

PREPARANDO EL TERRENO PARA LOS AGROCOMBUSTIBLES

Políticas europeas, criterios de
sostenibilidad y cálculos climáticos



T

N

I

Autores

Tamra Gilbertson
Nina Holland
Stella Semino
Kevin Smith

Editor

Oscar Reyes

Design

Ricardo Santos

Traducción

Beatriz Martínez Ruiz

Imprenta

Imprenta Hija de J.Prats Bernadás

Impreso en 100% papel reciclado

Gracias a

Almuth Ernsting, Jutta Kill
y Larry Lohmann

Datos de contacto

Transnational Institute
De Wittenstraat 25
PO Box 14656
1001 LD Amsterdam
Países Bajos

Tel: +31-20-6626608
Fax: +31-20-6757176
www.tni.org
tamra@tni.org

Corporate Europe Observatory
De Wittenstraat 25
1052 AK Amsterdam
Países Bajos

Tel: +31-20-6127023
Fax: +31-20-6869558
www.corporateeurope.org
nina@corporateeurope.org

Grupo de Reflexión Rural
contacto@grr.org.ar

ISSN 1871-3408

El contenido escrito de este documento puede ser citado o reproducido a condición de que se haga referencia a la fuente de información. TNI agradecería recibir una copia del texto en se utilice o se cite este documento.

Para mantenerse al corriente de las publicaciones y actividades de TNI, le aconsejamos suscribirse a nuestro boletín quincenal enviando una solicitud a tni@tni.org o registrándose en www.tni.org

Para recibir el boletín mensual de Carbon Trade Watch sobre justicia medioambiental, envíe un correo electrónico a news@carbontradewatch.org

Amsterdam, septiembre de 2007

ÍNDICE

Introducción	5
Capítulo 1 Políticas europeas para impulsar los agrocombustibles	7
Capítulo 2 Certificación de sostenibilidad de los agrocombustibles	15
Capítulo 3 Agrocombustibles en un clima cambiante	41
Capítulo 4 Financiación para reducir las emisiones - Abono económico para los agrocombustibles	49
Conclusión Un camino insostenible	55
Referencias	59

Lista de abreviaturas:

ACP – países de África, el Caribe y el Pacífico	ISO – Organización Internacional de Normalización
AIE – Agencia Internacional de la Energía	JSPL – Jindal Steel and Power Limited
BP – British Petroleum	LowCVP – Low Carbon Vehicle Partnership
BSI – Better Sugarcane Initiative	MDL – Mecanismo para un desarrollo limpio
CCB – Alianza para el Clima, la Comunidad y la Biodiversidad	N2O – óxido nitroso
CH4 – metano	OCDE – Organización de Cooperación y Desarrollo Económicos
CMNUCC – Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático	OMC – Organización Mundial del Comercio
CO2 – dióxido de carbono	OSC – organización de la sociedad civil
DG TREN – Dirección General de Energía y Transportes	PAC – Política Agrícola Común
DS – Desarrollo sostenible	ppm – partes por millón
EPFL – École Polytechnique Fédérale de Lausanne, Suiza	PSE – Partido de los Socialistas Europeos
FAO – Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación	RSB - Mesa Redonda sobre Biocombustibles Sostenibles
FSC – Consejo de Manejo Forestal	RSPO – Mesa Redonda sobre Aceite de Palma Sostenible
G8 – Grupo de los Ocho	RTFO – Compromiso con los combustibles renovables para el transporte
GBEP – Asociación Mundial de la Bioenergía	RTRS – Foro Global sobre Soja Responsable
GEI – gases de efecto invernadero	UE – Unión Europea
GJ – gigajulio	UEWC – Unilever European Works Council
IBEP – Plataforma Internacional de Bioenergía	UNBI – Iniciativa sobre Combustibles de la ONU
IFEU – Instituto de Investigaciones sobre Energía y Medio Ambiente	WRM – Movimiento Mundial por los Bosques Tropicales
IPCC – Grupo Intergubernamental de Expertos sobre el Cambio Climático	WWF – Fondo Mundial para la Naturaleza
ISEAL – Alianza Internacional para la Acreditación y el Etiquetado Social y Ambiental	

INTRODUCCIÓN

Debido a la amenaza del cambio climático y a la creciente escasez de combustibles fósiles, el mundo se encuentra en una importante encrucijada, y los caminos que se tomen hoy pueden desembocar en consecuencias lamentables para las generaciones futuras. Es necesario adoptar decisiones difíciles en materia de políticas –y respaldarlas mediante la acción– para reducir de forma drástica las emisiones mundiales de gases de efecto invernadero.

En este contexto, incentivar el uso de agrocombustibles para el transporte y de bioenergía para la generación de electricidad es una opción muy atractiva tanto para la industria como para los gobiernos.¹ Los agrocombustibles se presentan como una opción prometedora para reducir las emisiones de dióxido de carbono en el sector del transporte, en rápida expansión. Sin embargo, cada vez son más y más sólidas las pruebas que demuestran que, lejos de reducir las emisiones globales, su uso acelerará de forma significativa el cambio climático.²

¿Quién decide realmente lo que es sostenible?

