. *Nature Geoscience*, vol. 11, p. 314-5.

El mito del desacoplamiento

En 2009, el economista británico Tim Jackson publicó el libro *Prosperidad sin crecimiento: Economía para un planeta finito*. Este libro, muy leído en todo el mundo, es considerado por muchos como uno de los más influyentes sobre economía medioambiental de los últimos veinte años.

Uno de los conceptos clave estudiados es el del **desacoplamiento**, es decir, la desconexión entre el ritmo de crecimiento de cierta presión medioambiental (por ejemplo, las emisiones de CO₂) y el de su fuerza motriz (el crecimiento del PIB). A diferencia de la gran mayoría de economistas liberales, T. Jackson sostiene que no puede haber un desacoplamiento absoluto entre el crecimiento económico y su impacto medioambiental. Según él, las sociedades y economías contemporáneas pueden llegar a un desacoplamiento relativo entre el crecimiento y el consumo-contaminación, siendo el ritmo de estos últimos más lento que el primero debido a las innovaciones tecnológicas. Pero el desacoplamiento absoluto, que supondría un aumento del crecimiento del PIB y reduciría su impacto medioambiental, está, en su opinión, fuera de alcance (más aún si ha de ser suficiente para permanecer por debajo de los límites planetarios, véase la imagen 10)¹.

Para entender mejor estos distintos conceptos, sería interesante recurrir a la **ecuación de Kaya**, que debe su

nombre al economista japonés que la desarrolló en los años 90 (y adoptada después por una coalición de empresas sostenibles en Bélgica, véase el recuadro 4):

$$CO_2 = population \cdot \frac{PIB}{population} \cdot \frac{energíe}{PIB} \cdot \frac{CO_2}{energíe}$$

Esta ecuación desglosa el crecimiento de las emisiones (CO₂, el término de la izquierda) en cuatro tipos de crecimiento: la población, el PIB per cápita (es decir, el poder adquisitivo), la intensidad energética (el consumo de energía por unidad de PIB) y la intensidad de carbono (el nivel de emisiones por unidad de consumo de energía).

Con esta ecuación, la lucha contra el cambio climático puede resumirse como la **carrera entre dos conjuntos de variables**: por un lado, la población y el nivel de riqueza, que aumentan las emisiones resultantes de la actividad económica; y por otro lado, la tecnología (intensidad energética y de carbono), que las reduce. Partiendo de la premisa de que es difícil actuar sobre el primer grupo (esto afecta a dos tabúes: el del control demográfico y el del decrecimiento), no queda más que la tecnología para salvarnos. Este es el postulado del crecimiento ecológico. Por ejemplo, en lo que respecta a la intensidad energética, se pueden desarrollar equipos que consuman menos energía (como el aislamiento de los edificios) o, con respecto a la intensidad de carbono,

sustituir la energía fósil por la renovable.

En 2007, el IPCC hizo un análisis histórico para entender mejor la **dinámica global de las emisiones** a lo largo de las últimas cuatro décadas. Calculó que el crecimiento anual del 1,9% de las emisiones mundiales entre 1970 y 2004 se debía a un crecimiento demográfico del 1,6%, un crecimiento del PIB per cápita del 1,8%, una disminución de la intensidad energética del 1,2% y una disminución de la intensidad de carbono del 0,2%. En términos generales, los avances en eficiencia energética y la descarbonización de la energía consumida no han sido suficientes para compensar el crecimiento de la población y de la renta per cápita².

Ante estas dinámicas anteriores y las futuras proyecciones de población e ingresos, el IPCC considera que el desafío del desacoplamiento absoluto es titánico, por no decir desalentador (más aún cuando se trata de situar el uso de los recursos por debajo de los límites planetarios, véase la imagen 10). De hecho, el desacoplamiento a través de la tecnología presenta **numerosos límites**, ya sean los efectos rebote o la deslocalización del impacto medioambiental, como ya se ha visto, o bien límites más físicos o financieros, como las enormes cantidades de materias y superficies necesarias para el despliegue de las energías renovables, el coste de la tran-

1 OFCE. 2012. Faut-il décourager le découplage ? Revue de L'OFCE, n°120, pág. 235-257.

2 GIEC. 2007. Quatrième rapport d'évaluation. Contribution du Groupe de travail III au quatrième Rapport d'évaluation du Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat.

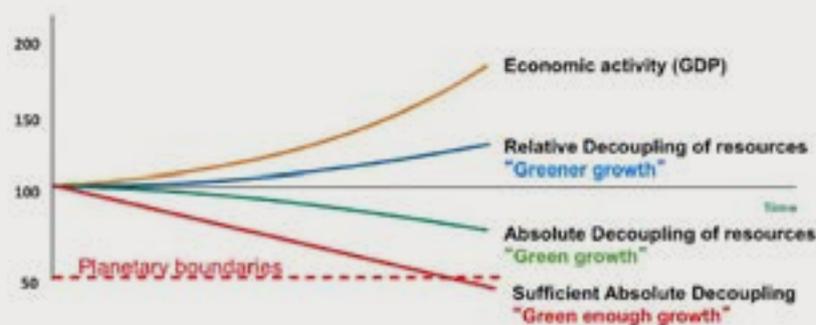
sición energética o incluso las cuantiosas emisiones procedentes del sector digital. Por ejemplo, según The Shift Project, este sector representa entre el 6% y el 10% del consumo mundial de electricidad y el 4% de las emisiones de CO₂, en relación con el crecimiento del tráfico

de vídeos, el Internet de las cosas, así como la inteligencia artificial y las criptomonedas digitales (por ejemplo, el bitcoin o la libra de Facebook, cuyos algoritmos requieren grandes cantidades de recursos informáticos)³.

Frente a esta lógica implacable, T. Jackson no ve otra alternativa que **superar la lógica del crecimiento** (ecológico) para redefinir nuestra visión de la prosperidad, el trabajo, el desarrollo personal y el éxito colectivo.

Imagen 10. Desacoplamiento entre el uso de los recursos y del crecimiento.

Raworth K. 2017. Doughnut economics: seven ways to think like a 21st-century economist.



3 Le Monde 27/09/2019. Après la « honte de l'avion », la « honte du numérique » ?

2.5 INCOHERENCIA ENTRE LAS POLÍTICAS DE COMERCIO Y LAS MEDIOAMBIENTALES

Más allá de estos efectos directos e indirectos del comercio en el clima, existe también un problema fundamental de **incoherencia entre las políticas climáticas y las políticas de comercio**. Estas últimas interfieren y obstaculizan a menudo las decisiones favorables para luchar contra el cambio climático. Para facilitar el comercio y promover la inversión, los Estados han acordado adoptar normas comerciales inter-

nacionales vinculantes, ya sea a nivel multilateral a través de la Organización Mundial del Comercio (OMC) o bilateral mediante ALC¹⁰². Al mismo tiempo, las normas medioambientales siguen siendo esencialmente definidas a nivel nacional, sin mecanismos verdaderamente vinculantes a escala internacional¹⁰³.

Un ejemplo a nivel multilateral es el caso de la provincia canadiense de

Ontario. Paralelamente a la decisión de prohibir las centrales eléctricas de carbón, en 2012 introdujo una tarifa preferencial para la compra de electricidad eólica y fotovoltaica a empresas que utilizaran principalmente mano de obra y materiales locales. La OMC consideró que este sistema, que creaba 20 mil puestos de trabajo, no se ajustaba a las normas comerciales (véase el recuadro 11) y tuvo que eliminarse. Se adoptó también una decisión similar contra India en un procedimiento iniciado por los Estados Unidos en 2013¹⁰⁴.

102 Institut Veblen, FNH, Octubre 2019. Mettre le commerce au service de la transition écologique et sociale. 37 propositions pour réformer la politique commerciale européenne.

103 Cabe recordar que el Acuerdo de París no incluye, a diferencia de su predecesor (el Protocolo de Kioto), un mecanismo de sanción *stricto sensu*. Las contribuciones nacionales de cada país, es decir, los compromisos específicos de reducción de las emisiones, no tienen especialmente un valor vinculante. Sin embargo, cada Estado signatario está obligado a establecer una contribución, a aplicarla y, sobre todo, a revisarla cada cinco años. Le Monde. 14/12/2015. L'accord obtenu à la COP21 est-il vraiment juridiquement contraignant ?

104 Le Monde. 22/02/2016. Au nom du climat, révoquer les règles du commerce mondial.

Las **normas del comercio mundial** se definen en el seno de la OMC, el antiguo GATT (siglas en inglés de General Agreement on Tariffs and Trade). El GATT, que entró en vigor en 1948, no se limitó a definir estas normas, sino que también entabló las negociaciones comerciales entre países miembros para promover la **liberalización del comercio**. Creada en la octava ronda de negociaciones multilaterales en 1994, la OMC es una especie de GATT institucionalizado y reforzado. Es la primera organización internacional verdaderamente vinculante, con un Órgano de Solución de Diferencias (OSD) encargado de juzgar los casos de competencia desleal y los que dificultan la libertad de comercio. Su alcance es actualmente muy amplio: comercio de bienes y servicios, derechos de propiedad intelectual, agricultura, etc.

A pesar de estas diferentes competencias, la **OMC se encuentra hoy en día muy debilitada**. Las negociaciones multilaterales, conocidas como la Agenda de Doha, se suspendieron en 2006 debido a una serie de diferencias entre el Norte y el Sur: los países desarrollados presionan para liberalizar los sectores de bienes

industriales y servicios, mientras que los países en desarrollo (PED) quieren un mejor acceso a los mercados de los países ricos para sus productos agrícolas y textiles, sin dejar de proteger su agricultura e industrias emergentes. En diciembre de 2013 se alcanzó un acuerdo en Bali, pero solo incluye el 10% de la Agenda de Doha. Además, el acuerdo estuvo a punto de fracasar, principalmente por la insistencia de India en mantener su programa de seguridad alimentaria. Finalmente, se negoció una cláusula de paz con Estados Unidos. En 2018, el expresidente estadounidense Donald Trump amenazó con abandonar la organización si no se reformaba. «El consenso mundial, que implícitamente se basa en sacrificar parte de la soberanía a cambio de un comercio basado en normas predecibles y estables, nunca se ha visto tan debilitado», escribió recientemente el exnegociador australiano Dmitry Grozoubski.¹ Para muchos, la cruda realidad es que en sus dos funciones principales (la resolución de litigios comerciales y la negociación de nuevas normas), la OMC está prácticamente paralizada.

Una consecuencia de este debilitamiento del comercio multilateral es que los acuerdos comerciales se han convertido **principalmente en bilaterales o regionales**. De ahí que en la última década se hayan multiplicado los acuerdos de este tipo. Para el 17 de enero de 2020, la OMC contaba con 303 de estos acuerdos en vigor. Como ya señaló Oxfam International en 2007²: el principal problema de estos ALC son las relaciones de poder que crean: se pasa de un marco multilateral, en el que los PED y los países emergentes pueden aliarse y negociar (relativamente) con mayor facilidad, a una relación de uno (o unos pocos) contra unos bloques comerciales que tienen demasiado poder. Estos acuerdos, negociados en su mayoría en secreto, permiten a los (grupos de) países más industrializados forzar las negociaciones a su favor, especialmente en sectores vulnerables como la agricultura. Por lo tanto, estamos ante una partida de ajedrez entre grandes potencias, especialmente entre Estados Unidos y China, con el fin de asegurarse zonas de influencia económica y política.

1 Grozoubski D. 23/08/2020. Business, government must engage on international trade policy. Lowy Institute.

2 Oxfam Internacional. 2007. L'avenir hypothéqué: Comment les accords commerciaux et d'investissement conclus entre les pays riches et les pays pauvres sapent le développement.

Otro ejemplo, esta vez a nivel bilateral, es el oleoducto Keystone XL en Estados Unidos. Este proyecto de transporte de petróleo de arenas bituminosas de Canadá al Golfo de México fue retirado en 2016 por parte del expresidente B. Obama, bajo la presión ciudadana y a falta de un

«interés nacional». No obstante, la multinacional TransCanada decidió demandar al gobierno de los Estados Unidos, recurriendo al TLCAN: el Tratado de Libre Comercio de América del Norte y su mecanismo de solución de diferencias entre inversores y Estados (ISDS véase el recuadro

11). TransCanada, cuyo valor de las acciones se había reducido drásticamente a raíz de la decisión de Obama y que consideraba tal decisión «arbitraria e injustificada», reclamó una indemnización de 15 mil millones de dólares¹⁰⁵.

105 Le Monde. 22/02/2016. Au nom du climat, rénover les règles du commerce mondial.

Mecanismo de solución de diferencias entre inversores y Estados (ISDS por sus siglas en inglés)

Introducido en 2015 durante la movilización contra el tratado comercial TTIP entre la UE y Estados Unidos, el ISDS es un **mecanismo de protección de los inversores** que está incluido en muchos acuerdos comerciales y de inversión. Este instrumento permite a una multinacional sancionar o impedir la aplicación por parte de un gobierno de cualquier legislación que sea contraria a sus intereses como inversor, por ejemplo, en cuestiones medioambientales o de derechos humanos. Muchos movimientos sociales consideran que la resolución de los conflictos entre un país y una multinacional por parte de un tribunal de arbitraje privado resulta especialmente antidemocrática y desfavorable para los derechos humanos o el desarrollo sostenible.

Estaba previsto que dicho mecanismo se incluyera en el CETA: el acuerdo entre la UE y Canadá, pero ante las numerosas y contundentes oposiciones, la Comisión Europea lo reemplazó por un **Sistema de Tribu-**

nales de Inversiones (ICS por sus siglas en inglés de Investment Court System). Este sistema incluye algunos pequeños avances que lo acercan a un sistema de justicia pública. Entre las novedades destacan el nombramiento de árbitros permanentes (mandatos de cinco a diez años) que reciben una «prima de disponibilidad», la creación de un grado de apelación y la adopción de un código de buena conducta. Tras la crisis político-mediática en otoño de 2017 en la que Valonia se opuso a la firma de Bélgica del CETA, el Tribunal de Justicia Europeo verificó y aprobó la compatibilidad del ICS con el derecho europeo.

A pesar de los cambios, este sistema sigue teniendo el defecto de ser muy **favorable para las empresas**. Sus defensores sostienen que la inversión debe ser protegida (y, por lo tanto, atractiva), a lo que la sociedad civil objeta que los marcos legislativos existentes, es decir, los nacionales, suelen estar lo suficientemente desarrollados como para

garantizar esta protección.¹ Además, el ICS sigue siendo una justicia de excepción en la que solo las empresas pueden presentar denuncias y en la que los tribunales nacionales no tienen voz. En efecto, los inversores privados conservan la posibilidad de recurrir directamente al tribunal de arbitraje sin tener que agotar primero las vías de recursos de los órganos jurisdiccionales nacionales (a diferencia de cualquier ciudadano que debe dirigirse primero a los tribunales nacionales antes de acudir a un tribunal supranacional, como el Tribunal Europeo de Derechos Humanos)².

Por último, este sistema de protección de las inversiones, incluso en su versión modificada, da lugar a una forma de «**paralización reglamentaria**», es decir, impide a las autoridades públicas aplicar políticas demasiado desfavorables a los inversores por temor a las acciones judiciales.

1 Cermak M. 10/07/2015. TTIP : retour sur les enjeux d'un vote mouvementé et les choix des eurodéputés belges.
2 ESF. Julio de 2019 Arbitrage : les raisons de cette « justice d'exception » et les moyens d'en sortir.

Estos ejemplos ilustran hasta qué punto la «dilución de la soberanía en la globalización del comercio¹⁰⁶» conduce a una **reducción del margen de maniobra** de los Estados y las comunidades locales en relación con la transición ecológica. Como lo resume el exministro francés de

Transición Ecológica N. Hulot: «¿Cómo vamos a rendir cuentas a la historia si las políticas de interés general, desarrolladas de forma democrática, pueden ser impugnadas por la justicia de excepción en nombre de su impacto en la actividad económica?»¹⁰⁷.

El mero inicio de negociaciones o la perspectiva de un acuerdo comercial pueden tener una **profunda influencia previa** en las políticas públicas. Las negociaciones para el TTIP y el CETA han llevado a la UE, bajo presión estadounidense y canadiense, a abandonar una directiva sobre la

106 Saw-B. 2019. Les verrous économiques de la transition.

107 Institut Veblen. Octobre 2019. Mettre le commerce au service de la transition écologique et sociale. 37 propositions pour réformer la politique commerciale européenne.



Protesta contra el TTIP y el CETA ante el Parlamento Europeo en Estrasburgo (Francia, 15 de febrero de 2017).

calidad de los combustibles que pretendía reducir las emisiones relacionadas con el transporte y que planteaba penalizar las arenas bituminosas, mucho más contaminantes. Este tipo de negociaciones son una oportunidad para que muchos grupos de presión, como los de los sectores de la aviación, de la automoción o las industrias extractivas, exijan el desmantelamiento de regulaciones medioambientales, percibidas como «barreras al comercio»¹⁰⁸.

Los acuerdos comerciales también presentan el riesgo fundamental de una **armonización a la baja** de las normas medioambientales o

sociales. La mayor parte de las negociaciones en curso se refieren principalmente a los aspectos no arancelarios, es decir, a la armonización de las normas para facilitar el comercio (por ejemplo, las normas de emisiones de los automóviles o de seguridad de los juguetes), lo que ha provocado que los derechos de aduana se hayan reducido bastante en el comercio mundial (a menudo por debajo del 5%).¹⁰⁹ Dado el nivel generalmente más bajo de regulaciones en países no pertenecientes a la UE (especialmente en la agricultura y la alimentación), existe un gran riesgo de que esta reduzca sus ambiciones, por ejemplo climáticas, en

honor a «todo por el comercio» y del aumento de los intercambios.

Esto resulta aún más problemático si se tiene en cuenta que los nuevos acuerdos negociados por la UE, como el CETA, incluyen mecanismos denominados de **cooperación reguladora**, que permiten continuar la labor de armonización de los marcos reguladores una vez firmado un acuerdo. El riesgo es que este tipo de mecanismo solo considera una regulación desde el punto de vista de su carácter restrictivo o limitado para el comercio (especialmente bajo la influencia de los grupos de presión industriales) e impide cualquier debate democrático y social más amplio¹¹⁰.

108 Alternatives Economiques. 10/12/2015. Commerce ou climat : la Commission européenne a fait son choix.

109 Los aranceles apenas representan el 3,4 % en Estados Unidos, el 5,5 % en la Unión Europea, el 4,6 % en Japón y el 0,2 % en Singapur. No son mucho mayores en los países emergentes: 9,6 % en China, 10 % en Rusia, 7,6 % en Sudáfrica, 13,7 % en India y 13,5 % en Brasil. Esta situación es relativamente diferente a la de hace apenas una década cuando Oxfam International denunció en su informe « Deux poids, deux mesures » (« Dos pesos, dos medidas »), las grandes diferencias de protección comercial entre los países del norte y del sur; los primeros mantienen unas barreras arancelarias muy elevadas, mientras exigen a los países en desarrollo la apertura de sus fronteras. Oxfam 2002. Deux poids, deux mesures. Commerce, globalisation, et lutte contre la pauvreté. Pour un commerce équitable.

110 CEO. 08/04/2015. TAFTA/TTIP – Coopération réglementaire : coopérer pour moins réglementer.

Estas tendencias son muy preocupantes porque desde hace muchos años se ha producido una **multiplicación de los ALC** bilaterales que establecen relaciones de poder desfavorables para los (grupos de) países más débiles (véase el recuadro 10).

Desde cualquier punto de vista, parecería esencial incluir en estos acuerdos **normas mínimas** en lo relacionado con el medioambiente o

el derecho laboral. Existen muchas normas de este tipo en la nueva generación de acuerdos de la UE (por ejemplo, con Corea), a través de capítulos sobre comercio y desarrollo sostenible (TSD por sus siglas en inglés), pero estos no tienen carácter vinculante y se limitan a recordar los compromisos medioambientales adquiridos por los Estados¹¹¹.

Del mismo modo, debería ser posible evaluar mejor el **impacto ex ante de**

los acuerdos comerciales, especialmente a nivel climático. Un aspecto positivo es que los ALC de la UE, desde 2002, están sujetos a una evaluación del impacto general sobre el desarrollo sostenible.¹¹² Sin embargo, en la práctica, sus resultados no condicionan la firma de los tratados, algunos se firman incluso antes de que se haya completado el estudio de impacto¹¹³.



El HMM Algeciras, el portacontenedores más grande del mundo, en un brazo de mar en Zelanda, junio de 2020.

111 Institut Veblen, FNH. Octubre 2019. Mettre le commerce au service de la transition écologique et sociale. 37 propositions pour réformer la politique commerciale européenne.
112 European Commission. Sustainability Impact Assessments. Consultado el 22/07/2020.
113 E&F. Juin 2020. Accords de libre-échange : une marche à (p)oursuivre ?

El comercio mundial en la actualidad¹

El comercio (la actividad económica de compra y reventa de bienes y servicios) mundial ha evolucionado mucho en las últimas décadas. La globalización ha supuesto una **intensificación de los volúmenes**, así como un profundo cambio en las **zonas de producción** y en la **propia naturaleza de los productos comercializados**: hoy en día, la mayoría procede de empresas multinacionales (80 mil empresas matrices, vinculadas a unas 780 mil filiales y subfiliales en todo el mundo) que distribuyen las diferentes fases de producción en diferentes lugares, en función de sus ventajas. Un ejemplo sería la fabricación en países con una mano de obra barata (sobre todo en el Sur), mientras que la innovación y el *marketing* (y, por lo tanto, el valor añadido) se llevan a cabo generalmente en los países ricos o industrializados. El resultado es que casi el 80% del comercio actual se debe al comercio de bienes intermedios y componentes industriales entre los eslabones de una misma cadena de producción. Otras de las consecuencias son la recuperación de países emergentes, auténticos «países fábrica», y el fuerte crecimiento del comercio Sur-Sur. A pesar de que el comercio Norte-Norte entre los países desarrollados representaba más de dos tercios del comercio mundial a principios de los años 90, ahora representa menos de la mitad y el comercio Sur-Sur ha pasado de menos de una quinta parte a más de

una tercera parte del comercio mundial a lo largo de la última década.

