



Un frenazo para la transformación sostenible de tráfico y transporte

El acuerdo UE-Mercosur y la influencia de la industria automotriz

En el camino hacia un mundo respetuoso frente al clima y para la consecución de los objetivos de desarrollo sostenible (SDGs), se requiere tanto una reorientación de la política mercantil hacia los objetivos de respeto de los derechos humanos, de la neutralidad climática y de la preservación de la biodiversidad, como una transformación de tráfico y transporte.

Sin embargo, la política mercantil europea actual favorece un sistema de comercio basado en combustibles fósiles, socialmente injusto e intensivo en recursos y fortalece un sistema de transporte orientado hacia los motores de gasolina y hacia el transporte individual. El próximo acuerdo entre la UE y los países del Mercosur (Argentina, Brasil, Paraguay y Uruguay) es un ejemplo de una política de movilidad y comercio retrógrada en el que el lobby de la industria automotriz encuentra sus intereses desproporcionadamente bien representados, socavando así la protección efectiva del clima y los derechos humanos.

El estudio **“Un frenazo para la transformación sostenible de tráfico y transporte: el acuerdo UE-Mercosur y la influencia de la industria automotriz”** muestra las concesiones que la Comisión Europea ha hecho al lobby de la industria del automóvil para aumentar los beneficios de la industria

automotriz europea en lo que concierne temas del medio ambiente, la protección del clima y de derechos humanos.

Las principales conclusiones del estudio son:

- No fueron tan sólo la industria automotriz y sus asociaciones que practicaron un trabajo intensivo de lobby. Más allá de ello, el Ministerio de Finanzas alemán se dirigió a la industria del automóvil de forma proactiva para preguntar por sus deseos e introducirlos en el acuerdo.
- Como resultado, surgieron elementos del acuerdo extremadamente rentables para la industria automotriz europea, como por ejemplo la **eliminación de los aranceles sobre los coches, las piezas de automóvil y la materia prima mineral**, así como el **fomento de las exportaciones de agrocombustibles** basados en la soja o la caña de azúcar.
- A largo plazo, el acuerdo garantizará a los fabricantes de automóviles un **lucrativo mercado de ventas de motores de combustión** dañinos para el medio ambiente y, por lo tanto, se interpondrá en el camino hacia el abandono gradual del transporte individual basado en los fósiles. Esto significa que la industria automotriz europea podrá seguir obteniendo

grandes beneficios con sus modelos de gasolina a costa del clima en la región del Mercosur y, al mismo tiempo, proclamar generosamente el fin de los motores de combustión en la UE. El acuerdo debilita así los esfuerzos para reducir las emisiones globales de automóviles y promueve **falsas soluciones como el uso de agrocombustibles**.

- Los agrocombustibles son más dañinos para el clima que los combustibles fósiles porque liberan grandes cantidades de gases invernadero por los cambios en la explotación de la tierra. Mediante las previstas 200.000 toneladas adicionales de bioetanol bajo ventajas arancelarias, la importación libre de aranceles de biodiésel y la reducción de los impuestos argentinos a la exportación de soja (aceite), el acuerdo reforzaría aún más el uso de agrocombustibles. Adicionalmente, las enormes extensiones de tierra ocupadas para la producción de agrocombustibles dejan de estar disponibles para el cultivo de alimentos y piensos y elevan sus costos, lo cual empeoraría aún más la crisis alimentaria mundial ya agravada debido a la crisis en Ucrania.
- Las **reducciones arancelarias para las materias primas minerales** contribuirían a asegurar y abaratar el suministro de materias primas para la industria del automóvil. Esto aplicaría especialmente al **hierro, al acero, al cobre, al litio** y a diversas materias primas procesadas. Las actividades mineras necesarias provocan numerosas violaciones de los derechos humanos y conflictos con las comunidades locales y los grupos indígenas, especialmente en Argentina y Brasil.
- Mediante reducciones arancelarias, el acuerdo también aumentaría la **demandas de piel de vaca**, que la industria automotriz europea utiliza para fabricar asientos de cuero.
- La rápida reducción de los aranceles sobre los automóviles y sus partes, así como las normas de origen, aumentarían la **presión competitiva**, especialmente en la industria automotriz del Mercosur. Esto pondría en peligro los puestos de trabajo y aumentaría la tendencia a la **precariedad laboral**.
- Estas ventajas económicas a corto plazo para la industria del automóvil se ven contrarrestadas por cláusulas ecológicas, sociales y de derechos humanos muy débiles en el acuerdo. En este sentido, cabe destacar el capítulo de sostenibilidad, **que**

no prevé sanciones, la falta de concreción del Convenio de París y la ausencia de normas efectivas sobre la diligencia debida de las empresas o las cadenas de suministro libres de deforestación.

- Debido a la debilidad de los instrumentos de prevención de riesgos, el acuerdo dificulta la regulación socio-ecológica de la industria automotriz. Al favorecer a la industria del automóvil, también obstaculiza la transformación necesaria de la movilidad, al igual que las medidas para evitar el tráfico y sustituir el transporte individual motorizado por transporte público.

Recomendaciones clave:

La considerable influencia que la industria automotriz europea pudo ejercer en el acuerdo UE-Mercosur subraya la urgencia de una profunda reforma de la política mercantil de la UE. **Un acuerdo que lleva la firma de la industria del automóvil de forma tan clara no debería ser ratificado.** La preservación de los medios de vida, el respeto de los límites planetarios y el acceso global equitativo a bienes y servicios deben ser la base de relaciones comerciales sostenibles. Sólo con un cambio de rumbo fundamental en la política mercantil y una transformación social- y ecológicamente justa en los sistemas de tráfico y transporte podremos hacer frente a estos retos y alcanzar una buena vida para todos.

Perspectivas:

Ya en el año 2019 la UE quiso firmar este acuerdo. Tras las críticas de muchos grupos de la sociedad civil y alianzas a ambos lados del Atlántico y el anuncio de algunos gobiernos y parlamentos de que no aprobarán el acuerdo en su forma actual, los partidarios se encuentran en una "fase de rescate". Se esperan propuestas concretas de arreglos adicionales antes de finalizar el año 2022. Estos podrán sonar bien sobre el papel pero seguramente no cambiarán los problemas y mecanismos fundamentales.

Por lo tanto, en nuestros movimientos por una política mercantil justa, por justicia climática y la transformación sostenible de tráfico y transporte, es importante debatir las conexiones entre el lobby de la industria automotriz, los combustibles fósiles y la política mercantil, y reforzar públicamente nuestras críticas.