La Comisión Europea, los Estados miembro de la UE y muchos países de todo el mundo están estableciendo medidas de apoyo y creando alianzas para promover el uso de agrocombustibles.³ Las medidas de apoyo, plasmadas en políticas o leyes, pueden incluir, entre otras, fijar objetivos voluntarios ('indicativos') u obligatorios sobre el uso de agrocombustibles, conceder desgravaciones fiscales u otorgar subvenciones.⁴ En un futuro cercano, la producción de agrocombustibles se podría fomentar también de otras formas como, por ejemplo, ayuda financiera a través del Mecanismo para un desarrollo limpio (MDL) contemplado por el Protocolo de Kyoto.

Los agrocombustibles y otros tipos y usos de bioenergía necesitan un fuerte respaldo público (que incluye los mencionados objetivos, subvenciones y desgravaciones fiscales) para poder ganar cuota de mercado. Estos incentivos se están justificando alegando que los agrocombustibles aportan ventajas climáticas, a pesar de que ya se prevén profundos problemas sociales y medioambientales a consecuencia del aumento de su producción: deforestación y destrucción de ecosistemas, escasez de agua, conflictos agrarios, empobrecimiento y despoblación rurales, violaciones de los derechos humanos, inseguridad alimentaria y exacerbación de la soberanía alimentaria. Además, cada vez hay más dudas sobre las verdaderas ventajas climáticas de estos cultivos, sobre todo cuando se tienen en cuenta los cambios en los usos del suelo y el desplazamiento de tierras que entrañan.

Esta paradójica situación ha llevado a que se considere necesario contar con unas salvaguardias de ‘sostenibilidad’ respecto a los agrocombustibles. El debate sobre si hay algún sistema de certificación que pueda garantizar unos agrocombustibles sostenibles –y en qué condiciones– es de una importancia capital, y exige urgentemente la participación de las organizaciones de la sociedad civil, pues sus resultados serán de gran alcance.

He aquí algunas de las cuestiones clave: *¿Cómo es posible que la demanda de agrocombustibles de la UE, de la que se prevé un fuerte aumento, sea ‘sostenible’ cuando la misma UE importa ya grandes cantidades de materias primas no sostenibles para otros usos? ¿Los criterios de sostenibilidad y los cálculos de gases de efecto invernadero tendrán en cuenta macroimpactos como el desplazamiento de tierras? ¿Qué otros obstáculos se deben superar para que los sistemas de certificación de sostenibilidad sean eficaces? ¿Quién decide realmente lo que es sostenible? ¿Y cómo se abordan los conflictos de interés entre grupos sociales en los países productores? ¿Es buena idea utilizar un enfoque ‘meta-estándar’ que se base en los procesos de certificación existentes? ¿Plantean las actuales propuestas de la UE sobre criterios de sostenibilidad los impactos directos e indirectos de forma adecuada? ¿Cómo se relacionaría tal programa de sostenibilidad con la financiación del MDL para los proyectos de agrocombustibles?*

El capítulo 1 de este informe presenta un breve resumen de la actual campaña de promoción del uso de agrocombustibles en el transporte a través de las normativas de la UE. El capítulo 2 analiza las diversas iniciativas que se han puesto en marcha para crear sistemas de certificación de sostenibilidad para los agrocombustibles (que a veces incluyen a toda la bioenergía). En el capítulo 3, se exponen algunos de los aspectos problemáticos de los estudios sobre el equilibrio de gases de efecto invernadero de los agrocombustibles. El capítulo 4 explora la posibilidad de que la expansión de los agrocombustibles pueda ser financiada, en el futuro, a través del MDL contemplado por el Protocolo de Kyoto.

CAPÍTULO 1 POLÍTICAS EUROPEAS PARA IMPULSAR LOS AGROCOMBUSTIBLES

“Los biocombustibles son actualmente el único sustituto conocido de los combustibles fósiles en el ámbito del transporte. Contribuyen a nuestra seguridad de abastecimiento energético, reducen las emisiones de gases de efecto invernadero y crean empleos en el medio rural.”

Andris Piebalgs, comisario europeo de Energía, abril de 2006⁵

El 10 de enero de 2007, la Comisión Europea desveló su tan esperada Revisión estratégica del sector de la energía de la UE, también conocida como “paquete energético”.⁶ Este paquete contiene nuevas propuestas en materia de políticas sobre varias fuentes de energía, desde las fósiles a las nucleares, pasando por las renovables –agrocombustibles incluidos–, en los diversos sectores energéticos como el transporte, la electricidad, la calefacción y la refrigeración.

Estos nuevos planes persiguen “mayor seguridad de suministro energético en Europa, combatir el cambio climático y una industria más competitiva”.⁷ Pero además del hecho de que el impacto climático de los agrocombustibles es muy discutido (véase el capítulo 3), está claro que la principal motivación de la Comisión es la seguridad del abastecimiento energético, ya que desea “maximizar la diversificación geográfica del abastecimiento de energía de la UE, incluso en zonas como Latinoamérica y el Caribe”.⁸ Por otro lado, ha tenido lugar un importante cabildeo por parte de la industria automotriz (que utiliza los agrocombustibles como forma de evitar una estricta normativa sobre carburantes y rendimiento de los motores), la gran industria agroalimentaria y los grandes agricultores de Europa, que están buscando nuevas maneras de sobrevivir en el mercado mundial.