Frente a la descentralización del mundo resultante de este aumento de poder de los países emergentes y en un contexto de crisis correlativa del multilateralismo comercial, la **UE intenta seguir siendo competitiva** a través de una política comercial agresiva. Para ello, desde principios de los años 2000, ha multiplicado el número de tratados bilaterales denominados de nueva generación, con un alcance muy amplio, que abarca cuestiones como los derechos de propiedad intelectual, el comercio de servicios, la inversión, la competencia y la contratación pública (por ejemplo, la que se ha llevado a cabo últimamente con Canadá, Japón, Singapur y Vietnam). La crisis de la COVID-19, al reforzar una tendencia mundial a la desglobalización, el repliegue de la identidad y la relocalización, también ha llevado a la Comisión a adoptar un modelo conocido como autonomía estratégica abierta. Detrás de esta enrevesada expresión, la idea es que la UE refuerce la defensa de sus propios intereses (por ejemplo, la autosuficiencia en algunos productos sanitarios cruciales), mientras sigue colaborando con sus socios y aliados para resolver los principales retos globales, como el cambio climático. En el plano puramente comercial, esto significa defender las normas multilaterales, protegiéndose contra las prácticas desleales,

es decir, se trata de equilibrar una Europa abierta a la actividad económica con otra que proteja a su población, sus empresas y sus normas².

En cuanto al antiguo país emergente, China, se ha convertido hoy en día en la segunda potencia económica más grande del mundo, detrás de Estados Unidos, con el que se libra **una nueva guerra fría**, pero esta vez comercial y tecnológica. Washington, que sufre un gran déficit comercial (380 mil millones de dólares en 2019), ha implementado una serie de impuestos a las importaciones chinas estos últimos años (un total de más de 250 mil millones de bienes importados a finales de agosto de 2019), acusándolos de espionaje en el sector de las nuevas tecnologías. China respondió tasando los productos estadounidenses (110 mil millones de dólares) y devaluando su moneda para impulsar sus exportaciones. A principios de 2020 se negoció un acuerdo preliminar a modo de tregua con el que China se comprometía a comprar 200 mil millones de dólares adicionales de productos estadounidenses para 2022. Sin embargo, en el marco de una gran crisis económica mundial tras la crisis de la COVID-19, no está claro que China pueda cumplir este compromiso. Es probable que esta guerra comercial solo traiga consigo perdedores, sobre todo víctimas colaterales como la Unión Europea y los países en desarrollo³.

1. Viillard P. 23/11/2015. Tout ce que vous avez toujours voulu savoir sur le commerce (sans jamais oser le demander).

2. CE. 16/06/2020. Une politique commerciale revisitée pour une Europe plus forte. Note de consultation.

3. Le Soir. 11/06/2020. La pandémie pèse sur l'accord commercial Chine-USA, reconnaît Pékin.

2.6 UNA LIBERALIZACIÓN CON BENEFICIOS ECONÓMICOS ESCASOS E INCIERTOS

Si al menos estos diferentes efectos en el clima sirvieran para crear más riqueza (idealmente al servicio del empleo y la reducción de las desigualdades)... pero la **relación entre la liberalización comercial y el crecimiento del PBI** parece cada vez más frágil, lo que quita otro argumento a los defensores del libre comercio (sin considerar siquiera el carácter imperfecto del PBI como indicador de bienestar). Algunos estudios sugieren que existe una creciente desconexión entre la producción mundial y los flujos de bienes y servicios que tienden a disminuir bruscamente desde la crisis financiera mundial de 2007-2009¹¹⁴. Esto podría ser una señal de que la expansión de las cadenas de valor mundiales habrían alcanzado un límite máximo y que las ganancias económicas de los nuevos acuerdos comerciales estarían sujetas a rendimientos decrecientes¹¹⁵.

De manera contraria a la intuición, la multiplicación de los acuerdos bilaterales de comercio también puede constituir numerosos **obstáculos para el mismo**. Uno de ellos

es lo que el economista indio Jagdish Bhagwati llama *spaghetti bowl*, es decir, una acumulación y complejización de las normas de origen que pueden ser contraproducentes y generar costes que representen una forma de derecho de aduana implícito¹¹⁶. Otro efecto perjudicial es la llamada desviación: el aumento de intercambios entre dos bloques económicos que provoca que un tratado de libre comercio sustituya parcialmente al comercio realizado anteriormente con el resto del mundo, lo que reduce sus potenciales beneficios económicos¹¹⁷. Por último, hay que señalar que los estudios de impacto económico en los que se basa la Comisión Europea para justificar la negociación de nuevos acuerdos, se basan en modelos matemáticos forzosamente imperfectos y, sobre todo, en hipótesis a menudo reductoras y especialmente optimistas¹¹⁸.

2.7 EJEMPLO DEL ACUERDO COMERCIAL UE-MERCOSUR

El acuerdo comercial firmado el 28 de junio de 2019 entre la UE y los países del Mercosur (Brasil, Argentina, Uruguay y Paraguay) es probablemente el caso más representa-

tivo de las incoherencias presentadas anteriormente¹¹⁹.

El acuerdo, que se firmó tras más de veinte años de negociaciones, crea uno de **los espacios comerciales más grandes** del mundo que abarca nada menos que a 780 millones de personas y un 25 % del PIB mundial. Denominado el acuerdo Cars for cows (Coches para vacas), tiene como objeto la simplificación administrativa, la eliminación de las barreras no arancelarias y una reducción progresiva de los aranceles sobre una amplia gama de productos, principalmente agrícolas por parte del Mercosur (por ejemplo, carne de vacuno, aves de corral, etanol) e industriales por la de la UE (como automóviles, productos químicos, textil). Significa, por ejemplo, que el 90 % de las exportaciones de Brasil se incorporarán a la UE libres de derechos, lo que supone un aumento considerable en comparación con el 24 % actual¹²⁰. Según el gobierno brasileño, esto aumentaría su PIB en unos 20 mil millones de euros en quince años y sus exportaciones en 88 mil millones de euros para 2035¹²¹.

Además de sus numerosos daños potenciales para la agricultura europea y para la industria en los países del Mercosur, este acuerdo es muy problemático desde el punto de vista **climático**. Una de las razones

114 Jean S. Juillet de 2016. Pas de printemps pour le commerce mondial. Confrontations Europe n°114.

115 Institut Veblen, FNH. Octobre 2019. Mettre le commerce au service de la transition écologique et sociale. 37 propositions pour réformer la politique commerciale européenne.

116 Wikipedia. Spaghetti bowl effect. Consultado el 06/01/2021.

117 The Conversation. 15/01/2017. Les traités commerciaux favorisent-ils le commerce mondial ?

118 En las negociaciones del TTIP con los Estados Unidos en 2015, la UE presentó una evaluación del impacto que había encargado. A pesar de las muy optimistas suposiciones en cuanto al efecto del acuerdo sobre la reducción de las barreras no arancelarias, este estudio predijo solo un 0,5 % de crecimiento adicional en 10 años, o lo que es lo mismo, un 0,05 % anual, tasa que se considera estadísticamente insignificante. La Libre Belgique. 08/02/2015. Nous n'avons pas besoin du TTIP!

119 El término Mercosur es el acrónimo de Mercado Común del Sur. El acuerdo alcanzado en junio de 2019 se refiere a la parte comercial de un acuerdo de asociación más amplio que también incluye una parte política y una parte de cooperación aún no finalizadas. ESF. Février 2020. Les dessous de l'accord commercial UE-MERCOSUR.

120 Climate Tracker. 08/07/2019. Cars for cows: "the EU's worst trade agreement for the climate".

121 Le Monde. 29/06/2019. Au Brésil, l'accord commercial entre le Mercosur et l'Europe affole les ONG environnementales.



Rueda de prensa sobre el acuerdo UE-Mercosur en la cumbre del G20 en Osaka (Japón), junio de 2019.

es la naturaleza de los bienes que se intercambian, principalmente productos agrícolas muy contaminantes, en concreto el ganado y la soja de los países sudamericanos¹²². Para ellos, se puede hablar de «doble castigo climático», ya que además de las emisiones derivadas de su forma de producción industrial (fertilizantes, estiércol, gases del ganado), provocan importantes cambios en el uso del suelo: la deforestación, sobre todo mediante la práctica de la quema. La disminución de bosques (amazónicos), generalmente significa una pérdida de carbono, pero también que haya una menor absorción de CO₂ mediante la fotosíntesis. En este sentido, es interesante recordar que el 80 % de la deforestación mundial se debe a

actividades agrícolas¹²³ (2/3 solo para el ganado en el caso de la Amazonia)¹²⁴. Finalmente, la ONG Grain calculó que el acuerdo podría provocar un aumento del 34 % de las emisiones con respecto al nivel actual de intercambios entre los dos bloques (y esto considerando solamente ocho productos agrícolas claves, sin incluir la soja)¹²⁵.

Lo ideal sería que el acuerdo condicionara la reducción de los aranceles cuando no haya una relación entre los productos importados por la UE y la deforestación. No obstante, este acuerdo no contiene **ninguna garantía de un sistema de trazabilidad** que permita asegurar las condiciones de cría o de origen de los alimentos del Mercosur. Además, los

sistemas existentes se incumplen en muchas ocasiones. Por ejemplo, una investigación reciente de un consorcio de medios de investigación mostró que la empresa brasileña JBS, líder mundial de la carne, se abastecía directamente de ganado vacuno criado en una granja ilegal y condenada por deforestación. Se limitaba a transportar el ganado en camiones a una granja legal, antes de enviar la carne a la UE¹²⁶. Esta falta de control también es un problema en el caso de la soja, debido a su relación con la deforestación y los grandes volúmenes exportados a la UE (véase más abajo)¹²⁷. En general, los mecanismos de control fronterizo incluidos en el acuerdo UE-Mercosur son muy escasos, ya que los controles previstos son poco frecuentes y están a cargo de las partes exportadoras, a través de intermediarios autorizados. Además, esto plantea numerosas cuestiones a nivel sanitario, dados los tipos y volúmenes de pesticidas, hormonas, antibióticos, harinas animales, etc., utilizados en la agricultura de los países del Mercosur (por no hablar de la competencia desleal que esto supone para los agricultores europeos)¹²⁸.

Los defensores del acuerdo comercial **argumentan que**, habría impedido que el presidente brasileño J. Bolsonaro se retirara del Acuerdo de

122 El acuerdo UE-Mercosur podría generar un aumento de más del 70 % de las importaciones de carne de vacuno para 2032, lo que reduciría considerablemente los precios en el sector y aumentaría todavía más la precariedad de los agricultores europeos. LSE. July 2020. Sustainability impact assessment in support of the association agreement negotiations between the European Union and Mercosur.

123 Le Monde. 07/09/2015. 80 % de la deforestación est due à l'agriculture. Cabe recordar que el cacao también es una las principales fuentes de deforestación, especialmente en África occidental que es la principal zona de producción del mundo. Véase.: Brack D. 12/06/2019. Towards sustainable cocoa supply chains: regulatory options for the EU.

124 Guéneau S. 2018. Durabilité des chaînes globales de valeur du soja et de la viande de bœuf en Amazonie : conséquences d'une gouvernamentalité néolibérale ». Brésil(s), 13.

125 Grain. 25/11/2019. L'accord commercial UE-Mercosur va intensifier la crise climatique due à l'agriculture.

126 The Guardian. 27/07/2020. Revealed : new evidence links Brazil meat giant JBS to Amazon deforestation.

127 Una vez más, hay que destacar la total incoherencia con la voluntad de la UE de reforzar su acción de protección y restauración de los bosques. Greenpeace. Quelle est la position de Greenpeace sur l'accord de libre-échange entre l'UE et le Mercosur? Consultado el 25/07/2020.

128 Por ejemplo, el 74 % de los productos fitosanitarios utilizados en Brasil están prohibidos en Europa. E&F. Février 2020. Les dessous de l'accord commercial UE-MERCOSUR.

París, una de sus promesas electorales¹²⁹. Sin embargo, es dudoso que el presidente populista tenga alguna ambición en este ámbito. Como informa Greenpeace, desde que llegó al poder en enero de 2019, «el gobierno de J. Bolsonaro ha desmantelado protecciones ambientales, tolerado incursiones de hombres armados en tierras de pueblos indígenas y supervisado un aumento espectacular de la tasa de deforestación en la Amazonia»¹³⁰. De hecho, un informe del Instituto Nacional de Investigaciones Espaciales de Brasil indica que la tasa de deforestación ha aumentado un 88 % entre junio de 2018 y junio de 2019, lo cual acerca a la selva amazónica a un punto de no retorno, sinónimo de conversión en sabana.¹³¹¹³²

En la práctica, no hay nada que obligue a respetar **las cláusulas sociales o medioambientales** a los países firmantes del acuerdo UE-Mercosur. En realidad, estas cláusulas se incluyen en el capítulo sobre el desarrollo sostenible, que queda excluido del mecanismo de sanciones y de solución de diferencias¹³³. Concretamente, esto significa que en caso de incumplimiento del Acuerdo de París por una de las partes, no se podrá aplicar ninguna sanción comercial¹³⁴. Se trata claramente de



Deforestación causada por la ganadería en la selva amazónica.

una oportunidad perdida, ya que el apalancamiento comercial puede ser un gran medio de presión sobre las políticas públicas de los países del Mercosur, por ejemplo en lo relativo a la deforestación. De este modo, la evaluación de impacto de la Comisión Europea recomienda mejorar las políticas contra la deforestación, reconduciendo y ampliando la moratoria de la soja cultivada en tierras desforestadas después de 2006, a otras regiones brasileñas que no sean el Cerrado¹³⁵.

En este contexto, varios responsables europeos han anunciado su **oposición a la ratificación** del acuerdo en su estado actual, a menudo bajo la presión de algunas ONG y

sindicatos agrícolas (por ejemplo, en Francia, Irlanda, Luxemburgo o Eslovaquia)¹³⁶. Sin duda, el más notable ha sido el presidente francés E. Macron quien, frente al recrudecimiento de los incendios en la Amazonia en el verano de 2019 y la falta de reacción de J. Bolsonaro, protagonizó un virulento y mediático enfrentamiento con el presidente brasileño. No obstante, como suele ocurrir con el político francés, esta oposición podría quedarse en un mero acto de comunicación o una maniobra política. Al igual que la mayoría de los países europeos, Francia es un gran importador de soja, de la que depende en gran parte su agricultura para alimentar a su ganado (plantas proteicas alterna-

129 La campaña electoral de J. Bolsonaro para las elecciones presidenciales se centró en: armas, religión y ganado. Este programa tan conservador, supone un endurecimiento de la política de seguridad, un compromiso con el conservadurismo religioso y un fuerte apoyo al sector bovino, sinónimo de expansión de la frontera agrícola mediante la deforestación. Ghiotto L., Echaide J. Analysis of the agreement between the European Union and the Mercosur. A report for The Greens/EFA in the European Parliament.

130 Le Monde. 29/06/2019. Au Brésil, l'accord commercial entre le Mercosur et l'Europe affole les ONG environnementales.

131 La comunicación de esta información provocó el despido del director del instituto por parte de J. Bolsonaro. Ghiotto L., Echaide J. Analysis of the agreement between the European Union and the Mercosur. A report for The Greens/EFA in the European Parliament.

132 Los científicos estiman que este punto de no retorno se situaría entre el 20 % y el 25 % menos de superficie forestal que en los años cincuenta. Este punto de inflexión, que dispararía un proceso irreversible de sabanización, ya casi se ha alcanzado. Evidentemente, esto tendría consecuencias dramáticas para el clima y la biodiversidad, pero también para la agricultura, ya que la selva amazónica desempeña un papel muy importante en el ciclo del agua (regional e incluso mundial). Reporterre. 30/08/2019. « La forêt amazonienne pourrait rapidement devenir une savane ».

133 El propio lenguaje que se usa en el capítulo del desarrollo sostenible es cuestionable, pues el peligro se encuentra a menudo en los detalles. El artículo 6 sobre comercio y cambio climático establece que «las partes cooperarán, según proceda, en cuestiones de cambio climático relacionadas con el comercio a nivel bilateral, regional y en foros internacionales como la CMNUCC. La expresión *cuando proceda* da a los Estados un amplio margen de maniobra para evitar compromisos concretos en este ámbito. Ghiotto L., Echaide J. Analysis of the agreement between the European Union and the Mercosur. A report for The Greens/EFA in the European Parliament.

134 CNCD. UE-Mercosur : un accord incohérent avec le Green Deal.

135 Bricmont S. 22/07/2020. L'accord UE-Mercosur, une réalité dès novembre ?

136 Véase la posición de la plataforma UE-Mercosur en Bélgica.

tivas, leguminosas como los guisantes, las habas o los altramuces, están poco desarrolladas o son poco competitivas en comparación con el modelo agrícola de los países del Mercosur)¹³⁷. Más recientemente, el propio Parlamento Europeo ha adoptado una enmienda que se opone a la ratificación del acuerdo en su forma actual, lo que hace aún más incierto el futuro del tratado¹³⁸.

Sin embargo, este episodio ha conseguido poner de manifiesto **los vínculos entre el clima, la deforestación y el comercio**, que, como se aprecia, no pueden abordarse por separado. La explotación forestal y los incendios indiscriminados son los primeros pasos de la extensión de las fronteras agrícolas y, por consiguiente, del aumento de la superficie destinada a la exportación de productos hacia, por ejemplo, los países de la UE. Es evidente que el acuerdo comercial UE-Mercosur agravará estos efectos devastadores sobre el medioambiente en general, y sobre el clima en particular, a cambio de obtener un impacto económico insignificante (0,1 % de aumento del PIB para la UE de aquí a 2032, según la evaluación de impacto encargada por la Comisión Europea¹³⁹). Como señala N. Hulot, «la firma de este tipo de acuerdo demuestra una falta de enfoque sistémico y global en la lucha contra el cambio climático» y es «completamente contradictorio con las ambiciones climáticas declaradas»¹⁴⁰.

2.8 EJEMPLO DEL TRATADO DE LA CARTA DE LA ENERGÍA (TCE)

La cantidad de instrumentos de comercio e inversión que dañan la justicia social y medioambiental parece interminable. Después de luchar contra los acuerdos TTIP, CETA, UE-Mercosur, etc., la sociedad civil (europea) descubrió un nuevo peligro: el **Tratado sobre la Carta de la Energía (TCE)**. Probablemente este acrónimo no les diga nada, ya que, por lo general, no es conocido, excepto por las empresas transnacionales que lo utilizan cada vez más para demandar a los Estados que amenazan sus inversiones. Denominado por la eurodiputada francesa Manon Aubry «el seguro de vida de la energía fósil», este tratado es otro ejemplo de incoherencia y barreras político-legales en la lucha contra la emergencia climática.

El TCE, que entró en vigor en 1998 a falta de un auténtico debate público, establece **un marco jurídico para el comercio y la inversión** en el ámbito de la energía entre 53 partes contratantes (Bélgica y casi todos los Estados miembros de la UE, con la notable excepción de Italia). El objetivo original del tratado era proteger y, por lo tanto, atraer a los inversores extranjeros en el sector energético, en particular a la Europa occidental de la posguerra fría. En concreto, su ob-

jetivo era garantizar el abastecimiento de Europa occidental mediante el desarrollo del potencial energético de los países de Europa central y oriental, en un contexto de incertidumbre en el suministro energético (téngase en cuenta la Guerra del Golfo y el aumento del poder económico de Asia, gran consumidor de energía)¹⁴¹.

Sus disposiciones más importantes (y que siguen en vigor) se refieren al comercio de materias y productos energéticos, su transporte y, sobre todo a la solución de diferencias entre inversores y Estados, la famosa **cláusula de arbitraje ISDS** (véase el recuadro 11). A través de este mecanismo, veinte años después de su entrada en vigor, el TCE está demostrando ser un instrumento extremadamente peligroso para la transición energética (véase el recuadro 13). Este mecanismo permite a cualquier empresa, inversor o accionista privado, demandar a una autoridad pública ante tribunales de arbitraje privados por cualquier acción o regulación que pueda afectar a sus inversiones. Esto puede implicar tanto a expropiaciones directas (por ejemplo, nacionalización) como indirectas. En la práctica, estas últimas se refieren a casi cualquier tipo de medidas legislativas o reglamentarias (por ejemplo, aumento del salario mínimo, aumento de las normas sobre la calidad del aire) que tengan el efecto de reducir sustancialmente los beneficios de un inversor privado. En muchos casos,

137 En 2019, Brasil (46 %), Argentina (43 %) y Paraguay (4 %) representaban en conjunto el 93 % de las importaciones de harina de soja de la UE. Committee for the Common Organisation of Agricultural Markets. 2019. EU Oilseed Complex Trade 2019/20.

138 Ouest France. 07/10/2020. L'accord UE-Mercosur « ne peut pas être ratifié tel quel », selon le Parlement européen.

139 LSE. July 2020. Sustainability impact assessment in support of the association agreement negotiations between the European Union and Mercosur.

140 Euractiv. L'accord UE-Mercosur plombe la lutte pour le climat.

141 CNCD. Mai 2020. Réformer le traité sur la charte de l'énergie. Note politique #27.



Mina de carbón a cielo abierto (Brandenburgo, Alemania).

las indemnizaciones reclamadas se refieren no solo a las inversiones ya realizadas, sino también a las pérdidas de los beneficios previstos.

El gigante energético Vattenfall, por ejemplo, ha demandado a Alemania por las restricciones medioambientales impuestas a una central de carbón y por su salida de la energía nuclear. La empresa británica Rockhopper reclamaba 350 millones de euros a Italia por prohibir la perforación de petróleo y de gas cerca de sus costas. Las cantidades en juego son tan grandes que tan solo la amenaza puede ser suficiente para hacer que los Estados se doblegen. Es el caso de Francia, que preveía no prorrogar las concesio-

nes petrolíferas en su proyecto de ley de 2018, proyecto que finalmente fue enmendado y desmontado a raíz de una amenaza de arbitraje. Concretamente, son las grandes empresas de petróleo, gas y carbón las que están recurriendo de forma masiva al TCE, por ejemplo, ante las prohibiciones de las perforaciones petrolíferas, el rechazo de proyectos de oleoductos, la aplicación de impuestos a los combustibles fósiles o las moratorias y salidas graduales de las energías controvertidas. En total, ya se habrían pagado más de 51 600 millones de euros a costa de los contribuyentes en los 128 casos conocidos, lo que hace de este tratado el **instrumento más utilizado por los inversores priva-**

dos ante los tribunales de arbitraje. Eso sin contar con los acuerdos amistosos entre Estados y empresas para evitar las condenas¹⁴².

Otro componente muy peligroso del TCE es una cláusula llamada «de supervivencia», que prolonga los efectos del tratado durante 20 años después de la salida de una parte contratante. De esta manera, los inversores pueden seguir demandando a un Estado aunque no sea parte del TCE (por ejemplo, Italia, retirada desde 2016, pero atacada, como ya se ha visto, por Rockhopper). En cualquier caso, por ahora, no ha habido una reducción del número de signatarios. Al contrario, el TCE **se está expandiendo** y amenaza

142 E&F, Janvier 2020, Climat et énergie : La Belgique et l'Union européenne sont-elles schizophrènes ? Analyse du Traité sur la Charte de l'énergie (TCE).

con encerrar cada vez a más países en políticas energéticas favorables al sector privado¹⁴³. Esto afecta más concretamente a unos 30 países en desarrollo, cuyos responsables a menudo desconocen los riesgos financieros y políticos asociados a la adhesión¹⁴⁴.

Por lo tanto, el TCE representa un **gran obstáculo para la transición energética**. Desde su entrada en vigor en 1998, las emisiones acumuladas protegidas por el TCE se han estimado en 57Gt CO₂, casi el doble del presupuesto de carbono que le queda a la UE para el periodo 2018-2050, es decir, para respetar el límite de +1,5°C de calentamiento fijado por el Acuerdo de París¹⁴⁵. Por lo tanto, el TCE es claramente incompatible con este acuerdo, así como con muchos otros compromisos de la UE, como el Pacto Verde que conlleva «desarrollar un sector de energía que dependa en gran medida de fuentes renovables, y abandonar de forma rápida el carbón y descarbonizar el gas»¹⁴⁶.

Frente a estas evidentes incoherencias, nos encontramos ante **una movilización creciente** de la sociedad civil para, en el mejor de los casos, derogar el TCE, y, en el peor, enmendarlo¹⁴⁷, al igual que el Parlamento Europeo. Entre otras iniciativas, los eurodiputados aprobaron el pasado 7 de octubre una enmienda que exige que las inversiones en energía fósil dejen de estar protegidas por el TCE. Algunos Estados miembros están a favor de ello, en particular Francia, España y Luxemburgo que tienen previsto abandonar el tratado en caso contrario y han pedido a la Comisión Europea que prepare un plan de salida. No obstante, el actual mandato de negociación de la UE no contempla esa posibilidad, solo «un tratado modernizado que refleje los objetivos de transición del cambio climático»¹⁴⁸. Sin embargo, hay que señalar que recoge un derecho a regular a los Estados frente a los inversores y que propone una revisión del ISDS para la creación de un tribunal público tipo ICS¹⁴⁹.

Uno de los problemas es que cualquier modificación del tratado requiere unanimidad. Ahora bien, Japón anunció al inicio de las negociaciones, en octubre de 2019, que se opondría a cualquier modernización del tratado. Según Yamina Saheb, analista especializada en políticas energéticas y climáticas que ha trabajado como secretaria del TCE, «la única salida es sacar a la UE del tratado y adoptar un acuerdo europeo para poner fin a los procedimientos intraeuropeos»¹⁵⁰. Los avances también podrían venir del **Tribunal de Justicia de la Unión Europea** que dictaminó en marzo de 2018 que los procedimientos ISDS intraeuropeos basados en tratados bilaterales violaban el derecho comunitario, ya que eludían los tribunales de la UE. Por lo tanto, el TCE y las consiguientes demandas de los inversores podrían estar pronto en manos de la justicia¹⁵¹.

143 No obstante, la salida de Rusia en 2009 fue un duro golpe para la expansión del TCE. Algunos expertos, como Mathilde Dupré del Instituto Veblen, lo consideraron incluso «un ataque a su razón de ser». Aunque Moscú no ha dado una razón oficial para esta retirada, sin duda está vinculada al caso Loukos, que obligó al país a pagar 50 mil millones de dólares a cinco de los antiguos accionistas del grupo petrolero en compensación por la expropiación que sufrieron en 2003. *Le Monde*. 08/12/2020. *Le traité sur la charte de l'énergie, une menace pour les objectifs climatiques de l'Union européenne*.

144 CEO, TNI. June 2018. "One treaty to rule them all". The ever-expanding Energy Charter Treaty and the power it gives corporations to halt the energy transition.

145 Openexp. September 2019. The Energy Charter Treaty. Assessing its geopolitical, climate and financial impacts.

146 Comisión Europea. 11/12/2019. Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo, al Consejo Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones. El Pacto Verde Europeo. COM(2019) 640.

147 Más de 280 organizaciones de la sociedad civil enviaron una carta a las autoridades europeas el 10 de diciembre de 2019, durante una reunión sobre la modernización del TCE. Carta abierta sobre el Tratado de la Carta de la Energía (TCE).

148 En una débil, pero primera señal de apertura, el comisario europeo de Comercio, Valdis Dombrovskis, consideró en una carta de 2 de diciembre «proponer (...) la retirada del TCE si no se alcanzaban en un plazo razonable los objetivos fundamentales de la UE, incluida la aproximación al Acuerdo de París». *Le Monde*. 08/12/2020. *Le traité sur la charte de l'énergie, une menace pour les objectifs climatiques de l'Union européenne*.

149 Council of the European Union. 02/07/2019. Negotiating directives for the modernisation of the Energy Charter Treaty.

150 Novethic. 07/09/2020. *Le traité sur la charte de l'énergie, signé il y a plus de vingt ans, menace la transition énergétique européenne*.

151 CEO, TNI. June 2018. "One treaty to rule them all". The ever-expanding Energy Charter Treaty and the power it gives corporations to halt the energy transition.

Pequeño vistazo por la transición (energética)

Resulta difícil no repetir reiteradamente el término transición cuando se habla de clima y medioambiente hoy en día: transición ecológica, energética, política, económica e incluso antropológica... De hecho, casi todo el mundo la reivindica, mucho más allá del movimiento original de las ciudades en transición y de su fundador, Rob Hopkins. Además, como es natural, el concepto, al igual que muchos de sus predecesores (como el desarrollo sostenible), tiende a utilizarse en exceso. A pesar de todo, sigue siendo un importante vector de sensibilización y movilización. A diferencia, por ejemplo, de la colapsología, este uno y motiva al abogar por una gran ruptura en la organización de nuestras sociedades sin recurrir a la violencia o la revolución.

La «madre de todas las batallas» sobre estas cuestiones es la transición energética. La correlación entre el consumo de energía y la actividad económica, medida por el indicador del PIB, es de hecho casi perfecta (véase la imagen 11), te-

niendo en cuenta que más del 80% de la combinación energética mundial sigue siendo de origen fósil (petróleo, gas, carbón) y que, además, sigue estando bastante subvencionada. Por increíble que parezca, y a pesar del surgimiento de movimien-

tos que exigen la desinversión en la energía fósil (por ejemplo, DivestInvest), las subvenciones para esta energía aumentarán, según el FMI (6,5% del PIB mundial, 5,2 billones de dólares en 2017, con un aumento de 500 mil millones de dólares desde 2015). Según un estudio del WWF, Bélgica distribuye al menos 2,7 mil millones de euros anuales en beneficios fiscales para la energía fósil¹. También hay que señalar que estas subvenciones son una de las razones por las que el transporte internacional es tan barato, permitiendo la globalización de las cadenas de producción y todos los efectos sociales y medioambientales que conlleva.



Igor Grochev / Shutterstock.com

Vista sobre la central eléctrica de carbón más grande de China (Shangai).

¹ WWF. February 2019. Fossil fuel subsidies: Hidden impediments on Belgian climate objectives.

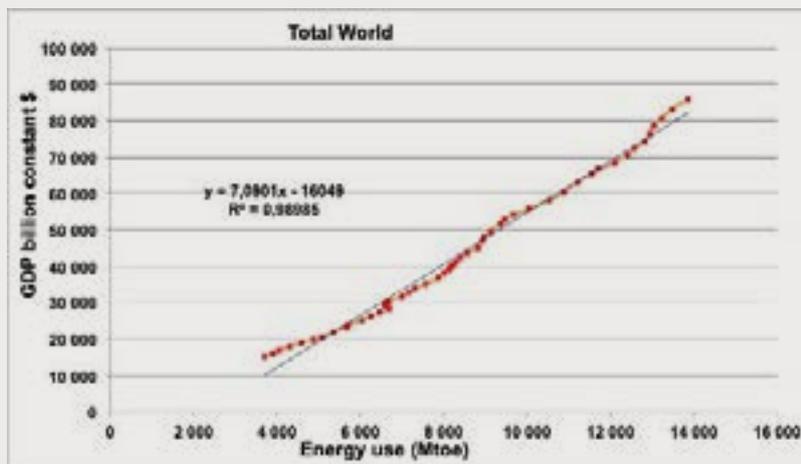


Imagen 11. Correlación entre el PIB y el consumo de energía a nivel mundial.

The Shift Project. Étude du lien entre PIB et consommation d'énergie. Consultado el 19/01/2021.

La gran pregunta es cómo descarbonizar nuestras economías. De hecho, las posibilidades son limitadas: aumentar la proporción de las energías renovables (o consideradas como tales) mientras se reduce la demanda global. Esta reducción se puede lograr mejorando la eficiencia energética (reducir el consumo de energía de un producto o servicio para un mismo servicio prestado, por ejemplo, el aislamiento de los edificios) o cambiando los estilos de vida (sobriedad energética) (véase la ecuación de Kaya en el recuadro 9).

A pesar de que la cuota de las energías renovables en la combinación energética mundial sigue siendo minoritaria (5% en 2019), ciertos signos son positivos. El centro de reflexión Ember reveló recientemente una significativa primicia para Europa: la producción de electricidad procedente de energías renovables será mayor que la de los combustibles fósiles durante el primer semestre de 2020². Sin em-

bargo, conviene matizar esta noticia por el hecho de que la electricidad todavía representa una modesta parte del consumo final de energía en el mundo (18,5% en 2015, frente al 9,4% en 1973, cuando tendría que alcanzar al menos el 40% en 2050 para lograr la transición). Una de las claves en este ámbito sería la energía eólica marina, que produce electricidad mucho más estable (debido al régimen de los vientos marinos) que la solar o la eólica terrestre. Esto permite alimentar la red eléctrica de manera casi permanente, en lugar de los medios tradicionales como el gas, el carbón o la energía nuclear, mitigando así una de las principales debilidades de las energías renovables: la intermitente disponibilidad de suministro.

En cuanto a la opción nuclear, aunque emite muy pocos GEI, sigue siendo muy controvertida, incluso entre los ecologistas. Sus detractores denuncian su peligrosidad, su coste prohibitivo a largo plazo

(téngase en cuenta la cuestión del desmantelamiento de las centrales y de la gestión de los residuos radiactivos, sobre todo, los de larga duración), su fragilidad a los riesgos climáticos (considérese la parada de las centrales durante los periodos de sequía debido a que el agua de los ríos es demasiado escasa o demasiado caliente como para enfriarla) y el tiempo necesario para su implementación. No obstante, esta energía tiene la enorme ventaja de ser controlable (es decir, su producción puede ajustarse en función de las variaciones de la demanda de electricidad), a diferencia de la energía renovable, lo que la hace más bien complementaria con esta última en una mezcla eléctrica global. En cualquier caso, una cuestión clave para el sector nuclear en Europa es la de la taxonomía verde, es decir, la forma en la que la Comisión Europea clasifica las distintas energías, sean o no sostenibles.

También hay que señalar que gran parte de la transición energética es repentina. Esto está relacionado con la escasez de suministros de petróleo y la creciente dificultad de las principales petroleras para descubrir reservas explotables a un coste razonable (en particular, BP, Shell y Total, que incluso se cuestionan su sostenibilidad). En su último informe anual «Energy Outlook», BP afirma que el consumo mundial de petróleo no debería aumentar más, incluso aunque no se adopten nuevas medidas para combatir el calentamiento glo- ►►

2 Le Monde. 22/07/2020. En Europe, les énergies renouvelables, première source d'électricité au premier semestre.

bal. Esto significaría que los 100 mil millones de barriles al día que se consumieron en 2019 representarían efectivamente el máximo histórico de consumo de petróleo. El consumo de petróleo convencional ya alcanzó su punto máximo en 2008, pero hasta ahora había sido compensado por el auge del petróleo de esquisto estadounidense (un petróleo obtenido por fractura hidráulica con efectos medioambientales catastróficos). Sin embargo, este auge se detuvo de golpe en 2020 con la crisis de la COVID-19. Hace poco The Shift Project recalcó el riesgo (u oportunidad, según el caso) que supone para la economía mundial una «abstinencia forzada» del petróleo. En un informe, la asociación francesa señala el paulatino agotamiento de la mayoría de los yacimientos de petróleo convencionales (por ejemplo, el mar del Norte, Magreb y Rusia) y la disminución de las inversiones en la exploración de las compañías petroleras, ligada a la caída de la demanda y de los precios tras la crisis de la COVID-19.

Desde un punto de vista cínico, estos hechos serían la razón principal de los avances en la política climática de los últimos años, sobre todo, del compromiso mundial de descarbonizar la economía que representa el Acuerdo de París de 2015. El hecho de que la UE esté

particularmente amenazada por la escasez podría explicar su creciente papel de liderazgo, considérese su objetivo de neutralidad de carbono para 2050, adoptado en diciembre de 2019 en el marco del Pacto Verde y, más recientemente, su ambición de reducir las emisiones en un -55% para 2030 (frente al -40% anterior). China, que recientemente ha anunciado su objetivo de llegar a la neutralidad de carbono para 2060 y alcanzar el nivel máximo de sus emisiones para 2030, se ha unido a la UE. Aunque «el mayor contaminador del mundo» sigue construyendo nuevas centrales de carbón (cada quince días se inaugura, de media, un nuevo emplazamiento), esto podría indicar una revitalización del multilateralismo climático, gravemente socavado por los años de gobierno de Trump.

En cualquier caso, frente a la amenaza del aumento de los recursos y del calentamiento global, se duda sobre nuestra capacidad para lograr la transición energética sin replantear de una manera más sistémica nuestros modelos sociales. Más allá de los mitos del rescate tecnológico y del crecimiento ecológico, parece cada vez más claro que es necesaria una transición cultural y de comportamiento, tanto a nivel colectivo como social y no solo a nivel individual o de con-

sumidor. Sobre este último punto, los cálculos de la consultoría francesa Carbone 4 indican que los cambios en el comportamiento individual (por ejemplo, hacer pequeños gestos diarios como comprar una botella de agua reutilizable, instalar lámparas LED en casa o cambios más ambiciosos, como el vegetarianismo o no viajar en avión) pueden reducir, en el mejor de los casos, la huella de carbono en un 25%. Esta cifra, desde luego considerable, indica claramente que incluso un comportamiento individual «heroico» está lejos de ser suficiente y que es necesario introducir grandes cambios a nivel social y cultural, así como en el seno de las empresas y de los Estados³. Por lo tanto, el objetivo es, ante todo, reducir drásticamente nuestro consumo global de energía. A modo de recordatorio, para cumplir con el Acuerdo de París y limitar el aumento de la temperatura global a +2°C, nuestra huella de carbono debe reducirse a 2 toneladas de CO₂ por habitante y año. Teniendo en cuenta que hoy en día es de aproximadamente 12 toneladas por habitante y año en un país desarrollado como Francia, esto demuestra el enorme esfuerzo que hay que hacer y la gran carga que se deja a las nuevas generaciones.

3 Carbone 4. Juin 2019. Faire sa part ? Pouvoir et responsabilité des individus, des entreprises et de l'état face à l'urgence climatique.

3. ¿Qué herramientas se necesitan para vincular mejor el comercio y la justicia climática?

Como se puede ver, la catástrofe mundial a la que nos dirigimos a todo tren está estrechamente, incluso ontológicamente, vinculada a la globalización de las cadenas de producción. Ante esto, parece esencial mitigar los efectos del comercio mundial. Esto debe hacerse teniendo en cuenta los aspectos sociales, concretamente mejorando las condiciones de vida de los pueblos y países más marginados como lo recomiendan muchos enfoques; los de los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS, véase la imagen 12), los de la transición justa o los de la economía del donut (véase la imagen 13 y el recuadro 14). En este apartado se tratará de explicar algunas de las soluciones posibles y previstas para estos problemas. Por supuesto, la idea no es ser exhaustivo, sino describir las herramientas que se han debatido recientemente, por ejemplo, a nivel europeo en el contexto del Pacto Verde o en el de la nueva estrategia comercial¹⁵².



Imagen 12. Los 17 Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODD) de la ONU.

152 Le Soir, 09/06/2020. Le Covid pousse l'UE à revisiter sa stratégie commerciale: ni « business as usual » ni « mort de la mondialisation ».

Tres propuestas para conciliar las cuestiones sociales y ecológicas

Los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS)

En septiembre de 2015, tras los Objetivos de Desarrollo del Milenio (ODM), los Estados miembros de las Naciones Unidas acordaron una nueva hoja de ruta para el desarrollo sostenible. Se elaboró una lista de 17 Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS), junto a 169 metas para facilitar el seguimiento de los avances. Estos objetivos tratan de abordar los desafíos a los que se enfrenta el mundo, sobre todo los relacionados con la pobreza, la desigualdad, el clima, la degradación del medioambiente, la prosperidad, la paz y la justicia. Todos los 17 ODS están relacionados entre sí y deben tratarse de manera coherente. El objetivo 12 es particularmente pertinente para el movimiento del comercio justo, ya que aborda cuestiones de producción y consumo sostenibles.

La transición justa

El concepto de transición justa fue formulado por primera vez en los años 90 por Tony Mazzocchi, presidente del sindicato estadounidense Oil, Chemical and Atomic Workers Union, en la reconversión de trabajadores despedidos por motivos de la protección del medioambiente. La ONU lo define como «la creación de un trabajo digno y de empleos de calidad en el marco de la aplicación de las políticas de mitigación del cambio climático»¹⁵³. Con este planteamiento y bajo el lema «no job on a dead planet», el movimiento sindical internacional busca pasar de

una posición defensiva a una fuerza de propuesta. Un ejemplo típico es el de formar a trabajadores del carbón para que pasen a la industria eólica. Desde entonces, el concepto ha sido retomado por numerosos movimientos (por ejemplo, el altermundialista) y organizaciones (desde el PNUMA hasta la Organización Mundial del Trabajo, pasando por la UE y sus Estados miembros). El Relator Especial de la ONU sobre la extrema pobreza y los derechos humanos, O. de Schutter, defiende ir más allá de la «simple» protección de los trabajadores y las comunidades afectadas por la transformación

ecológica, haciendo de la transición justa un instrumento de desarrollo económico sostenible y de lucha contra las desigualdades. De este modo, propone una serie de medidas llamadas de «triple dividendo» en los sectores de la energía, la construcción, la alimentación y la movilidad, para reducir la huella ecológica, al mismo tiempo que se crean oportunidades de empleo para las personas poco cualificadas y se facilita el acceso a los bienes y servicios esenciales para el ejercicio de los derechos fundamentales. En otras palabras, hacer de la transición ecológica una herramienta de



Imagen 13. El espacio seguro y justo para la humanidad representado por la teoría de la economía del donut de K. Raworth.

153 UNFCCC. 21/04/2020. Just transition of the workforce, and the creation of decent work and quality jobs. Technical paper.

justicia social y de la justicia social un motor de la transición ecológica.

La economía del dónut

La teoría del dónut, propuesta por la economista británica Kate Raworth en 2012, define los límites sociales y medioambientales dentro de los cuales, según ella, debe realizarse cualquier actividad humana. El anillo interior (o «suelo social») delimita los elementos esenciales para una vida digna (alimentación, salud, educación, etc.), mientras que el anillo exterior (o «techo medioambiental») corresponde a la presión máxima que la humanidad puede ejercer sobre los sistemas vitales de la Tierra (ecosistemas, clima, etc.) sin poner en peligro su supervivencia¹⁵⁴. Este concepto es el foco de la última campaña de sensibilización de Oxfam-Magasins du monde.

3.1 REGULACIÓN DEL TRANSPORTE INTERNACIONAL

Una de las soluciones más inmediatas es, sin duda, la de abordar las emisiones directas, es decir, las emisiones relacionadas con el transporte internacional. Como se ha visto, están creciendo y amenazan con convertir rápidamente al sector en una de las principales fuentes de emisiones mundiales. Sin embargo, la regulación en este ámbito es muy escasa, un ejemplo de ello es que no se mencionó en el Acuerdo de París en 2015.

No obstante, hay margen de maniobra, sobre todo mediante la definición de nuevas **normas técnicas y operativas**. En el sector aéreo, las emisiones pueden reducirse en su origen actuando sobre los motores, aligerando las aviones, desarrollando biocombustibles o nuevos motores, o reoptimizando las distintas fases de los vuelos. En el sector marítimo, la mejora de los sistemas de propulsión y de las calderas, la reducción de las velocidades, la optimización de los trayectos, los nuevos combustibles (por ejemplo, el gas natural licuado), etc., ofrecen importantes vías de mejora. Un informe de la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos (OCDE) de marzo de 2018 calculó que una reducción del 12 % en la velocidad media de los barcos podría llevar a una reducción del

27 % en el consumo de combustible y, por ende, en las emisiones¹⁵⁵.

Como anécdota, en los últimos años han aparecido varias compañías de **transporte mediante veleros de carga**, como la empresa bretona Trans Oceanic Wind (TOWT). La empresa utiliza actualmente buques antiguos para transportar productos de comercio justo y biológicos entre Europa y Sudamérica, pero tiene previsto lanzar a partir de 2022 sus nuevos buques de carga, capaces de transportar mil toneladas de mercancías a una velocidad similar a la de los cargueros convencionales¹⁵⁶.

Tradicionalmente, la vía preferida para acordar la reducción de las emisiones ha sido a través de **los organismos internacionales**: la OMI para el sector marítimo y la OACI para el aéreo. Sin embargo, la historia no habla a su favor (hay que tener en cuenta la dificultad y lentitud para lograr un consenso), como ocurrió con el fracaso de la integración de la aviación internacional en el mercado europeo de carbono (véase el recuadro 15)¹⁵⁷.

Una vía alternativa es la de integrar esas normas en los **acuerdos comerciales bilaterales**. Por ejemplo, se podría incluir en un acuerdo como el CETA un capítulo sobre transporte de mercancías con compromisos vinculantes para reducir las emisiones y reglas sobre tipos

154 Raworth K. 2017. Doughnut economics: seven ways to think like a 21st-century economist.

155 Carbon 4. 12/06/2019. Ralentir les bateaux pour limiter les émissions de GES du secteur maritime.

156 Carenews Info. 25/05/2020. L'entreprise bretonne qui veut révolutionner le transport maritime par « la force du vent ». La empresa ha transportado recientemente 12 toneladas de café colombiano ecológico para la organización de comercio justo Javry, ahorrando así unas 20 toneladas de CO₂. Una primicia que la empresa belga debería repetir, ya que pretende transportar el 50 % de sus cafés en velero de aquí a 2025, garantizando al mismo tiempo un precio final asequible y una remuneración justa a los caficultores. Javry. EcoSierra Bio. Consultado el 04/01/2021.

157 CAE. 2017. Commerce et climat : pour une réconciliation.



El Grayhound, un velero fletado por la empresa bretona TOWT para el transporte de mercancías.

de combustible o la velocidad¹⁵⁸, o incluso considerar medidas unilaterales, como la de China en el sector de los residuos¹⁵⁹. El Reino Unido se ha fijado como objetivo prohibir la entrada de los buques más contaminantes a sus aguas para 2025, lo que debería alentar a los constructores navales a adoptar rápidamente tecnologías de bajo consumo de carbono.¹⁶⁰

Además, hay muchas oportunidades para **integrar la externalidad climática** en el coste del transporte, por ejemplo, en vista de la escasez (o

incluso la ausencia) de las políticas fiscales en el sector aéreo. Un estudio reciente de la Comisión Europea demuestra que una tasa de 0,33 céntimos por litro de queroseno reduciría las emisiones de CO₂ en un 10 %, simplemente reduciendo la demanda¹⁶¹. Un impuesto de este tipo sobre el carbono (véase el recuadro 16) aplicado al sector del transporte de mercancías tendría, sin duda, efectos similares. No obstante, sería necesario ampliarlo lo máximo posible a escala mundial para limitar la pérdida de competi-

tividad de las empresas donde se aplicaría el impuesto.

3.2 RELOCALIZACIÓN DE LAS CADENAS DE VALOR MUNDIALES

Ante al desafío climático, parece necesaria otra solución para reducir el impacto del comercio internacional: abordar la ampliación y la creciente fragmentación de las cadenas de valor mundiales mediante la relocalización de las producciones en la medida de lo posible. La crisis de la COVID-19 ya ha acelerado y

158 Si se repite con varios socios comerciales, este tipo de iniciativa tendría peso frente a la OMI y podría conseguir un efecto dominó en otros actores. Institut Veblen, FNH. Octubre 2019. Mettre le commerce au service de la transition écologique et sociale. 37 propositions pour réformer la politique commerciale européenne.

159 En 2017, China decidió cerrar sus fronteras a las importaciones de residuos (24 categorías diferentes, incluyendo textiles, metales y residuos sin clasificar), lo que tuvo un efecto dominó en una serie de países del sudeste asiático. Zero Waste France. 21/11/2019. Exports de déchets et retours à l'expéditeur : analyse d'une crise mondiale des déchets.

160 Institut Jacques Delors. 17/07/2019. Verdier la politique commerciale européenne: oui, mais comment? Policy paper n°241.

161 Varios gobiernos han expresado su apoyo a este impuesto a nivel europeo, entre ellos Bélgica y los Países Bajos. Suecia ya ha dado el paso. Desde el 1 de abril de 2018, aplica una tasa climática de 6 a 39 euros en los billetes, según el destino. En un año, el número de pasajeros ha disminuido en más del 4 %, y en el caso de los vuelos nacionales en más del 5 %. Le Monde. 13/05/2019. Climat : une étude de la Commission européenne propose de taxer le kérosène des avions.

reforzado una importante tendencia a la desglobalización, lo que se ha traducido, por ejemplo, en una revisión del modelo comercial europeo (véase el concepto de autonomía estratégica abierta que se explica en el recuadro 12¹⁶²). De hecho, un número creciente de actores defiende lo local y los circuitos cortos, en un enfoque que combina un aumento de la soberanía y la resiliencia, junto con una disminución del impacto medioambiental de los modos de producción y de consumo¹⁶³.

Es cierto que las **ventajas de lo local** son potencialmente numerosas, en particular a nivel socioeconómico: (re)creación de vínculos entre productores y consumidores, posibilidad de que estos últimos recuperen el control de su consumo, disminución potencial de los costes de transporte, mayores márgenes y mejor reconocimiento del trabajo de los productores¹⁶⁴. Sin embargo, estos aparentes beneficios ocultan una gran diversidad de situaciones y, sobre todo, desde el punto de vista medioambiental o climático, no siempre es posible, ni siquiera deseable, acortar estos circuitos de suministro.

Tomando el **ejemplo de la alimentación**, el agroeconomista francés Nicolas Brucas recordaba en un artículo reciente de *Agrobiosciences* que el carácter local de la producción no constituye en sí mismo una

garantía de sostenibilidad. «El transporte de alimentos no es tan perjudicial para el medio ambiente. *En Francia, representa menos del 14 % de las emisiones de los sistemas alimentarios, mientras que la producción agrícola representa dos tercios. Acortar la distancia de suministro apenas modificará este porcentaje.* Además, una producción puede ser local pero muy contaminante, como el cultivo en invernaderos con calefacción¹⁶⁵». Hay muchos casos que pueden ilustrar estos hechos aparentemente contraintuitivos, desde la lechuga alemana producida fuera de temporada en invernaderos, frente a las producidas al aire libre en España en el mismo período¹⁶⁶, o incluso entre un

tomate francés comparado con uno español¹⁶⁷ (véase la imagen 14).

Una de las razones por las que los circuitos cortos **no son una panacea medioambiental** es que el transporte a corta distancia puede producir más emisiones de CO₂ que el transporte mundial optimizado. Por ejemplo, las emisiones por kilómetro de un camión transoceánico son 100 veces menores que las de una furgoneta de 3,5 toneladas. Sin restar importancia a otros efectos positivos (por ejemplo, el cumplimiento de la estacionalidad, la venta de productos que no cumplen los requisitos necesarios), por lo que no conviene ceder sistemáticamente a la moda de que todo sea local. Este último

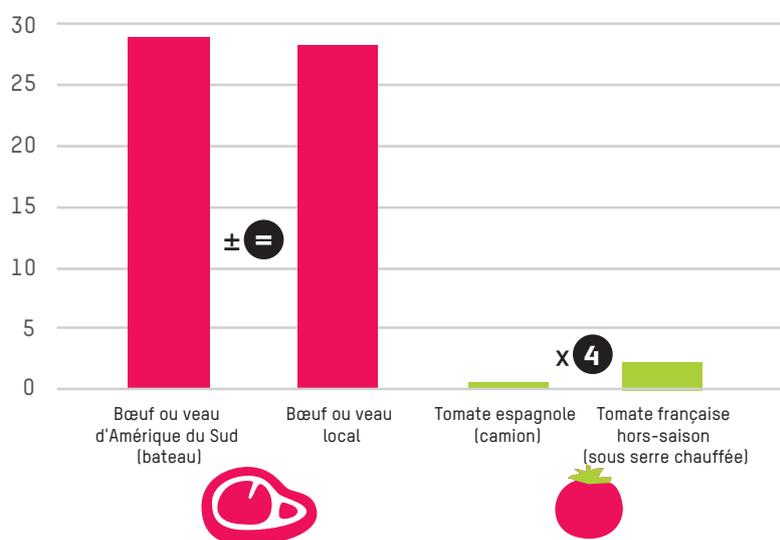


Imagen 14. Huella de carbono de los alimentos (kg CO₂e por kg de producto) según su origen. La Fourche. 26/06/2020. L'empreinte carbone des produits alimentaires.

162 CE. 16/06/2020. Une politique commerciale revisitée pour une Europe plus forte. Note de consultation.

163 Según una encuesta reciente realizada por la agencia belga de desarrollo Enabel, los belgas relacionan el concepto de consumo responsable con la compra de productos: 1) de temporada (49 %), 2) con envases/residuos reducidos (46 %), 3) locales (39 %). Los productos de comercio justo (15 %), ecológicos (9 %) o éticos (6 %) están aún muy por detrás. Estas respuestas son signo de un fuerte «atajo cultural» entre los consumidores, que relacionan local con sostenible, como si el segundo incluyera necesariamente al primero. TDC. 15/09/2019. Enquête d'opinion sur la consommation responsable.

164 Open ressources. Juin 2020. La tribune du mois.

165 Agrobiosciences. 12/12/2019. Le tout local est-il un piège ?

166 ADEME. Juin 2017. Alimentation—Les circuits courts de proximité.

167 La emisión de carbono del tomate francés (fuera de temporada y en invernadero con sistema de calefacción) es casi 4 veces superior a la del tomate español (de temporada e importado). ADEME. Février 2015. Agribalyse. Une méthode et une base de données pour l'analyse du cycle de vie (ACV) des produits issus de l'agriculture.

no siempre implica sostenibilidad medioambiental, sobre todo debido a las dificultades logísticas, de conservación y de adaptación a los cambios en la demanda que conlleva¹⁶⁸.

Por lo tanto, hay que abordar otros componentes distintos además de la mera proximidad de la producción, como los modos de producción, el volumen y el tipo de embalaje, los incentivos al (sobre)consumo, las formas de reparación o reciclado, etc. Desde este punto de vista, parece esencial **relacionar lo local con otras dimensiones**. A modo de ejemplo, el cálculo que ofrece la herramienta Parcel en Francia muestra que si se combina la relocalización con el 50 % de la agricultura ecológica y una reducción del 50 % del consumo de productos cárnicos, se reducirían en un 50 % las emisiones de GEI, lo que se supondría una disminución de los costes del proceso de descontaminación del agua. Esto sería más que suficiente para alimentar al conjunto de la población, pero con una superficie agrícola reducida a la mitad¹⁶⁹.

Además, cabe recordar que el proceso de relocalización de la producción puede llegar a resultar muy complicado, no solo a nivel económico (motivo principal de la deslocalización), sino **también a nivel técnico**. Por no hablar de productos tropicales como los plátanos, el café o el cacao; por ejemplo, el agrónomo Marc Dufumier afirma que los cerea-



Huerto de agricultura urbana en la Habana (Cuba), una forma de relocalización de la producción alimentaria a causa del bloqueo estadounidense.

les «requieren zonas de cultivo muy extensas para poder abastecer a las ciudades y a las regiones periurbanas». Según N. Bricas, la mitad de la población francesa vive en regiones (la cuenca parisina, el Gran Este o el Arco Mediterráneo) que no disponen de la superficie agrícola suficiente para autoabastecerse. El economista denuncia una forma de «leguminización de los debates», que «resumiría la cuestión de la autonomía alimentaria de las ciudades a la del abastecimiento de verduras». Según él, «estamos condenados a obtener alimentos de lugares cada vez más lejanos y de forma indirecta, lugares que no se encuentran en el otro extremo del mundo necesariamente, pero sí lejos de nuestras regiones»¹⁷⁰.

En sectores **no alimentarios** como el textil, la relocalización de la producción puede resultar igualmente

compleja, aunque a menudo sea por motivos diferentes (por ejemplo, la desindustrialización) y existan ejemplos contrapuestos (como los *jean* 1083 o la ropa interior de la marca francesa Le Slip Français). En definitiva, un producto elaborado completamente en un país lejano, pero que solo realiza un trayecto al país importador, puede tener una huella ecológica irrelevante si la comparamos con la de un producto local. La mayor parte de los productos de las industrias que forman parte de la Organización Mundial del Comercio Justo (WFTO) se fabrican de manera artesanal y con materias primas locales (que suelen ser ecológicas, como por ejemplo, el yute o el cáñamo) y se transportan una sola vez, contrariamente a las decenas de miles de kilómetros que suelen recorrer las prendas del *fast fashion* o moda rápida (como el cultivo de algodón en la India, el hilado en Pa-

168 Institut Jacques Delors. 05/12/2019. Verdir la politique commerciale de l'UE : aspects économiques. Policy paper n°245.

169 PARCEL es una herramienta web que fue desarrollada por Terre de Liens, la Fédération Nationale de l'Agriculture Biologique (FNAB) y el BASIC en Francia. Permite hacer una evaluación de la superficie agrícola necesaria para abastecer a la población de un territorio concreto, así como la situación del empleo en este sector y los efectos ecológicos asociados a posibles cambios en los modos de producción agrícola o en los hábitos de alimentación. <https://parcel-app.org>.

170 Agrobiosciences. 12/12/2019. Le tout local est-il un piège ?

kistán, el tinte en China y el proceso de montaje en Túnez)¹⁷¹.

3.3 REVISIÓN DEL MODELO DE LOS ACUERDOS COMERCIALES

Un tercer enfoque posible sería la modificación del formato de los acuerdos de libre comercio para incluir en ellos más normas sociales y medioambientales.

Como ya hemos visto, en los acuerdos que negoció la UE recientemente (por ejemplo con Vietnam o Canadá), se dedican varios **capítulos sobre comercio y desarrollo sostenible** (TSD). Sin embargo, han recibido numerosas críticas debido a su carácter impreciso y poco restrictivo. Lo ideal sería que estos TSD pudieran complementarse con un mecanismo de solución de diferencias, junto con una serie de sanciones comerciales. Sin embargo, este no es el enfoque que defiende la Comisión Europea, que como otros Estados miembros de la UE, está a favor de la cooperación con los países signatarios y considera, de manera generalizada, que la política comercial no debe mezclarse con otros objetivos de las políticas públicas.¹⁷² No obstante, si se integraran unos capítulos tan restrictivos en los acuerdos bilaterales, darían lugar a un espacio para

la experimentación y la búsqueda de consenso con vistas a su posterior transposición a nivel multilateral. Llegados a este punto, se podría llegar a pensar en la posibilidad de dotar a la ONU con un órgano de solución de diferencias, similar al de la OMC, a través del cual se podrían interponer denuncias y sanciones financieras si se produjeran disputas de carácter medioambiental.

Otra solución podría ser la introducción de unas **cláusulas de suspensión** de los beneficios comerciales en los acuerdos ya existentes o futuros si se llegaran a incumplir los compromisos internacionales, como el Acuerdo de París. Paralelamente, no se iniciaría ninguna negociación nueva con países que no hubieran ratificado esos mismos tratados¹⁷³. Francia, Luxemburgo y España lanzaron una propuesta en este sentido en marzo de 2019 en el Consejo de Medio Ambiente de la UE, pero no tuvo efectos significativos, especialmente en lo que se refiere a las negociaciones con Japón o Singapur. En cualquier caso, una cláusula de este tipo solo sancionaría a los países menos responsables, por ejemplo, a los que abandonaran el Acuerdo de París o se negaran a aumentar progresivamente sus contribuciones nacionales. En realidad, este acuerdo no supone un gran esfuerzo para los países que forman parte de él, pues es bastante laxo

con respecto a cuestiones operativas, por ejemplo, en materia de subvenciones a la energía (fósil), a la propiedad intelectual o a las inversiones públicas para la transición energética¹⁷⁴.

Otra opción viable sería impedir que los inversores recurrieran al Sistema de Tribunales de Inversiones (ICS, por sus siglas en inglés) en lo referente a las medidas relativas a la lucha contra el cambio climático. La propuesta de crear un «veto climático» como este fue propuesta, concretamente, por una comisión de expertos, creada por el presidente francés, E. Macron, con el fin de evaluar el impacto climático del CETA¹⁷⁵. En este sentido, cualquier acuerdo comercial de la UE con un tercer país miembro del TCE podría estar sujeto a un convenio que vetase la activación del sistema de solución de diferencias¹⁷⁶. Asimismo, sería ideal que en estos acuerdos se incluyeran cláusulas claras y precisas de revisión y rescisión y, contrariamente, se eliminaran las cláusulas de extinción¹⁷⁷.

En cualquier caso, la inclusión de obligaciones sociales y medioambientales en los acuerdos de libre comercio requiere que se lleven a cabo **evaluaciones de impacto sólidas e independientes** tanto antes como después de su negociación. El acuerdo comercial UE-Mercosur

171 Se debe tener en cuenta que en Francia, por ejemplo, un producto puede obtener la denominación «Made in France» si la última transformación sustancial y, como mínimo, el 45 % del valor añadido se produjo en este país. Esta cierta flexibilidad puede dar lugar a numerosos abusos, por no hablar de las denominaciones deliberadamente ambiguas como «Designed in France» «Envasado en Francia» o, incluso, «Origen francés». Mr Mondialisation. 16/10/2020. Pourquoi le Made in France n'est pas toujours écologique.

172 A modo de ejemplo, Canadá lleva incorporando capítulos restrictivos en sus acuerdos comerciales durante años, algo que nunca ha sucedido en el CETA, reflejo de la falta de voluntad de la política europea. Institut Veblen, FNH. Octobre 2019. Mettre le commerce au service de la transition écologique et sociale. 37 propositions pour réformer la politique commerciale européenne.

173 Bricmont S. 24/07/2020. Trade Policy review.

174 Powershift. April 2020. Anchoring climate and environmental protection in EU trade agreements. Exemplary elements.

175 Les Échos. 08/09/2017. Le CETA pourrait avoir un impact négatif sur le climat.

176 Euractiv. 08/10/2018. L'inclusion de l'Accord de Paris dans le CETA compromise.

177 Estas cláusulas de extinción permiten prolongar los efectos de algunas disposiciones varios años después de la posible rescisión de un acuerdo. Institut Veblen, FNH. Octobre 2019. Mettre le commerce au service de la transition écologique et sociale. 37 propositions pour réformer la politique commerciale européenne.

es un claro contraejemplo, puesto que el primer proyecto de informe se publicó tan solo cuatro meses después de que se anunciara oficialmente el fin de las negociaciones¹⁷⁸. No obstante, en este tipo de estudio se pueden llevar a cabo consultas públicas inclusivas, transparentes y eficaces, particularmente con la sociedad civil, que se basen en este tipo de estudio.¹⁷⁹ Si estos acuerdos llegaran a ratificarse, el seguimiento de diferentes indicadores permitiría comprobar realmente las predicciones de los efectos, que, además, son bastante inciertas y controvertidas. Por ejemplo, la Convención de Ciudadanos por el Clima en Francia propuso que las emisiones de GEI se considerasen un indicador clave para el seguimiento de las políticas comerciales¹⁸⁰. A la larga, el contenido de los acuerdos se podría revisar si se considerara que su impacto fuera demasiado negativo¹⁸¹.

3.4 MECANISMO DE AJUSTE EN FRONTERA POR EMISIONES DE CARBONO

Otra forma de hacer del comercio internacional una herramienta para combatir la crisis climática sería tasar la importación de productos según la cantidad de carbono que contengan. En Europa, se está hablando cada vez más de este tipo de mecanismo, conocido como ajuste en frontera por emisiones de carbono (CBAM). La presidenta de la Comisión, U. Von der Leyen, lo ha convertido en una de sus prioridades políticas dentro del marco del Pacto Verde y del objetivo de neutralidad de carbono para el 2050¹⁸².

Además de constituir un nuevo recurso limpio para la UE¹⁸³, el objetivo principal de un mecanismo como este es luchar contra el desplazamiento de las actividades contaminantes fuera de las fronteras europeas, las llamadas **fugas de carbono**.

Estas fugas son consecuencia de la introducción en la UE de políticas de tarificación del carbono (principalmente, mediante un mercado de carbono, conocido como régimen de comercio de derechos de emisión o RCDE UE, véase el recuadro 15). Si se reduce su competitividad, un alto precio del carbono puede llevar a muchas industrias (por ejemplo, las fábricas de cemento que generan altas emisiones de carbono) a trasladarse a zonas con regulaciones más permisivas, lo que, en definitiva, supone desplazar el problema climático a otro lugar¹⁸⁴. El CBAM, que equivale a un derecho de aduana sobre el carbono, permite que se equilibre el precio de los productos importados con el de los productos nacionales y, por lo tanto, evitar las fugas a priori. A largo plazo y en el marco de la lucha contra el cambio climático, un sistema de este tipo podría, idealmente, conseguir que los socios comerciales de la UE se pusieran de acuerdo para fijar un mismo precio para el carbono (lo que los eximiría del CBAM).

178 Además, la Comisión Europea ha estado sujeta a una queja por parte de algunas asociaciones que consideraban que no cumplía con sus obligaciones legales de garantizar que el acuerdo no acarree una degradación social, económica y medioambiental ni la violación de los derechos humanos. Instituto Veblen. 15/06/2020. Accord UE / Mercosur : 5 organisations déposent une plainte auprès de la médiatrice de l'UE.

179 Powershift. April 2020. Anchoring climate and environmental protection in EU trade agreements. Exemplary elements.

180 Le Monde. 13/07/2020. Les principales propositions de la convention pour le climat passées au crible.

181 Institut Jacques Delors. 17/07/2019. Verdir la politique commerciale européenne: oui, mais comment? Policy paper n°241.

182 Commission Européenne. 11/12/2019. Le pacte vert pour l'Europe.

183 El acuerdo sobre el próximo presupuesto y el plan de recuperación poscovid Next Generation EU (negociado entre el Parlamento, la Comisión y el Consejo el pasado 10 de noviembre) prevé varias fuentes de ingresos para la UE: el impuesto sobre carbono en frontera de la UE, pero también un impuesto a los plásticos (para el 2021), un impuesto digital y la contribución del régimen de comercio de derechos de emisión (para el 2023). Greens-EFA. 11/11/2020. Un budget mieux adapté aux enjeux du climat, de la biodiversité et de l'état de droit. Estos fondos podrían utilizarse para reembolsar los del plan de recuperación poscovid presentado el pasado 27 de mayo. Commission Européenne. 27/05/2020. Plan de relance pour l'Europe. Otros responsables, como el diputado europeo Y. Jadot sugiere que el fondo se dedique, específicamente, a financiar una transición justa y el proceso de descarbonización de la economía europea, así como de los países menos desarrollados. Jadot Y. 07/10/2020. Projet de rapport. Vers un mécanisme européen d'ajustement des émissions de carbone aux frontières compatible avec l'OMC. 2020/2043(INI).

184 Sin embargo, hay que confirmar el vínculo entre la regulación medioambiental y la pérdida de competitividad. El economista Michael Porter sugirió en 1991 que un aumento de las restricciones ambientales podría, por el contrario, impulsar la inversión y la innovación, lo que a largo plazo supondría un gran beneficio para las empresas. Por ejemplo, reducir el uso de productos químicos caros o disminuir los costes de la eliminación de residuos podría mejorar su competitividad. Institut Jacques Delors. 05/12/2019. Verdir la politique commerciale de l'UE : aspects économiques. Policy paper n°245.

Régimen de comercio de derechos de emisión de la Unión Europea (RCDE UE)

Detrás del acrónimo RCDE (un tanto difícil de descifrar) se esconde el mercado de carbono de la UE, una de sus herramientas más potentes para hacer frente a la emergencia climática. Se puso en marcha en el marco del Protocolo de Kioto en 2005 y se basa en el principio (bastante sencillo) de que el que contamina, paga; este sistema establece un límite máximo de emisiones que las empresas no pueden superar bajo la forma de cuotas asignadas. Las empresas que superen este umbral deberán comprar en el mercado de carbono los créditos que vendan aquellas empresas que hayan logrado reducir las emisiones más allá de su objetivo (imagen 15). Desde el 2012, el límite de este umbral se ha ido reduciendo cada año con el fin de lograr que disminuya el nivel total de emisiones en Europa. El RCDE UE se compone de 32 países (los 27 Estados miembros de la UE, Gran Bretaña, Islandia, Liechtenstein, Noruega y, recientemente, Suiza), que forman parte de los sectores que más energía consumen (centrales eléctricas, fábricas, compañías aéreas), lo que supone, aproximadamente, un total del 45 % de las emisiones de la UE. Cabe señalar que en el sector aéreo solo se tienen en cuenta los vuelos intraeuropeos, pues en

2012 el intento de incluir los vuelos intercontinentales fracasó como consecuencia de la oposición de Estados Unidos, China, India y Rusia, que amenazaron a Europa con una guerra comercial y represalias en relación con los pedidos de aviones.

Como sucede con los impuestos sobre el carbono (véase el recuadro 16), este mercado de carbono permitiría, en teoría, aumentar el coste de algunas actividades contaminantes, como es el caso del refinamiento o de la metalurgia. Según los impulsores de esta idea, se lograría reducir la cantidad de emisiones en aquellos casos en los que los costes fueran menores, al mismo tiempo que se incentivaría la inversión en tecnologías limpias. No obstante, este mecanismo se ha visto muy limitado y ha sido objeto de numerosas críticas. De hecho, a pesar de haber tenido un comienzo prometedor, el precio de la tonelada de CO₂ cayó en picado y se estancó a un nivel bajo durante un largo periodo de tiempo (en 2018 el precio de la tonelada todavía estaba a 5 euros), lo que hizo que las grandes industrias no se esforzaran, tal y como se había previsto en un principio. Otra de las razones, además de la escasa actividad económica,

es la sobreasignación de bonos gratuitos, una medida que se puso en marcha con la intención de preservar la competitividad de las empresas y evitar que se produjeran fugas de carbono hacia países con regulaciones menos restrictivas. El RCDE UE, apoyado por la asociación francesa Attac como el sistema de «contaminador-remunerado», habría permitido a las industrias que forman parte del mercado de carbono ganar un total de 27 mil millones de euros entre los años 2008 y 2014¹⁸⁵. Sin embargo, dicho mecanismo fue reformado por la directiva de marzo de 2018, lo que supuso un aumento de la cantidad de bonos reservados y de la tasa de reducción del tope de emisiones para el periodo de 2021-2030. El incremento del precio de la tonelada (25 euros en febrero de 2019) que se observó posteriormente sufrió un revés durante un tiempo debido a la crisis provocada por la COVID-19. No obstante, dicho precio se recuperó y alcanzó la cifra de 22 euros la tonelada en abril de 2020. Esta tendencia al alza del precio del carbono supone un halo de luz para el mercado de carbono, a través del cual se conseguiría finalmente incentivar a las empresas a reducir las emisiones, a pesar del escaso vínculo aparente que se había observado hasta la fecha.

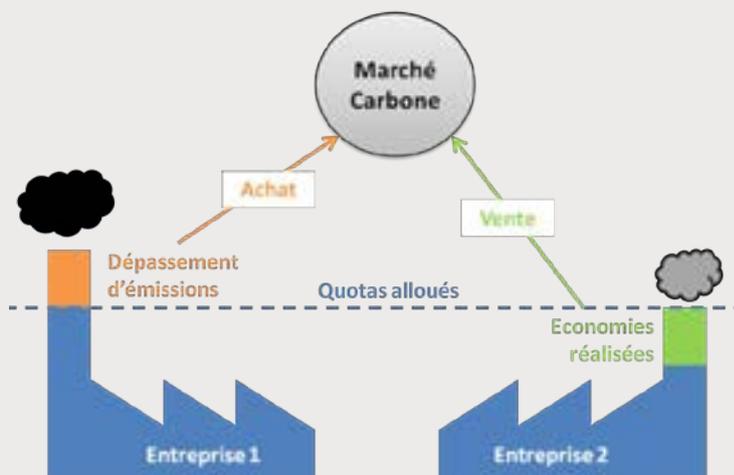


Imagen 15. Principio de funcionamiento del régimen de comercio de derechos de emisión (RCDE UE).

EcoC02. 02/06/2015. Echanges de quotas d'émission de CO₂ en Europe : baisse des émissions.

185 Euractiv. 15/03/2016. Les quotas gratuits rapportent des milliards d'euros à l'industrie européenne.

186 Attac Francia. 27/02/2013. Il est temps de mettre fin au marché du carbone européen.

La sociedad civil es particularmente crítica con los créditos de compensación, que ofrecen a las industrias compensar su exceso de emisiones mediante la financiación de proyectos sostenibles, generalmente en los países del sur (véase el recuadro 17). En términos más generales, el movimiento altermundialista critica incluso el hecho de ponerle precio al carbono, pues supone una forma de mercantilización de la naturaleza que podría servir de modelo para otros mercados de los «servicios ecosistémicos» relacionados con la biodiversidad, el agua y el suelo¹⁸⁶.

Aunque este enfoque parece atractivo en la teoría, en la práctica se enfrenta a numerosos **obstáculos políticos y jurídicos**. La idea, impulsada hace más de diez años especialmente por Francia y la Comisión Europea, tuvo que enfrentarse a las reticencias de muchos Estados miembros, entre ellos Alemania, que temía la posibilidad de que estallara una guerra comercial¹⁸⁷. De hecho, la implantación de este tipo de mecanismo supone un riesgo aun mayor: ser rechazado por la OMC bajo el pretexto de ser una forma de discriminación¹⁸⁸. Con el fin de dar respuesta a las objeciones inevitables y al riesgo de que se produzcan represalias comerciales, la Comisión deberá realizar una propuesta detenidamente equilibrada, justificando, sobre todo, su necesidad desde el punto de vista del Derecho Mercantil Internacional (con el objetivo de evitar las fugas de carbono), su imparcialidad (sin discriminación

respecto a la tarificación del carbono en los hogares) y su transparencia (proceso claro y reconocido del cálculo de las emisiones de CO₂ originadas por los productos objeto de análisis)¹⁸⁹.

Este último punto supone **una gran dificultad técnica**, ya que la mayoría de los productos hoy en día provienen de cadenas de suministro complejas, globalizadas y cambiantes. Para que se consiga hacer un cálculo preciso de su contenido de carbono se requiere una gran cantidad de información, como el origen de las materias primas, los procesos de producción y las normas medioambientales de los países que los producen. Se podrían realizar auditorías de carbono o crear etiquetas medioambientales (que se actualizarían periódicamente), pero seguirían siendo poco fiables, y lo peor es que podrían llegar a penalizar a algunos actores, como las PYMES o los

pequeños proveedores¹⁹⁰. Por estos motivos, el ajuste en frontera por emisiones de carbono en Europa debería limitarse, al menos al principio, a un campo reducido: el cemento, el acero, los productos químicos, los fertilizantes y la electricidad. Se trata de productos primarios con mucha incidencia en las emisiones de carbono (representan el 94 % de las emisiones industriales de la Unión Europea), que utilizan procesos de producción más sencillos y localizados para los que se dispone de bases de datos y métodos de cálculo del contenido de carbono más fiables, especialmente, gracias al RCDE UE y a diversas normas ISO¹⁹¹. A fin de cuentas, este impuesto sobre el carbono en las fronteras de la UE correspondería a una transposición externa del RCDE UE, ya que permitiría aplicar un precio similar al carbono para las importaciones y la producción nacional¹⁹².

187 Euractiv. 23/03/2018. Paris pour une taxe CO₂ aux frontières de l'UE.

188 Le Monde. 11/09/2019. « Il faut intégrer le coût environnemental au commerce des marchandises ».

189 La aceptabilidad según la OMC se basaría en dos excepciones generales al artículo XX del GATT, los párrafos b («medidas necesarias para proteger la salud y la vida de las personas y los animales o para preservar los vegetales») y g («medidas relativas a la conservación de los recursos naturales agotables»). Instituto Jacques Delors. Juin 2020. Verdir la politique commerciale de l'UE. Une proposition d'ajustement carbone aux frontières de l'Union Européenne. Policy paper.

190 Institut Veblen, FNH. Octobre 2019. Mettre le commerce au service de la transition écologique et sociale. 37 propositions pour réformer la politique commerciale européenne.

191 Jadot Y. 07/10/2020. Projet de rapport. Vers un mécanisme européen d'ajustement des émissions de carbone aux frontières compatible avec l'OMC. 2020/2043(INI).

192 Le Monde. 02/06/2019. Le casse-tête de la taxe carbone aux frontières de l'UE.

Impuesto al carbono para los mercados nacionales

Tanto el mercado del carbono como el ajuste en frontera por emisiones de carbono forman parte de los instrumentos que posee la **fiscalidad ambiental** (o ecofiscalidad), categoría en la que se encuentra también el impuesto al carbono. Este sigue el principio del ajuste en frontera por emisiones de carbono, pero generalmente se aplica a nivel nacional (o regional) y se aplica a los productos de uso doméstico. Con respecto al principio de «el que contamina, paga», sucede lo mismo que en el caso del CBAM, ya que también se basa en tasar los productos o servicios en función de su contenido de carbono, es decir, de las emisiones de GEI que generen a lo largo de su ciclo de vida. En la práctica, resulta caro y difícil calcular el contenido de CO₂ de cada producto a la baja. Este es el motivo por el que todos los países que actualmente imponen el impuesto al carbono han adoptado un enfoque al alza, ya que han decidido tasar directamente la energía fósil con un contenido en carbono conocido con mayor precisión¹⁹³. Este tipo de países en los que los productos y servicios que más contaminación producen son los SUV¹⁹⁴ o los vuelos privados, se verían obligados a pagar una gran cantidad de impuestos debido a la elevada huella de carbono que pro-

ducen, tal y como se recomienda en el último informe de Oxfam sobre las desigualdades en materia de carbono¹⁹⁵.

El principio del impuesto al carbono es objeto de un **supuesto consenso entre los economistas** que, en su mayoría, lo consideran como un instrumento eficaz para combatir el cambio climático. Aunque los defensores del modelo keynesiano consideran que este impuesto se debería combinar con una serie de subvenciones y regulaciones, coinciden con el pensamiento liberal sobre la necesidad de establecer un precio de referencia para el carbono, cuyo objetivo principal sea encaminar tanto a los hogares como a las empresas hacia modos de consumo y de producción más sostenibles. Según Christian Gollier, director general de la Toulouse School of Economics, el impuesto al carbono sigue siendo la «herramienta más rentable para reducir las emisiones de CO₂ a la escala y velocidad necesaria», sobre todo en comparación con ciertas normas (por ejemplo, el aislamiento térmico o las emisiones que producen los automóviles), que, en su opinión, resultan más costosas para el consumidor.

A pesar de todo esto, este impuesto verde goza de una gran **incomprensión e impopularidad** entre los ciudadanos, como ya se demostró durante la crisis francesa de los «chalecos amarillos» a finales de 2018. Cabe recordar que esta crisis, que recibió mucha publicidad y llegó a mermar el poder del presidente E. Macron, se originó debido a la subida del impuesto al carburante. El objetivo de esta subida era que los usuarios optaran por una movilidad más sostenible, al mismo tiempo que contribuían con el presupuesto de la transición energética. En realidad, pronto quedó claro que el aumento de los impuestos beneficiaría, casi exclusivamente, al presupuesto general del Estado, y que sería una medida ineficaz en lo que a la reducción del uso del automóvil se refería, pero sobre todo, que afectaría principalmente a los habitantes de las zonas periurbanas y rurales, es decir, a las personas que más dependen del automóvil y que suelen tener unas condiciones de vida más precarias.

Como ya sucedió en Francia en casos anteriores (por ejemplo, el de los *bonnets rouges* en 2016) o en otros lugares del mundo, estas protestas consiguieron visibilizar la necesidad de un **impuesto al carbono más justo**



193 Los beneficios del enfoque a la baja incluyen una cobertura universal (en teoría todos los productos pueden tasarse, independientemente de su origen y de sus materias primas, incluidos los productos de importación), la posibilidad de comunicar el importe del impuesto en el lugar de venta (lo que ofrece al consumidor la oportunidad de decidir qué comprar) y una posible aplicación de impuestos a otros GEI aparte del CO₂. A pesar de todos estos beneficios, la contabilidad del carbono es bastante compleja, lo que supone una gran ventaja para el enfoque al alza, mucho más sencillo que el primero. Con respecto a este último, la mayoría de los países industrializados ya cuentan con la infraestructura administrativa necesaria para la recaudación de este tipo de impuestos (por ejemplo, impuestos especiales sobre los productos energéticos). Wikipedia. Taxe carbone. Consultado el 03/11/2020.

194 Los SUV, o *Sport Utility Vehicles*, tienen un diseño intermedio entre la berlina y el 4X4. Cada vez son más populares y representan más del 40 % de las ventas mundiales de automóviles, frente al 18 % en 2010. Contaminan mucho, ya que son muy pesados y poco aerodinámicos. Aún así, han sido la segunda fuente de crecimiento de las emisiones de CO₂ en los últimos diez años, dejando por tierra todas las avances del coche eléctrico. Le Monde. 16/10/2019. Les SUV sont une source majeure d'émissions de CO₂ et de réchauffement mondial.

195 Oxfam Internacional. 21/09/2020. Combattre les inégalités des émissions de CO₂. La justice climatique au cœur de la reprise post covid-19.

que combatiera la desigualdad, pero que fuera eficaz a la vez, ya que estas medidas requieren del apoyo de la mayoría de la población para poder llevarse a cabo. No obstante, el problema de este tipo de impuestos es que generalmente recaen sobre los hogares más pobres. Ahora bien, para el 20 % de los hogares franceses con menos recursos, el gasto de energía representa el 15,7 % de su presupuesto, frente al 6,5 % para el 20 % de los hogares más ricos. Por este motivo, es más importante la necesidad de que exista algún tipo de compensación de carácter social que encontrar soluciones alternativas, como podría ser cambiar de caldera o sustituir el vehículo por un modelo más sostenible, ya que estas alternativas son poco asequibles. El

dependerá también de la **transparencia**, ya que se deberá dar a conocer públicamente el uso que se hará del dinero recaudado mediante dichos impuestos. Por ejemplo, el caso de California muestra que es posible lograr una transparencia fiscal, puesto que en esta ciudad el 60 % de los ingresos procedentes del mercado de carbono se destinan a la movilidad y a la vivienda, y esta información es de dominio público. En resumen, es imprescindible que todos los países combinen este tipo de impuestos con el resto de herramientas de política medioambiental (en particular, los instrumentos reguladores de los que se dispone), así como con las normas de protección comercial (por ejemplo, establecer un CBAM en Europa, algo

al carbono . Esta propuesta ha generado mucho revuelo, incluso en la coalición Vivaldi. Como resultado, muchos políticos temen la posibilidad de que se empiece a cobrar un nuevo impuesto y las posibles consecuencias que eso pueda tener en las siguientes elecciones. Con el fin de dar respuesta a tanta indignación, se llegó a aclarar que el impuesto sería «neutro desde un punto de vista fiscal», cuyos ingresos se «devolverían al conjunto de la población y a las empresas», y que adoptaría «políticas de apoyo a las empresas y al poder adquisitivo de los hogares». Según Pierre Wunsch, gobernador del Banco Nacional de Bélgica, «esta política es esencial para que Bélgica logre alcanzar sus objetivos climáticos y consiga es-



Manifestación de los «chalecos amarillos» frente al Arco de Triunfo en París, 8 de diciembre de 2018.

Sin embargo, muchos actores consideran que este tipo de CBAM debería incluir ciertas **condiciones excepcionales y un trato específico para los países menos desarrollados**, al igual que para los pequeños Estados insulares en desarrollo. No solo porque no disponen de los mismos recursos y tecnología suficiente para disminuir sus emisiones de carbono, sino porque también se debe respetar el principio de responsabilidad común pero diferenciada que establece el Acuerdo de París¹⁹⁶. Además, será fundamental que una parte de los ingresos que se obtengan mediante este mecanismo se utilicen para acompañar la transición energética de estos países, bajo la supervisión de una agencia independiente, contribuyendo así a la creación de un fondo considerado como uno de los instrumentos de financiación para la ayuda al desarrollo¹⁹⁷.

3.5 CLUB DE LÍDERES CLIMÁTICOS

Con el fin de hacer frente a las dificultades técnicas, jurídicas y políticas que supondría un mecanismo de compensación de carbono en las fronteras, el economista William Nordhaus propuso en 2015 adoptar un enfoque más global, al que llamó club climático. Consideraba que este club estaría formado por países líderes en el aspecto climático y aplicaría **un impuesto uniforme y moderado a todos los productos (sin importar la cantidad de carbono que se emitiera durante el proceso de elaboración de dichos productos) procedentes** de países que no pertenecieran al club, a los que llamó polizones. Este sistema animaría a otros países a unirse, pues solo tendrían que ajustar sus objetivos en materia climática a los del club para poder eludir este impuesto. Se aplicarían una serie de políticas climáticas comunes a todos los miembros del club, en las que se podría incluir un impuesto armonizado al carbono (al alza) o un mercado unificado del carbono (el mercado de la UE, al que se sumaría Suiza, Liechtenstein, Islandia y Noruega, que podría fusionarse, por ejemplo, con los sistemas de Canadá y Nueva Zelanda que resultan muy similares). La recaudación de este impuesto podría uti-

lizarse para financiar políticas de mitigación y adaptación al cambio climático en los países menos desarrollados¹⁹⁸.

La ventaja principal de este enfoque sería **su sencillez a la hora de aplicarlo** (especialmente en comparación con el CBAM), sin que esto perjudicara a la lucha contra las fugas de carbono. Según W. Nordhaus, la única manera de lograr que una coalición climática sea estable y ambiciosa es mediante la implementación de sanciones comerciales moderadas. La OMC probablemente lo autorizaría, pues ya está trabajando en que se produzca una excepción medioambiental para los derechos de aduana que persigan un objetivo legítimo, transparente y no discriminatorio¹⁹⁹. Los economistas han realizado algunas simulaciones, cuyos resultados sugieren que una estrategia de este tipo podría reducir las emisiones en más del 40% para el 2030 y que supondría un gasto moderado para el PIB mundial²⁰⁰. Así se lograría un cambio de escala real que supondría un cambio en la aplicación de las políticas climáticas y lograría que los esfuerzos llegaran a otro nivel, muy necesario, con el fin de evitar que la máquina climática se descontrole y todos los daños que esto podría ocasionar.

196 Hay que señalar que este mecanismo podría ser una oportunidad para que los países de Oriente Medio que exportan petróleo hagan una transición a la producción y exportación de energía solar. Le Monde. 09/07/2020. « Les pays exportateurs de pétrole du Moyen-Orient disposent des plus riches viviers de ressources en énergie solaire du monde ».

197 Institut Jacques Delors. Juin 2020. Verdir la politique commerciale de l'Union européenne. Une proposition d'ajustement carbone aux frontières de l'Union Européenne. Policy paper.

198 CAE. 2017. Commerce et climat : pour une réconciliation.

199 Le Monde. 11/09/2019. « Il faut intégrer le coût environnemental au commerce des marchandises ».

200 El club incluiría a los tres mayores emisores de CO₂ que hay en la actualidad: Estados Unidos, la UE y China, y daría lugar a un mercado único de permisos de emisiones negociables, los cuales irían en consonancia con los objetivos de reducción de emisiones de la UE (-40 % respecto de 1990 revisado al alza desde entonces). CAE. Janvier 2017. Changement climatique et commerce : quelques simulations de politique économique. Focus del CAE n.º 15. Obsérvese que este enfoque sería mucho más eficaz y barato que un aumento general de los derechos de aduana destinado a estabilizar el comercio internacional a su nivel actual (medida que, según los cálculos del Consejo de Análisis Económico francés, costaría 1,8 puntos porcentuales del PIB mundial, y tan solo se reducirían las emisiones en un 3, 5% para el 2030). CAE. Janvier 2017. Changement climatique et commerce : quelques simulations de politique économique.

La compensación de carbono, ¿un engaño?

A finales de 2020, la elección de Joe Biden como presidente de Estados Unidos fue una buena noticia para el frente climático. Según el centro de análisis Climate Action Tracker, el plan climático del presidente electo podría reducir el aumento de la temperatura en aproximadamente 0,1 °C.²⁰¹ Esta fue una de las primeras buenas noticias, pues países como China, Japón y Corea del Sur se comprometieron a alcanzar la neutralidad de carbono para el 2050 (2060 para China). Es decir, comparten los mismos objetivos que se propusieron en el Acuerdo de París de 2015²⁰². Desde la última conferencia sobre el clima que celebró la ONU en Nueva York en septiembre de 2019, 66 Estados, a los que se unieron 10 regiones, 102 ciudades y 93 empresas, habían anunciado el compromiso de sumarse al objetivo de la neutralidad de carbono para 2050. En el artículo 4 del Acuerdo de París queda plasmado dicho objetivo: «Las partes se proponen alcanzar el tope mundial de emisiones de gases de efecto invernadero lo antes posible, [...] y reducirlas rápidamente más adelante [...] para alcanzar un equilibrio entre las emisiones antrópicas por las fuentes y la absorción antrópica por los sumideros en la segunda mitad del siglo».

Pero, ¿qué es exactamente la neutralidad de carbono, conocida también como cero emisiones netas? Podemos decir que se trata del «equilibrio entre las emisiones que generan los seres humanos y su posterior eliminación de la atmósfera por o a través de estos». La idea

es compensar las emisiones que no se consiguen eliminar (o cuyo coste es muy elevado) ya sea restaurando, protegiendo o reforzando la capacidad de absorción de los sumideros de carbono naturales (el suelo, los bosques, y los océanos) o bien utilizando otros métodos llamados de emisiones negativas (técnicas de captura y almacenamiento de carbono).

La técnica que más se ha empleado hasta la fecha para lograr la neutralidad de carbono es **la compensación de carbono**. De esta manera, cualquier individuo, actor económico, organismo público o incluso un Estado, puede compensar las emisiones que produce mediante la financiación de proyectos de reducción de otro tipo de emisiones o de almacenamiento de carbono en algún lugar del mundo (en la mayoría de los casos, se suele almacenar en países en desarrollo). Un ejemplo bastante significativo, e incluso surrealista, es el de compensar las emisiones generadas durante un viaje en avión mediante la financiación de un proyecto de reforestación en África. Sin embargo, existen otros muchos tipos de proyectos y sectores, que van desde la eficiencia energética hasta las energías renovables o la gestión de residuos. Además del mercado de la compensación voluntaria de las emisiones, existen mecanismos institucionales vinculados al Protocolo de Kioto que suponen un compromiso para los Estados que lo han firmado. Uno de ellos es el Mecanismo para un Desarrollo Limpio (MDL) que permite a

los Estados signatarios y a sus empresas que superen las cuotas de carbono, volver a comprar emisiones en forma de créditos de carbono proporcionados por la ONU. El acuerdo CORSIA, establecido el 6 de octubre de 2016 bajo la protección de la OACI, también es un programa de compensación, en este caso para la aviación internacional, que puede de esta manera comprar créditos de carbono a otros sectores a través de las bolsas de intercambio.

Para que un proyecto de compensación se valide y sea eficaz debe generar una reducción de emisiones real, mensurable, verificable y adicional. Se podría resumir en cuatro condiciones: 1) deberá garantizarse la unicidad de los créditos de carbono que emita (un crédito = 1 tonelada de CO₂ «evitada»); 2) deberá poder medirse la cantidad de CO₂ «evitada»; 3) deberán verificarse que las emisiones se han evitado o almacenado realmente; 4) el proyecto debe ser un factor adicional, es decir, no habría sido posible sin recibir ningún tipo de financiación. Actualmente, existen numerosas etiquetas que sirven para garantizar estos criterios, las dos que se consideran más fiables son el Voluntary Gold Standard (WWF) y el Verified Carbon Standard (Verra). En Bélgica, al igual que en otras partes de Europa, existe un gran número de estructuras que ofrecen servicios de compensación de carbono a las empresas, como es el caso del CO₂logic, Graine de vie o Farming for climate .

201 Climate Action Tracker. 07/11/2020. Biden's election could bring a tipping point putting Paris Agreement 1.5 degree limit "within striking distance".

202 CNUCC. 29/01/2016. Rapport de la Conférence des Parties sur sa vingt et unième session, tenue à Paris du 30 novembre au 13 décembre 2015.

A pesar de todas estas garantías, la compensación de carbono es **objeto de muchas críticas**, no solo por su aplicación, sino también por el principio en sí mismo. Aunque se trate de un mecanismo estatal, como es el MDL, no hay muchas garantías, sobre todo en lo que respecta al carácter adicional de los proyectos. Según el centro de investigación alemán Oko-Institut, en el que se analizaron en marzo de 2016 más de 5 mil proyectos del MDL, el 85 % de ellos tenían pocas probabilidades de alcanzar la reducción de emisiones que habían prometido y de que el proyecto fuera de carácter adicional. Y lo que es peor, los responsables de la investigación consideran que, en algunos casos, la compensación de carbono puede «provocar que los gobiernos no adopten políticas para la reducción de emisiones»²⁰³. En otro informe de 2009, la ONG francesa Les Amis de la Terre mencionaba los 200 proyectos hidroeléctricos que financió el MDL en China. Se podría poner en duda el carácter adicional de estos proyectos, ya que China, desde hace años, se ha dedicado a invertir masivamente en este tipo de infraestructura. Desde un punto de vista social, el MDL habría incurrido en numerosas violaciones de los derechos humanos y del derecho a la tierra, además de haber contribuido a que se produzcan desplazamientos, conflictos y una mayor destrucción del medioambiente local²⁰⁴. Aquí podemos hablar claramente de formas de acaparamiento de tierras, puesto que los derechos de carbono creados pueden entrar en conflicto

con el derecho a la tierra de las comunidades afectadas. Moralmente, parece inaceptable la propuesta de compensar un viaje en avión (que no es una necesidad fundamental) y pedir a los campesinos que dejen de desbrozar terrenos (una necesidad que puede llegar a ser vital). Estamos hablando de un problema que va más allá de las cuestiones de aplicación porque este sistema «supone la legalización de la transferencia de responsabilidades de los más ricos a los más pobres». Esta manera de delegar en otros la responsabilidad es, según la ONG Les Amis de la Terre, totalmente opuesta al principio de responsabilidad diferenciada. En resumen, muchos autores, como J. Jancovici en Francia, hacen hincapié en que la compensación de carbono está fundamentalmente sesgada, ya que pone en un mismo plano las emisiones potenciales (y, por lo tanto, hipotéticas) y las emisiones que se están generando actualmente. En otras palabras, quemar una tonelada de petróleo es una acción real, reabsorber las emisiones generadas por esta acción plantando árboles, no lo es tanto. De hecho, hay que reflexionar sobre las limitaciones de la capacidad de almacenamiento forestal (por no hablar de las técnicas de captura de carbono, eficiencia y sostenibilidad, de las que se desconoce la efectividad y viabilidad).

A esto habría que añadir el riesgo de incendio que corre un bosque recién plantado, hecho que se acentúa con el cambio climático debido al aumento de sequías y a la fragilidad de

los árboles. También cabe recordar que un árbol tarda tiempo en crecer y, por lo tanto, en alcanzar su capacidad potencial de almacenamiento (unos 30 años). Esto último depende de una amplia gama de factores, como puede ser la especie, el clima, la concentración de CO₂ en la atmósfera, el tipo de ecosistema en el que se encuentre, etc. Además, los bosques que se han plantado de manera artificial son mucho menos eficientes en términos de almacenamiento de CO₂ que los bosques que han nacido de forma natural. A pesar de todos los riesgos que existen, algunos científicos afirman que se podría reducir en un 25 % la tasa de CO₂ en la atmósfera, plantando un billón de árboles. Otros piensan que estos cálculos no son muy realistas y recuerdan que dejar de quemar combustibles fósiles y proteger los bosques que existen en la actualidad sigue siendo la mejor manera de combatir el cambio climático.

Al final, tal y como afirma M. Guyot, «si hablásemos de la **contribución** de las empresas en lugar de compensación de carbono, veríamos el debate desde otra perspectiva» Alain Karsenty, economista del Centro de Cooperación Internacional para la Investigación Agrícola para el Desarrollo (CIRAD), cree que sería «mucho más sensato por parte de las empresas pagar a los campesinos para conservar los bosques, contribuir a una regeneración natural, desarrollar la agroforestería o incluso contribuir a la renovación térmica con el Estado que plantar árboles de forma masiva».

203 Oko-Institut. March 2016. How additional is the Clean Development Mechanism? Analysis of the application of current tools and proposed alternatives. Le Monde. 06/03/2019. Le principe de compensation carbone est-il efficace ?

204 Attac Francia. 27/02/2013. Il est temps de mettre fin au marché du carbone européen.



Cultivo de café biológico en agroforestería en los Andes ecuatorianos.

3.6 DILIGENCIA DEBIDA EN MATERIA DE DERECHOS HUMANOS Y MEDIOAMBIENTE

Probablemente sea inútil querer abordar el impacto climático (y más ampliamente el social y ambiental) del comercio mundial sin centrarse directamente en quienes lo provocan, es decir, las **empresas multinacionales**. Al ser mucho más ricas y poderosas que los Estados²⁰⁵, tienen, sin duda, una influencia considerable en la dinámica de la globalización y el comercio y, en definitiva, en las cuestiones de

justicia climática. Para un país como Francia, se calcula que las emisiones de las cadenas de suministro representan el 70% de las emisiones de la industria y hasta el 80% de las emisiones del sector de los bienes de consumo²⁰⁶. Aunque la reducción de estas llamadas emisiones indirectas constituye un desafío crucial para las empresas, está resultando muy difícil de resolver, ya que la fragmentación de sus cadenas de valo-

res en muchos lugares de producción y proveedores distintos, a veces muy distantes y que incluyen una infinidad de subcontratistas, hace complejo cualquier seguimiento social o medioambiental²⁰⁷ (por no hablar de la debilidad de las legislaciones en muchos países en desarrollo)²⁰⁸.

Las respuestas a esta necesidad de aumentar la regulación de las cadenas de suministro se han limitado durante mucho tiempo a la *soft law*, como la **responsabilidad social de**

205 Por ejemplo, un estudio de la ONG británica Global Justice Now mostró que en 2016 las 10 empresas más grandes del mundo (por ejemplo Walmart, Apple, Shell, Exxon y Toyota) eran más ricas que los 180 países más pobres del mundo juntos (entre ellos Irlanda, Israel, Indonesia y Sudáfrica). Walmart, primera empresa mundial, tenía un poder financiero mayor que España, Australia o los países Bajos. Observatoire des multinationales. 13/09/2016. Les 10 plus grosses multinationales au monde pèsent davantage, financièrement, que 180 États.

206 Novethic. 21/01/2021. Transformation, reporting, biodiversité... Les tendances de la RSE pour 2021.

207 WEF 2021. Net-Zero Challenge: The supply chain opportunity.

208 A modo de ejemplo, se calcula que solo el 15% de los proveedores directos de las empresas francesas declaran sus emisiones de CO₂. Novethic. 21/01/2021. Transformation, reporting, biodiversité... Les tendances de la RSE pour 2021.

las empresas (RSE), las normas de conducta²⁰⁹ o iniciativas de muchas partes interesadas (MSI por sus siglas en inglés de multistakeholders initiatives). Este tipo de iniciativas, que corresponden a distintos niveles de autorregulación, se centran principalmente en la transparencia, el diálogo, la información, etc. Las MSI asumen, concretamente, que la publicación y el intercambio de conocimientos por parte de las empresas, la difusión de buenas prácticas, la construcción de proyectos en común (por ejemplo, programas de formación sindical para los trabajadores de las fábricas) y el aumento de la confianza entre las partes interesadas generará importantes avances²¹⁰. Esto no es del todo falso, ya que las cadenas mundiales de suministro pueden implicar a un gran número de proveedores, a veces poco cooperativos o más poderosos que una multinacional, lo que requiere iniciativas multisectoriales que incluyan a sindicatos, organizaciones internacionales y la sociedad civil²¹¹.

Pero no hace falta ser un experto para darse cuenta de los escasos avances que se han logrado hasta ahora con este tipo de iniciativas voluntarias. Un ejemplo de ello es la persistencia de las continuas violaciones de los derechos humanos en estas cadenas, por ejemplo, los ac-

cidentales industriales como el de Rana Plaza en Bangladesh en 2013. En este contexto, en los últimos años se han producido avances legislativos en torno al concepto de **la diligencia debida en materia de derechos humanos y medio ambiente** (Human Rights and Environmental due diligence o HREDD en inglés). Según este principio, las empresas tienen la responsabilidad de identificar y prevenir posibles violaciones de los derechos humanos y del medioambiente que estén relacionadas con sus actividades, concretamente en terceros países con legislaciones sociales y medioambientales más débiles. Si se detectan esas violaciones, deben mitigarse y proporcionar indemnizaciones a las víctimas²¹² (véase la imagen 16). Estas obligaciones no se refieren únicamente a la empresa, sino también al conjunto de su esfera de

influencia, en particular a sus filiales, proveedores y subcontratistas. Este concepto ha adquirido recientemente gran importancia en los debates políticos internacionales por varias razones: las crecientes exigencias de la sociedad civil en materia de regulación y transparencia; el carácter operativo de la HREDD para las empresas (es decir, la facilidad de aplicación en relación con otros tipos de legislación); y la multiplicación de los marcos normativos, especialmente a nivel internacional²¹³. En este último punto, el marco de las Naciones Unidas «Proteger, Respetar, Remediar» para las actividades empresariales y los derechos humanos, elaborado en 2008 por el Representante Especial del Secretario General de la ONU, John Ruggie, sirvió de referencia y de punto de partida para numerosas iniciativas²¹⁴.



Imagen 16. Principios de un proceso de diligencia debida y medidas de apoyo.

OCDE 2018b. Guía de la OCDE de debida diligencia para una conducta empresarial responsable.

209 Las líneas directrices de la OCDE para Empresas Multinacionales, presentadas por primera vez en 1976, son un ejemplo de esas normas voluntarias.

210 Un ejemplo de iniciativa de muchas partes interesadas es el Acuerdo sobre los Textiles y el Vestido en los Países Bajos. Este acuerdo, firmado en julio de 2016, reúne a asociaciones profesionales, sindicatos y varias ONG bajo la protección del Consejo Económico y Social holandés (con el papel de coordinador, financiador y árbitro). Dutch Ministry of Foreign Affairs. 10/03/2016. Agreement on sustainable garment and textile.

211 AFEP. Février 2020. Options européennes pour la diligence raisonnable des entreprises sur la chaîne d'approvisionnement.

212 Villard P. Décembre 2015. Travail décent et textile équitable. Impact du commerce équitable sur la durabilité des chaînes textiles. Analyse de contexte globale.

213 Villard P. 18/04/2019. Le textile socialement responsable : quoi de neuf ?

214 Este marco, también llamado Marco «Proteger, Respetar y Reparar» se basa en tres pilares: 1) la obligación del Estado de proteger cuando terceros, incluidas las empresas, violen los derechos humanos; 2) la responsabilidad de las empresas de respetar los derechos humanos; 3) la necesidad de mejorar el acceso a soluciones efectivas para las víctimas de violaciones de los derechos humanos. Aunque estas directrices son un primer paso en la dirección correcta, presentan defectos: su alcance es limitado en lo que respecta a los abusos y a los mecanismos de reparación transfronterizos y, sobre todo, su aplicación es voluntaria. ONU. 21/03/2011. Principes directeurs relatifs aux entreprises et aux droits de l'Homme : mise en œuvre du cadre de référence « protéger, respecter et réparer » des Nations Unies.

La más conocida es la ley francesa sobre el deber de vigilancia, que desde febrero de 2017 impone a las grandes empresas matrices un deber de diligencia debida para todas las actividades realizadas por sus filiales, subcontratistas y proveedores, sin importar el sector de actividad y el riesgo²¹⁵. Las empresas están obligadas a elaborar un plan de vigilancia, a hacerlo público y a informar regularmente sobre su aplicación²¹⁶. La ley las obliga a aplicar su plan de forma proactiva o a enfrentarse a fuertes multas. Sin embargo, solo crea una obligación de medios, no de resultados. De este modo, la empresa contratista principal debe pagar los daños a las víctimas solo en caso de no haber un plan, de que el plan sea insuficiente o de que haya fallos en su aplicación²¹⁷. A pesar de que se limite a unas cuantas grandes empresas y que la carga de la prueba recaiga sobre las víctimas, esta ley constituye sin duda el intento más ambicioso de regular a las multinacionales del mundo²¹⁸ y contribuir a la transición hacia marcos (inter)nacionales de reglamentación más restrictivos²¹⁹.

De hecho, las (tentativas de) **legislaciones en este ámbito** se han multiplicado paralelamente, pero con un alcance y unas exigencias muy diferentes. Algunos ejemplos son la Ley de Esclavitud Moderna de 2015 de Reino Unido (muy débil porque exige solo una declaración sobre los riesgos y medidas de la esclavitud moderna) o, más recientemente, en mayo de 2019, una ley holandesa de diligencia debida sobre el trabajo infantil (exigencia de identificación de riesgos y de un plan de acción). Ambas cubren únicamente cuestiones sociales específicas, a diferencia de la ley francesa, que engloba cuestiones tanto sociales como medioambientales. En lo que respecta a los proyectos legislativos, el Gobierno alemán prevé una ley destinada por lo menos al 50 % de las empresas alemanas que empleen a más de 500 trabajadores, mientras que en Finlandia el Gobierno se ha comprometido a establecer próximamente una ley similar. Según la Comisión Europea, 11 Estados miembros han elaborado una legislación en materia de diligencia debida o están en proceso o planeando hacerlo²²⁰. Hace poco en Suiza, paraíso fiscal si es que existe, una iniciativa impulsada por un colectivo de ONG,

instituciones religiosas y sindicatos estuvo a punto de convertirse en ley: ganó el voto popular, pero no fue validada, según lo exigido, por la mayoría de los cantones. Por lo tanto, será sustituida por una contrapropuesta del Gobierno, mucho menos ambiciosa (obligaciones de transparencia y deber de vigilancia específico para la extracción minera y el trabajo infantil)²²¹. En Bélgica, las organizaciones de la sociedad civil publicaron en abril de 2019 una carta abierta solicitando una ley²²² y, en diciembre de 2020, un memorándum en el que se detallaban los elementos esenciales según la coalición²²³. En resumen, a nivel de la UE, el Comisario de Justicia de la UE, Didier Reynders, anunció una iniciativa legislativa para 2021 destinada a hacer obligatoria la diligencia debida para todas las empresas europeas, con el objetivo declarado de incluir la gestión empresarial sostenible en el Pacto Verde Europeo²²⁴.

Todas estas iniciativas tienen claramente como punto de partida un enfoque basado en los derechos humanos, en línea con los principios rectores de las Naciones Unidas. El **vínculo con el clima**, y en un sentido

215 Una de las debilidades de esta ley es que solo afecta a las [muy] grandes empresas: en Francia, las sociedades que emplean al menos a 5 mil asalariados y las de más de 10 mil asalariados que tienen su sede en otras partes del mundo. En la práctica, se verían afectadas unas 300 empresas.

216 El plan debe comprender más concretamente: 1) una cartografía de los riesgos destinada a su identificación, análisis y jerarquización; 2) procedimientos de evaluación periódica de la situación de las filiales, subcontratistas o proveedores con los que se mantiene una relación comercial consolidada; 3) acciones apropiadas para atenuar los riesgos o prevenir violaciones graves de los derechos humanos o del medio ambiente; un mecanismo de alerta y de recogida de información relativa a la existencia o a la realización de los riesgos definidos con las organizaciones sindicales representativas; 4) un dispositivo de seguimiento de las medidas aplicadas y de evaluación de su eficacia. Novethic. Devoir de vigilance. Consultado el 10/12/2020.

217 FCRSE. Juillet 2017. Loi française relative au devoir de vigilance des sociétés mères et entreprises donneuses d'ordre. Questions fréquemment posées.

218 HIVA KU Leuven. 2018. Belgium and the sustainable supply chain agenda: leader or laggard? Review of human right due diligence Initiatives in the Netherlands, Germany, France and EU, and implications for policy work by Belgian civil society.

219 La ONU ha estado trabajando durante varios años en la elaboración de un tratado internacional vinculante sobre las violaciones de los derechos humanos por parte de las empresas multinacionales. Más concretamente, en junio de 2014 los países en desarrollo votaron a favor de la resolución 26/9, iniciada por Ecuador y Sudáfrica, por la que se creaba un grupo de trabajo abierto encargado de elaborar un instrumento. Desde entonces, cada octubre en Ginebra, se han presentado proyectos para su negociación. La UE y los países desarrollados, donde se ubica la gran mayoría de las multinacionales, se siguen oponiendo firmemente a ellos, a pesar de la fuerte presión ejercida por su sociedad civil. CNCD. 14/10/2019. Un traité international pour les entreprises et les droits humains.

220 ECDPM. 30/11/2020. Vers une stratégie européenne pour des textiles équitables et durables. Documento de reflexión N° 264.

221 Novethic. 30/11/2020. Les suisses votent "presque" pour la responsabilisation des multinationales.

222 CSI. 22/06/2020. Vers l'obligation de diligence raisonnable dans les chaînes d'approvisionnement mondiales.

223 CNCD. 01/12/2020. Devoir de vigilance des entreprises : la société civile belge publie son mémorandum.

224 A este anuncio le sucedió una consulta pública iniciada en octubre de 2020 y que finalizó en febrero de 2021. LL.B. 27/10/2020. Lancement d'une consultation européenne pour des entreprises plus durables.



Imagen de la campaña Hold business accountable dirigida por una coalición de la sociedad civil a favor de la legislación de la UE en materia de HREDD.

más amplio, el medioambiente, puede parecer tenue o incluso inexistente a primera vista. En realidad, el IPCC dictaminó en 2018 que un calentamiento más allá del objetivo del Acuerdo de París de 1,5 °C conllevaría riesgos graves e irreversibles de los derechos humanos²²⁵. La ley francesa sobre el deber de vigilancia incluye así los riesgos medioambientales, lo que obliga a las empresas matrices de grandes grupos transnacionales a aplicar medidas para reducir sus emisiones directas e indirectas, así como las de sus filiales y sus cadenas de subcontrata-

ción²²⁶. La asociación francesa Notre Affaire à Tous publicó en marzo de 2020 un estudio jurídico que comparaba la vigilancia climática de 25 multinacionales francesas que demuestra que ninguna empresa cumple realmente con las obligaciones derivadas de la ley²²⁷. Este trabajo es el resultado de dos acciones legales contra Total por parte de la asociación: una por sus actividades petroleras en Uganda, que afectan a cerca de 100 mil personas (se les ha privado total o parcialmente de sus tierras antes incluso de recibir cualquier compensación)²²⁸; la otra,

junto con un colectivo de asociaciones y de colectividades, contra el incumplimiento de su deber de vigilancia en materia climática. Según el representante de esta asociación, Paul Mougeolle, la multinacional petrolera, que produce el 1% de las emisiones globales, «ha aceptado integrar el cambio climático en su segundo plan de vigilancia», pero «no ha cambiado su modelo de negocios», lo que la sitúa todavía «fuera de la trayectoria de 1,5°C»²²⁹.

Más allá de su propio objetivo, estas acciones son una oportunidad para

225 IPCC. 2018. Global Warming of 1.5°C. Special report.

226 Lo ideal sería abordar también el financiamiento de los bancos a la energía fósil, el «nervio de la guerra». Una reciente decisión del Punto Nacional de Contacto (PNC para las Líneas Directrices de la OCDE para Empresas Multinacionales) en Australia podría tener grandes repercusiones. De hecho, el PNC ha acordado formalmente aceptar una denuncia presentada al banco ANZ por sobrevivientes de los grandes incendios australianos a finales de 2019. Con esta decisión, el PNC relaciona la inversión financiera en las empresas o infraestructuras fósiles con sus efectos en el clima. Esto es bastante raro como para destacarlo, ya que este tipo de enfoque suele estar dirigido a empresas más responsables directamente de las emisiones (por ejemplo, las Carbon Majors como Total o Shell). BHRG. 30/11/2020. Corporate accountability and the just transition: Frameworks for holding corporations accountable for climate change. Cabe destacar la notable labor en este campo de la francesa Lucie Pinson, con su ONG Reclaim Finance. Recibió recientemente el Premio Ambiental Goldman por haber impulsado a decenas de actores financieros a desprenderse del carbón. Le Monde. 30/11/2020. La militante anticharbon Lucie Pinson reçoit la plus haute distinction pour l'environnement. Según esta ONG, entre 2016 y 2019 los bancos internacionales dieron a 2 100 empresas de energía fósil 2,7 billones de dólares en financiación, un volumen que aumenta cada año. Reclaim Finance. 18/03/2020. Banking on climate change 2020 : le financement aux énergies fossiles par les banques internationales.

227 Notre Affaire à Tous. 01/03/2020. Vigilance climatique : Notre Affaire à Tous interpelle 25 multinationales françaises suite à son rapport comparatif identifiant leurs nombreuses défaillances.

228 Según numerosos informes de campo, estas poblaciones se encuentran sin medios de subsistencia, lo que provoca hambruna y un abandono escolar masivo. Les Amis de la Terre France, Survie. Octubre 2020. Un cauchemar nommé Total. Une multiplication alarmante des violations des droits humains en Ouganda et Tanzanie.

229 Actu Environnement. 28/01/2020. Contentieux climatique : Total assigné en justice pour manquement à son devoir de vigilance.

que estas asociaciones prueben la ley sobre el deber de vigilancia de 2017 y, cuando proceda, sienten un **precedente**. Sin embargo, nada es sencillo, ya que en el caso de las actividades petroleras de Total en Uganda, el primero dictado sobre la base de la ley, los jueces consideraron que este litigio era competencia de los tribunales de comercio²³⁰. Esta sentencia es muy problemática, ya que estos últimos son tribunales especiales compuestos por jueces elegidos por sus pares y especializados en los aspectos técnicos de los litigios comerciales. No obstante, la ley trata cuestiones externas de protección de los derechos humanos y del planeta que no pueden reducirse a un litigio puramente comercial, vinculado con la gestión interna de la empresa. Por lo tanto, la sociedad civil francesa considera que esta decisión es contraria al principio de la ley, perjudicial para su aplicación y que, sobre todo, da un ejemplo muy deficiente a nivel internacional²³¹. Además, el colectivo sigue recordando la declaración del gobernador del Banco de Inglaterra en el último Foro de Davos: «Las empresas que vayan a eliminar sus emisiones serán recompensadas con creces, pero las que no puedan adaptarse dejarán de existir»²³².

3.7 EL COMERCIO JUSTO

Las diversas vías mencionadas anteriormente, aunque interesantes y prometedoras en diversos grados, se centran principalmente en la mitigación del cambio climático en los países desarrollados. Tienden a descuidar las cuestiones de adaptación, así como las primeras víctimas climáticas que son **las poblaciones más marginadas**, originarias principalmente de los llamados países del sur²³³. A pesar de que su responsabilidad es históricamente baja o incluso nula, sus

condiciones de vida ya han sufrido un fuerte impacto y lo sufrirán más aún en el futuro, especialmente en materia de seguridad alimentaria (véase el recuadro 18)²³⁴. Algunas de las políticas expuestas anteriormente también podrían tener un efecto contraproducente en el desarrollo del Sur, como los impuestos fronterizos o la relocalización de ciertos sectores industriales, lo que podría dar lugar a un menor acceso a los mercados del Norte.

18

Cómo la crisis ecológica agrava la pobreza y la vulnerabilidad de los pequeños productores agrícolas

- Se prevé que los riesgos climáticos, incluidos los relacionados con los medios de subsistencia, el abastecimiento de alimento y agua, aumenten drásticamente con el cambio climático.
- Las personas, sobre todo las mujeres, que dependen de la agricultura se ven afectadas de manera desproporcionada debido a las consecuencias nefastas de la crisis climática.
- Los pequeños productores agrícolas se enfrentan a sequías, inundaciones, aumentos de temperatura y variaciones en el régimen de lluvias que afectan al rendimiento de sus cultivos y a la calidad de sus productos.
- Sin adaptación, el calentamiento global podría reducir el crecimiento del rendimiento de la agricultura mundial en un 30% de aquí al 2050, afectando a más de 500 millones de pequeñas explotaciones agrícolas en todo el mundo.
- Se prevé que en los países en desarrollo, la crisis ecológica lleve a más de 100 millones de personas a estar por debajo del umbral de pobreza de aquí a 2030¹.

1 Movimiento por el Comercio Justo. 28/11/2019. Il n'y a pas de résilience climatique sans justice économique ! Position du Mouvement du Commerce Équitable pour la COP 25.

230 Actu Environnement. 02/03/2020. Vigilance climatique : 25 multinationales françaises hors la loi selon Notre Affaire à tous.

231 Cabe señalar que el tribunal de apelación francés no se pronunció sobre el fondo del asunto, es decir, sobre el cumplimiento o no de las obligaciones de vigilancia por parte de Total. Ante esta decisión, Les Amis de la Terre France, Survie y sus asociados ugandeses prevén apelar en casación. Les Amis de la Terre France. 10/12/2020. Affaire Total Ouganda : la cour d'appel de Versailles renvoie au tribunal de commerce.

232 Actu Environnement. 28/01/2020. Contentieux climatique : Total assigné en justice pour manquement à son devoir de vigilance.

233 También se puede considerar, al igual que el sociólogo Bernard Duterme del CETRI, que la mayoría de las políticas medioambientales que se proponen actualmente en Occidente forman parte de una ecología liberal, tecnocrática y neocolonial que «amplía la diferencia entre el Norte y el Sur» debido a «la comercialización del capital natural, la valoración de los servicios ecosistémicos, la privatización o la conservación de los recursos, la patentabilidad de la vida, el libre comercio del suelo, el agua, el aire, la biodiversidad... y la supuesta gestión eficaz que todo ello requiere». CETRI. Entretien Bernard Duterme : « Il faut décoloniser d'urgence une écologie supposée universelle ».

234 Pinault L. 02/12/2015. Commerce équitable et changement climatique. Analyse Oxfam-Magasins du monde.

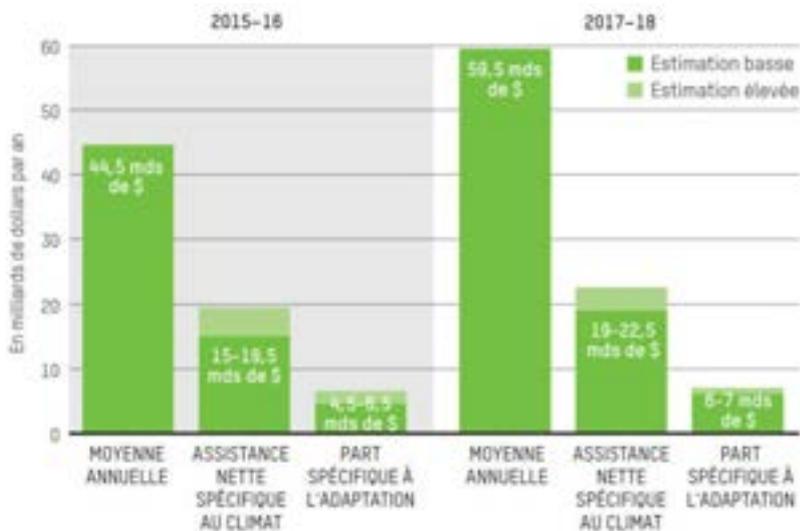


Imagen 17. Comparación de la financiación climática declarada por los países desarrollados (media anual) y de la ayuda específica al clima realmente proporcionada según las estimaciones de Oxfam (media anual 2015-2016 y 2017-2018).

OI: 2020. Les vrais chiffres des financements climat : où en est-on de l'engagement des 100 milliards de dollars ?

Existen muchos **mecanismos internacionales** que deberían ayudar a estos pueblos y países a hacer frente a los peligros climáticos inmediatos, especialmente a nivel de la ONU con el Fondo Verde para el clima. Sin embargo, un informe reciente de Oxfam International sobre las verdaderas cifras de financiación del clima internacional muestra que de los 100 mil millones de dólares anuales prometidos en 2009 en Copenhague²³⁵, los países desarrollados declararon, en 2017-2018, solo 59,5 mil millones de dólares en financiación pública (promedio anual)²³⁶. Lo que es peor es que casi el 80% se proporcionó en forma de préstamos e instrumentos distintos de los subsidios, lo que contribuye a un aumento del endeudamiento de muchos países²³⁷. Entre

los demás problemas señalados por la ONG, una parte importante de los fondos se sustituye por la ayuda oficial al desarrollo (considérese la cuestión de la adicionalidad, situación que corre el riesgo de agravarse aún más con la crisis de la COVID-19), solo el 14% se proporciona a los países menos avanzados²³⁸ y el porcentaje asignado a la adaptación

(25%) sigue siendo demasiado bajo²³⁹ (véase la imagen 17). Además, los programas de financiación o de seguros climáticos siguen siendo poco accesibles para los pequeños agricultores y sus organizaciones. Según la ONU y la Climate Policy Initiative, las granjas pequeñas de menos de cinco hectáreas apenas reciben el 1,7% del total de la financiación pública que se destina al cambio climático, a pesar de que representen aproximadamente el 95% de las granjas y alimenten a una tercera parte de la población mundial. Esto es aún más problemático dado que sus necesidades ascienden a billones de dólares al año para acciones como la conservación del suelo, el riego, la rotación de cultivos y el uso de semillas más adaptadas a las nuevas condiciones climáticas²⁴⁰.

Más allá de los aspectos de mitigación global de las emisiones, una cuestión clave es la de la **contribución del comercio a la justicia climática y a la adaptación al cambio**



Cartel de la quincena del comercio justo 2019 de la plataforma francesa a favor del comercio justo.

235 CCNUCC 30/03/2010. Rapport de la quinième session de la Conférence des Parties tenue à Copenhague du 7 au 19 décembre 2009.

236 Bélgica, por su parte, se comprometió a una contribución anual de 50 millones de euros para el periodo 2013-2020, lo que el CNCD considera claramente insuficiente. En base a la capacidad financiera del país y de su grado de responsabilidad histórica en relación con el cambio climático, la plataforma pide que esta contribución aumente con el tiempo, con el objetivo de alcanzar por lo menos 500 millones de euros al año. CNCD. Financement climat : la Belgique doit prendre ses responsabilités. Consultado el 01/12/2020.

237 Y lo que es peor, el 40% de la financiación de estos préstamos no era concesional: eran préstamos concedidos a los países a tipos muy bajos en comparación con el mercado. Le Monde. 20/10/2020. Climat : les pays riches surevaluent leur aide aux pays en développement, selon Oxfam.

238 Le Monde. 12/12/2020. L'accord de Paris sur le climat, qui fête ses cinq ans, a-t-il tenu ses promesses ?

239 OI: 2020. Les vrais chiffres des financements climat : où en est-on de l'engagement des 100 milliards de dollars ?

240 CPI, IFAD. November 2020. Examining the climate finance gap for small-scale agriculture.

climático. ¿Cómo se pueden integrar mejor estos problemas en los asuntos comerciales de manera coherente y sostenible, tanto a nivel regional como internacional?

Una de las respuestas se encuentra sin duda en el comercio justo, un modelo económico probado desde hace varias décadas. El comercio justo no tiene que estar necesariamente relacionado con el clima o incluso el medioambiente en su sentido más amplio. El enfoque del comercio justo se ha centrado históricamente en los aspectos socioeconómicos del desarrollo sostenible, principalmente en unos precios y salarios decentes para los campesinos y trabajadores marginados. No obstante, son precisamente estos compromisos (los precios basados en los costes de producción, prefinanciación, relaciones comerciales a largo plazo, etc.) los que aportan a los productores agrícolas una estabilidad económica imprescindible para prever la producción y **adaptarse al cambio climático**. Como recuerda el agrónomo francés Marc Dufumier, ante un clima cada vez más aleatorio, «los agricultores deben adoptar sistemas de producción más resistentes que les permitan restablecer sus niveles de ingresos y el potencial productivo de sus granjas lo más rápido posible después de cada evento climático destructivo»²⁴¹.

Por otra parte, el sector ha experimentado una fuerte ecologización



Cartel de la campaña 2018 de Oxfam-Magasins du monde *Mettons un terme au ch colonialisme (Acabemos con el ch colonialismo)*, que destaca en particular el vínculo entre un salario digno y la deforestación.

desde principios de la década del 2000, en un contexto en el que aumenta el concepto de desarrollo sostenible, lo que lo convierte también en **una herramienta de mitigación** especialmente relevante. Algunos autores hablan de una «cuarta era del comercio justo», que se está incorporando gradualmente al concepto más amplio del comercio sostenible²⁴². Poco a poco se han ido incluyendo criterios o principios medioambientales, sobre todo en la definición del comercio justo de 2001, en los principios de la WFTO (en 2019 se adaptó el contenido del principio 10, pasando a denominarse «crisis climática y protección de nuestro planeta»)²⁴³, en los pliegos de condiciones de Fairtrade International (que también ha creado su propio sistema de créditos de carbono, véase el recuadro 19) o, más recientemente, en la Carta Internacional de Comercio Justo²⁴⁴. Al mismo tiempo, se han multiplicado los estudios de impacto ambiental; las

etiquetas ecológicas tradicionales han desarrollado versiones equitativas y sostenibles (por ejemplo, Ecocert Equitable, Naturland Fair); la WFTO lanzó su iniciativa People and Planet sobre productos circulares²⁴⁵, mientras que varios actores desarrollaron una oferta y un discurso centrados en la agricultura campesina del Norte (por ejemplo, Ethicable, Oxfam-Magasins du monde)²⁴⁶.

Con estas distintas evoluciones, el valor añadido del comercio justo en lo climático se hace aún más evidente: garantiza a los pequeños productores y trabajadores **unas condiciones económicas favorables hacia la transición ecológica**. Al permitir una distribución más justa de la riqueza, se les da los medios para esta transición, apoyando el desarrollo de modos de producción más respetuosos con el medioambiente y más resistentes al cambio climático, como la agroforestería, la

241 Dufumier M. 2015. Soutenir une agriculture paysanne pour faire face au changement climatique. Bulletin Equité n°18, Fédération Artisans du Monde.

242 Ramonjy D. 2012. Dictionnaire du commerce équitable. Développement durable, p. 86-94, éditions Quæ.

243 WFTO. 20/09/2019. Fair trade calls climate emergency, revises principles.

244 WFTO. International Fair Trade Charter.

245 WFTO. People and planet initiative.

246 Veillard P. 2020. Pour un commerce équitable plus soutenable. Dossier de campagne Oxfam-Magasins du monde.

agricultura biológica o la economía circular. Una vez más, el comercio justo está al servicio de estas prácticas, devolviendo la visibilidad y estabilidad económicas a los pequeños productores. En una publicación de 2018, la sucursal británica de Fairtrade dio una serie de ejemplos en este ámbito, que iban desde la formación en la lucha integrada o en la agroforestería para adaptarse al cambio climático, hasta la reinversión de la prima equitativa en los proyectos de reforestación, pasando por diferentes programas de protección de la biodiversidad²⁴⁷. Cabe recordar que la mayoría de los productos de comercio justo también son biológicos (por ejemplo, más del 70% de los productos Fairtrade distribuidos en Bélgica son bio, una

cifra que no ha dejado de aumentar en los últimos años²⁴⁸).

Esta manera de poner en marcha y acompañar la transición es **un elemento fundamental y característico de la iniciativa de comercio justo**. Christophe Alliot, de la oficina francesa de análisis BASIC, compara, de esta manera, las normas de Fairtrade y Rainforest Alliance en el sector del café. Explica cómo Rainforest Alliance parte de una lógica económica basada únicamente en el aumento de la productividad que la impide «capacitar» a los productores más pequeños hacia unos sistemas de producción agrícolas más diversificados y resistentes²⁴⁹. Está claro que estos requieren importantes recursos que a menudo no están al alcance de los pequeños agricultores,

debido a la baja remuneración, al escaso acceso a la financiación y a las prácticas comerciales no equitativas en las cadenas de suministro mundiales. Esto les lleva a recurrir a estrategias a corto plazo, como el aumento del uso de productos químicos (por ejemplo, plaguicidas contra la roya del café, en vez de la agroforestería). A largo plazo, esto no solo implica un aumento continuo de los costes de producción, sino también importantes costes económicos, sociales y ambientales ocultos, como la contaminación del agua o del suelo, la deforestación y los problemas de salud derivados de las prácticas agrícolas. En definitiva, todas estas prácticas contribuyen a agravar el impacto del cambio climático en esas poblaciones²⁵⁰.

Créditos de carbono Fairtrade

19

Debido a la falta de un marco regulatorio, los créditos de carbono del mercado voluntario (véase el recuadro 17) son de calidades y valores muy diferentes, por lo que se han desarrollado sistemas de garantía para mejorar su fiabilidad. En medio de la «jungla» de normas se encuentra un sistema desarrollado por Fairtrade International en 2015: el Criterio de Fairtrade sobre el clima (FCS por sus siglas en inglés). Esta norma permite a los productores agrícolas que contribuyen a mitigar el cambio climático, vender créditos de carbono Fairtrade (CCF) a los compradores que deseen compensar sus

emisiones. No se limita únicamente a los grupos de productores agrícolas que ya están certificados por Fairtrade, sino que está abierta a toda la gente que está dentro del ámbito geográfico de la organización. Esta les proporciona información y formación para ayudarles a producir y vender CCF a través de tres tipos de proyectos: energía renovable, eficiencia energética y reforestación. La norma también se aplica a los impulsores de proyectos, a los comerciantes y a los compradores finales de los CCF. El FCS, desarrollado en colaboración con Gold Standard, es complementario de

este último, ya que añade criterios típicos de la certificación de comercio justo que incluye un precio mínimo, una prima equitativa, el cumplimiento de normas democráticas y de transparencia o de los requisitos relativos a las condiciones de trabajo.

Como se puede observar, Fairtrade ha seguido sus propios criterios y los ha adaptado a los diferentes actores que constituyen el mercado del carbono. No obstante, cabe preguntarse si esta manera de hacer que la **compensación de carbono sea más equitativa** la hace más ►►

247 FTF. 04/06/2018. 8 ways Fairtrade farmers protect the environment.

248 Fairtrade Belgium. Opter pour le bio. Consultado el 02/12/2020.

249 BASIC. 2019. Café : la success story qui cache la crise. Etude sur la durabilité de la filière du café.

250 CEF. Commerce équitable et climat : même combat ! Consultado el 30/11/2020.

«recomendable». Como se ha indicado más arriba, la compensación, a diferencia de las emisiones evitadas, plantea problemas evidentes, entre los que destaca su carácter reversible e insostenible (por ejemplo, el carbono almacenado en forma de madera que termina quemándose o descomponiéndose). Está claro que el FCS no resuelve el límite «existencial» de la compensación. Además, al igual que otros sistemas, da a los compradores de CCF un «derecho a contaminar» a un coste relativamente bajo, lo que les permite continuar con sus actividades emisoras de CO₂ con la conciencia más tranquila. Aquí también se plantean las cuestiones de la financiarización

de la naturaleza y el valor de las tierras. Como recordó en 2016 un colectivo de ONG antes de la CP22 en Marrakech las tierras no pueden «reducirse a sumideros de carbono» en un juego de contabilidad. «Son fundamentales para las casi millones de personas en todo el mundo que trabajan por la soberanía alimentaria, un derecho inalienable de los pueblos que ya ha sido bastante socavado».

No se puede comparar al FCS con prácticas como la agricultura climáticamente inteligente (CSA por sus siglas en inglés de Climate Smart Agriculture). Esta es una tapadera que permite a los actores agroin-

dustriales compensar sus emisiones mediante criterios muy permisivos (por ejemplo, el uso de semillas OMG y sus herbicidas)²⁵¹. Precisamente, la falta de criterios estrictos de exclusión permite a las multinacionales de la agroindustria, como Monsanto, Walmart o McDonald's, tener sus propios programas de CSA, al servicio de sus intereses financieros y de comunicación. Sin embargo, a pesar de las normas y principios más estrictos, no se puede evitar pensar que el FCS también contribuye a la «presión territorial» y a la «carrera por la compensación», como se estipula en el Acuerdo de París.

251 Maes. S. 02/12/2015. L'Agriculture intelligente face au climat : un concept qui pose question. La organización que realiza la promoción, la Alianza mundial para una agricultura climáticamente inteligente (Global Alliance for Climate Smart Agriculture o GACSA por sus siglas en inglés), también tiene muchos actores influyentes en el sector de los OGM y del abono nitrogenado. Maes. 02/12/2015. L'Alliance mondiale pour une Agriculture intelligente face au climat : un terrain fertile pour le secteur des engrais azotés. A pesar de sus críticas a GACSA, Oxfam Internacional tomó la decisión estratégica de unirse a la «filial» africana (Africa CSA Alliance), más accesible, para reivindicar una definición más estricta de la CSA a favor de proyectos de desarrollo agrícola más responsables desde el punto de vista medioambiental y social. Maes. 02/12/2015. Agriculture intelligente face au climat : positionnement et stratégie d'Oxfam International.

Por el contrario y en resumen, el comercio justo permite una mejor distribución de la riqueza y da a los pequeños productores los medios para invertir en modos de producción más sostenibles y resistentes. Cabe recordar que se trata de una forma de **internalización de los costes sociales y medioambientales** en el precio y las prácticas comerciales de los compradores, a diferencia, por ejemplo, de los programas de cooperación al desarrollo, de carácter más redistributivo. Si bien es cierto que existen costes importantes en ambos casos (de certificación frente a los de gestión de programas), una ventaja del modelo equi-

tativo, quizás menos insignificante de lo que parece, es que devuelve la dignidad a los productores y trabajadores que reciben una remuneración directa por su trabajo a través del precio y de los salarios, y no una simple subvención o ayuda social (téngase en cuenta la dependencia de muchos agricultores europeos a las ayudas de la Política Agrícola Común (PAC) para conseguir sus ingresos, véase el recuadro 20).

En conclusión, una gran parte de los actores del comercio justo son **empresas sociales o con sentido**, que «articulan la rentabilidad económica y contribuyen al bien común»²⁵², con

su ADN el «diseño redistributivo», apreciado por K. Raworth²⁵³. Muchas de estas empresas son, por ejemplo, cooperativas propiedad de productores que ellos mismos gestionan cuyos estatutos anteponen una finalidad social o ambiental a la maximización de los beneficios y a la distribución de dividendos a los accionistas²⁵⁴. Según un estudio reciente de la WFTO y Traidcraft Exchange, el 92% de las organizaciones miembros de la WFTO reinvierten la totalidad de sus beneficios en su impacto social o medioambiental, en relación con modelos de gobernanza, de gestión y reinversión de

252 Prophit. 13/09/2017. Les entreprises à mission. Panorama international des statuts hybrides au service du bien commun.

253 Sahan E. 29/09/2020. « Le modèle des entreprises équitables est une pièce maîtresse d'une économie du donut ». Análisis de Oxfam-Magasins du monde.

254 TDC. 09/06/2020. Le commerce équitable, un outil majeur pour la transition écologique solidaire.

beneficios muy diferentes a los de las empresas convencionales²⁵⁵.

Por supuesto, al enfoque equitativo se le puede reprochar su carácter microeconómico, es decir, esencialmente centrado en el desarrollo local (por ejemplo, en la granja y en las cooperativas de productores en el caso de la agricultura). No obstante, es importante recordar el trabajo político del movimiento del comercio justo, que, a través de estructuras como la Oficina Europea de Defensa del Comercio Justo (FTAO por sus siglas en inglés), también aboga, a un nivel más **macroeconómico**, por

una **mayor regulación**, especialmente a nivel comercial (por ejemplo, cadenas de suministro más transparentes, reducción de impuestos para los productos de comercio justo y sostenibles, la lucha contra las prácticas comerciales desleales, normas obligatorias de diligencia debida en materia de derechos humanos y medioambiente, véase más arriba). Más concretamente en cuanto a la cuestión climática, en 2019 el movimiento del comercio justo pidió a las partes de la CMNUCC que «abordaran los desafíos de las prácticas comerciales desleales, del desequilibrio de poder en las cade-

nas de valor y de una producción y consumo sostenibles» durante las negociaciones climáticas de la CP25 en Madrid. En su comunicado, recordó los vínculos entre «la desigualdad y el cambio climático» y cómo «formas más equitativas de compartir el valor a lo largo de las cadenas de suministro» son esenciales para combinar «objetivos sociales y ecológicos», al mismo tiempo que «se reparte de manera más equitativa la carga de la transformación de nuestros modos de producción que hoy en día son insostenibles»²⁵⁶.



Cartel de la WFTO para el Día Mundial del Comercio justo en 2020.

255 Otro dato revelador es que el 85% de ellas afirma sacrificar objetivos financieros para alcanzar objetivos sociales o medioambientales, al mismo tiempo que se mantiene una viabilidad comercial. Ejemplos de estas empresas del comercio justo: Chako (Tanzania) que trabaja con sus trabajadores para desarrollar productos reciclados a partir de residuos de vidrio y papel; Ojoba (Ghana) que ha desarrollado talleres de formación en permacultura y ha instalado hornos solares y estufas rocket para reducir en un 80% el uso de leña en la producción de manteca de karité y Prokritee (Bangladesh) que ofrece productos fabricados a partir de los residuos de la industria textil. WFTO. January 2020. Creating the new economy. Business models that put people and planet first.

256 Mouvement équitable. 28/11/2019. Il n'y a pas de résilience climatique sans justice économique ! Position du Mouvement du Commerce Équitable pour la COP 25.

Por una política agrícola más justa y sostenible

El caso de la **política agrícola común** (PAC) europea es sintomático de los problemas, pero también de las oportunidades en materia de agricultura y clima. Algunas cifras sirven para recordarlo. Por una parte, la agricultura (que incluye la silvicultura y el cambio de uso de la tierra) representa aproximadamente una cuarta parte de las emisiones a nivel mundial, de las cuales el 50 % son metano (CH₄) y el 70% son óxido nítrico (N₂O), dos potentes GEI. Por otra parte, la PAC sigue siendo la principal política de la UE en términos de presupuesto: 379 mil millones de euros entre 2021 y 2027, es decir, el 32% del presupuesto europeo. Frente a la emergencia social y medioambiental, lo ideal sería que esta política contribuyera a una reorientación masiva de la agricultura hacia prácticas más agroecológicas que garanticen menos emisiones, pero también mejores ingresos para los agricultores. El problema es que la última versión de la PAC se aleja de esa dirección.

Propuesta hace dos años por la antigua Comisión Juncker y sometida a una votación acelerada y por sorpresa en octubre de 2020, la reforma se parece en realidad a un *statu quo*, como consecuencia de una intensa presión por parte de los grupos de presión agrícolas sobre los tres principales grupos parlamentarios (PPE (conservadores), S&D (socialistas) y Renew Europe (liberales)). Este manera en el que los grupos de presión de la agroindustria, en particular el Copa-Cogeca, han conseguido dictar su agenda, ha sido denunciada por la ONG Corporate Europe Obser-

vatory en un reciente informe ¹. A pesar de las numerosas promesas de ecologización, la nueva versión mantiene más o menos las mismas herramientas básicas, incluida la ayuda a los ingresos por hectárea. Este tipo de ayuda fomenta la ampliación y favorece la intensificación de la producción, mientras que debería estar condicionada a la creación de puestos de trabajo y a la sostenibilidad de los modos de producción (menos del 20% de los beneficiarios reciben el 80% de las ayudas en Europa, mientras que en Bélgica el 27% de las mayores explotaciones reciben el 65% del presupuesto). Se ha propuesto incluir en el primer pilar (75% del presupuesto total) pagos anuales para las prácticas respetuosas con el medio ambiente, una innovación denominada «ecoregímenes». Sin embargo, según una coalición de ONG belgas medioambientales, su eficacia no está demostrada y los presupuestos sugeridos siguen siendo demasiado limitados. Si a esto le añadimos un límite máximo de ayuda opcional y demasiado elevado, unas medidas agroambientales y climáticas (MAEC, segundo pilar) dejadas a la buena voluntad de los Estados miembros y un capítulo de condicionalidad debilitado (es decir, el vínculo de las ayudas con las prácticas respetuosas con el medio ambiente desde un punto de vista medioambiental), se llega a un balance social y medioambiental muy pobre. Como resume la coalición francesa Pour une autre PAC, «en los albores de la década de la última oportunidad [...], destinar como mucho el 15% del presupuesto total de la PAC a la remuneración de

las prácticas agrícolas respetuosas con el medio ambiente [...] no es en absoluto un resultado satisfactorio».

A fin de cuentas, las posturas del Parlamento y del Consejo muestran una falta de visión y, sobre todo, **una gran incoherencia con otros objetivos de la UE**, en concreto el Pacto Verde y las estrategias Biodiversidad y De la Granja a la Mesa. Según Amaury Ghijssels, responsable de investigación sobre la soberanía alimentaria en el Centro Nacional Belga de Cooperación al Desarrollo (CNCD-11.11.11 por sus siglas en inglés), habría sido mejor «dar la espalda al *business as usual*» y promover «una verdadera transición hacia sistemas alimentarios sostenibles en los que la agroecología se convierte en la norma y no en la excepción».

No obstante, en esta reforma se ha mantenido otra tendencia histórica, la de la renacionalización, ya que cada Estado debe proporcionar un **plan estratégico** que especifique las modalidades de funcionamiento de la PAC, por ejemplo, para fijar los criterios de ecologización de los ecoregímenes. Aunque continuar con esta tendencia presenta fuertes riesgos de *dumping* social y ecológico, permite a ciertos países o regiones asumir un papel de liderazgo en la transición agroecológica. En Bélgica, varios actores, en particular el sindicato agrícola FUGEA, están en primera línea para que la tarea la política valona «apoye más a sus agricultores en su transición hacia prácticas sostenibles».

¹ CEO. 12/10/2020. CAP vs. Farm to Fork. Will we pay billions to destroy, or to support biodiversity, climate, and farmers?

Conclusión

El 8 de diciembre de 2020, una coalición de la sociedad civil belga colocó varios cientos de botas delante de la sede de la Comisión Europea en Bruselas. El objetivo era simbolizar una «Europa al servicio de los grupos de presión», que favorece una «agricultura industrial a gran escala y destinada a la exportación», lo que lleva a «la continua desaparición de los campesinos, la aceleración del calentamiento global y la destrucción de la biodiversidad»²⁵⁷. Esta acción resume por sí sola muchas de las cuestiones comentadas en este estudio. La acción que se llevó a cabo en vísperas del quinto aniversario del Acuerdo de París, unos días antes de una cumbre europea decisiva para la política climática de la UE, denunciaba tanto la nueva versión de la PAC, equivalente al statu quo (véase el recuadro 20) como el tratado UE-Mercosur celebrado recientemente, que conduce a un aumento de la deforestación y a la desaparición de los campesinos europeos (véase el apartado 2.7).

En definitiva, se trata de un resumen de las **incoherencias entre las políticas agrícolas, comerciales, medioambientales y de desarrollo de la UE**: ¿de qué sirve fijar objetivos climáticos más ambiciosos por un lado (como el nuevo objetivo de -55% de emisiones para 2030, acordado finalmente en la cumbre²⁵⁸ o el Pacto Verde), si, por otro lado, nos ceñimos a políticas agrícolas y comerciales que perjudican el clima? Como lo resumía recientemente O. De Schutter, Relator Especial de la ONU sobre la extrema pobreza y los derechos humanos, «no tiene sentido pedir a las empresas que cam-

bien sus modos de producción ni a la población que se convierta en consumidora responsable si, por otra parte, se fomentan las prácticas comerciales de bajo coste que favorecen el *dumping* ecológico y social»²⁵⁹.

A pesar de los numerosos movimientos ciudadanos y de una opinión pública cada vez más preocupada por las cuestiones medioambientales, es como si una gran parte de los responsables políticos siguieran anclados en el mismo esquema, el de las **exportaciones**, el del **sacro-santo crecimiento (ecológico)** y el

del **mito del desacoplamiento** (véase el recuadro 9). En el ámbito de los acuerdos comerciales, los árboles de la TTIP y el CETA no dejan ver el bosque de acuerdos de libre comercio que la Comisión, de manera aparentemente imperturbable y proactiva, sigue negociando, desde Vietnam hasta Ecuador, pasando por Túnez o Japón²⁶⁰. En el caso de la UE, esto se puede explicar, al menos en parte, por sus orígenes en la posguerra, al ser el comercio uno de los principales cimientos de la construcción de un mercado que conduce a la paz²⁶¹. No obstante, el carácter sistemático, asimétrico y poco democrático de las actuales negociaciones comerciales plantea dudas. Es como si el «ADN comercial» de la UE, generalizado a las relaciones exteriores, fuera un fin en sí mismo, sin importar sus efectos en el conjunto de la sociedad²⁶².

Más concretamente sobre la cuestión climática, estos acuerdos acen-túan el calentamiento global y las injusticias climáticas mediante el aumento de emisiones directas e indirectas. Sin embargo, probablemente el comercio internacional no sea el culpable en sí mismo, ya que los intercambios locales pueden ser más perjudiciales que los que se realizan a mayor distancia (véase el apartado 3.2). La culpa es más bien

257 FIAN Belgium. 10/12/2020. L'Europe à la botte des lobbys, on en a plein les bottes !

258 Tras largas negociaciones, finalmente se alcanzó un acuerdo entre los 27 Estados miembros sobre un objetivo revisado de reducción de emisiones de al menos el 55% para 2030 respecto a los niveles de 1990, en comparación con el -40% anterior, con el fin de lograr la neutralidad de carbono para 2050. Le Monde. 12/12/2020. Réactions partagées après l'accord européen sur la baisse des émissions en 2030.

259 CAL. Octubre 2020. La crise, une fenêtre d'opportunités - Un entretien avec Olivier De Schutter. Espace de libertés n°492.

260 Le Monde. 07/10/2016. Ces accords que négocie l'Europe et dont on ne parle jamais.

261 Por ejemplo, la idea de hacer que los conflictos sean materialmente imposibles, construyendo un mercado único sin aranceles, primero en los sectores del carbón y el acero, y luego en todos los ámbitos económicos. Le Monde. 12/12/2020. Guerre commerciale : l'Europe s'arme enfin.

262 Institut Veblen, FNH. Octubre 2019. Mettre le commerce au service de la transition écologique et sociale. 37 propositions pour réformer la politique commerciale européenne.



Acción «L'Europe à la botte des lobbys, on en a plein les bottes ! » («Europa al servicio de lo grupos de presión, ¡estamos hartos!»), 8 de diciembre de 2020

ante la sede de la Comisión Europea en Bruselas

de la **forma neoliberal del comercio**, que equivaldría al *dumping* social y medioambiental, a la armonización a la baja de las normas, a la extensión y a la fragmentación de las cadenas de suministro, a los modos de producción y consumo no sostenibles, a la concentración del poder en unas cuantas multinacionales que apenas rinden cuentas, al aumento de la desigualdad, especialmente en los países menos desarrollados, etc. (véase el apartado 2.7). Está claro que el hecho de aumentar estos fenómenos una y otra vez con una agenda de liberalización de otro siglo, para «ir en busca del crecimiento»²⁶³, pero con beneficios económicos cada vez

más débiles e inciertos (véase el apartado 2.6), solo puede agravar la situación ecológica y social global²⁶⁴.

Por lo tanto, ante estas políticas de un libre comercio desenfrenado, parece fundamental y urgente revisar la filosofía y **la arquitectura de las normas del comercio internacional**. En otras palabras, es absolutamente necesario ir más allá del dogma del libre comercio para hacer de este una verdadera herramienta de regulación y no solo de liberalización al servicio de la transición ecológica y social. Como se menciona en el apartado 3 de este estudio, se pueden utilizar muchos instrumentos

para hacer que el comercio sea más respetuoso con el clima; desde apartados sobre comercio y desarrollo sostenible verdaderamente vinculantes, hasta mecanismos de ajuste en frontera por emisiones de carbono, pasando por el fortalecimiento de las normas sobre las emisiones procedentes del transporte internacional, la internalización de los costes sociales y medioambientales en precios equitativos, leyes sobre el deber de vigilancia de las empresas o incluso la relocalización de determinadas producciones. En la elaboración de estas políticas, que suelen centrarse en objetivos de mitigación, es esencial mantener en primer plano las cuestiones de la rendición

263 Estas palabras son de la eurodiputada conservadora Tokia Saïfi (grupo PPE), con motivo de la polémica acerca de la ratificación del CETA en octubre de 2016. Esta sensación de necesidad de nuevos acuerdos comerciales y de inversión para contribuir al crecimiento y evitar un repliegue de la identidad y la economía de la UE parece ser bastante general en el entorno europeo de Bruselas. Le Monde. 01/01/2017. 2016 : l'année où le libre-échange a vacillé.

264 Le Monde. 01/01/2017. 2016 : l'année où le libre-échange a vacillé.

de cuentas, de la justicia climática y la adaptación a la crisis climática en los países menos desarrollados.

La emergencia climática también es una oportunidad para incluir en la agenda política un debate más importante sobre la **propia naturaleza y los objetivos del comercio**, hasta ahora poco explorados debido al predominio del evangelio neoliberal. Este debate tendría que responder, especialmente, a preguntas tan esenciales como la necesidad de reducir el volumen de comercio. Esto podría implicar la prohibición de determinados bienes de consumo (por ejemplo, energía fósil, automóviles diésel o gasolina), así como la disminución del comercio intragrupo de empresas multinacionales (téngase en cuenta sus estrategias de optimización fiscal, social y medioambiental)²⁶⁵. Debido a la imposibilidad de un desacoplamiento absoluto entre las emisiones y el PIB (véase el recuadro 9), también debería abordarse la explosiva cuestión del decrecimiento. Desde el punto de vista del desarrollo sostenible a escala mundial, ¿no habría que inscribir el comercio en un escenario de contracción-convergencia, como propone O. De Schutter? La idea de este enfoque es que las economías del Norte deben contraerse (o al menos permanecer estacionarias) para reducir su impacto medioambiental, mientras que las del Sur podrían seguir creciendo con el objetivo de reducir la pobreza²⁶⁶. El comercio justo y sostenible, un modelo de eficacia probada desde hace varias décadas,



Cartel de la campaña 2020 de Oxfam-Magasins du monde sobre la economía del dónut.

podría servir de inspiración a las relaciones comerciales con el Sur, concretamente en su dimensión de apoyo económico a la transición ecológica.

Evidentemente, una reforma global de nuestro sistema económico como esta (impulsada por el crecimiento, el productivismo y el consumismo) requiere algo más que una «simple» revisión de las normas comerciales y exige un replanteamiento completo de nuestras políticas económicas, fiscales, sociales, etc. No obstante, las normas y prácticas comerciales desempeñan un papel estructurador en la organización de las actividades económicas internacionales, lo que implica (re)someterlas a objetivos sociales y medioambientales más amplios, respetando los límites sociales y mundiales definidos especialmente por la teoría del

dónut²⁶⁷. Este reajuste en la jerarquía de las normas debería permitir pasar **del libre comercio al comercio justo**. En otras palabras, encontrar una tercera vía entre el proteccionismo identitario de la extrema derecha y el libre comercio ciego del pensamiento liberal, como decía Thomas Piketty recientemente en el periódico *Le Monde*: Debemos dar la espalda a la ideología del libre comercio absoluto que hasta ahora nos ha llevado a la globalización y a adoptar un nuevo modelo de desarrollo basado en principios explícitos de justicia económica y climática. Este modelo debe ser internacionalista en sus objetivos finales, pero soberanista en la práctica, en el sentido de que cada país, cada comunidad política debe poder fijar condiciones para continuar el comercio con el resto del mundo sin esperar el acuerdo unánime de sus socios²⁶⁸.

265 Institut Veblen, FNH. Octobre 2019. Mettre le commerce au service de la transition écologique et sociale. 37 propositions pour réformer la politique commerciale européenne.

266 Gemenne B. 29/08/2017. Le commerce équitable vu par Olivier De Schutter. Análisis de Oxfam-Magasins du monde.

267 Raworth K. 2017. Doughnut economics: seven ways to think like a 21st-century economist.

268 Le Monde. 11/07/2020. Thomas Piketty: « Pour reconstruire l'internationalisme, il faut tourner le dos à l'idéologie du libre-échange absolu ».









OXFAM

Magasins du monde