Los nuevos planes sobre energía incluyen medidas para incrementar considerablemente la cuota de fuentes de energía ‘renovables’. Para 2020, se ha establecido

Política climática de la UE

Oficialmente, la política climática de la UE pretende limitar los cambios en la temperatura global a no más de 2°C por encima de los niveles preindustriales. Sin embargo, su objetivo para la reducción de emisiones está vinculado con la meta de estabilizar las concentraciones de CO₂ en la atmósfera a 550 ppm, lo cual, junto con otros gases de efecto invernadero, estará por encima del equivalente a 660 ppm de CO₂. Según el Informe Stern, esto hace más que probable un catastrófico aumento de la temperatura superior a 3°C, lo cual desencadenará seguramente unas respuestas climáticas que podrían desembocar en muchos más grados de calentamiento.⁹

un objetivo común a toda la Unión de un 20 por ciento de energías de fuentes ‘renovables’, incluidos agrocombustibles y bioenergía, independientemente de su nivel de sostenibilidad.

La anterior Directiva sobre biocarburantes fijaba un objetivo indicativo (a diferencia de obligatorio) de agrocombustibles en el sector del transporte del 5,75 por ciento para 2010. El paquete energético presentado en enero de 2007 incluye un nuevo objetivo obligatorio del 10 por ciento en el uso de agrocombustibles en el transporte para 2020.

Con un notable crecimiento del transporte esperado en 2020, resulta imposible saber qué cantidad de agrocombustibles se necesitará para cumplir el objetivo del 10 por ciento, y si estos agrocombustibles se pueden extraer de forma ‘sostenible’

En la cumbre de la UE de marzo de 2007, los Jefes de Estado de la Unión aprobaron, en principio, el objetivo del 10 por ciento. Sin embargo, impusieron dos condiciones importantes a su carácter obligatorio: que los agrocombustibles se deberían producir sosteniblemente y que los ‘agrocombustibles de segunda generación’ deberían estar disponibles en el mercado.

Además, un texto de opinión del Parlamento Europeo, cuyo borrador está elaborando actualmente Britta Thomsen, diputada por el Partido de los Socialistas Europeos (PSE), exige que se tengan en cuenta los problemas medioambientales y sociales. Pero son muchas las organizaciones que están instando al Parlamento Europeo a abandonar por completo el objetivo, haciendo hincapié en las numerosas advertencias que “sugieren, todas ellas, que es más probable que la aplicación del objetivo

obligatorio sobre biocombustibles provoque daños medioambientales y sociales que no que ayude a combatir el cambio climático”.¹⁰

La nueva Directiva sobre calidad de los carburantes, cuyo proyecto fue publicado por la Comisión Europea en torno a las mismas fechas que el paquete energético, es igual de importante. Este proyecto contiene un objetivo para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) de los carburantes del transporte en un 1 por ciento cada año, a partir de 2011. El comisario europeo de Medio Ambiente, Stavros Dimas, manifestó que esta medida debería “abrir el camino a una importante expansión en el uso de los biocombustibles”.¹¹ Los dos objetivos combinados podrían, en la práctica, conducir a más de un 10 por ciento en el uso de agrocombustibles.

La UE también está fomentando el uso de agrocombustibles mediante la concesión de subvenciones a agricultores europeos en el marco de la Política Agrícola Común (PAC) para la producción de cultivos (energéticos). Además, la liberalización del comercio podría, en un futuro, abrir las puertas a la importación de agrocombustibles a gran escala. En una conferencia de alto nivel celebrada en Bruselas en julio de 2007, el presidente brasileño Lula da Silva instó a la Unión a reducir los subsidios

agrícolas en su territorio y a rebajar los aranceles de importación. El Gobierno sueco, así como el comisario europeo de Comercio, Peter Mandelson, apoyaron su postura.¹²

¿Cuánto agrocombustible se necesita y dónde se cultivará?

En la UE se espera un notable crecimiento general del transporte, pero es imposible pronosticar exactamente cuánto combustible consumirá en total el sector del transporte de toda la Unión en 2020. Por lo tanto, resulta también imposible saber qué cantidad de agrocombustibles se necesitará para cumplir el objetivo del 10 por ciento, y evidentemente, si estos agrocombustibles se pueden extraer de forma ‘sostenible’. Además, el objetivo del 10 por ciento no se refiere a volumen, sino a contenido energético.¹³ El contenido energético del agrocombustible es ligeramente inferior al de los combustibles fósiles, por lo que el volumen total de agrocombustibles necesarios será superior a ese 10 por ciento. Por último, se desconoce qué cantidad de agrocombustibles ‘de segunda generación’ estarán disponibles en el mercado para esa fecha –si llegan a estarlo– ni si brindarán las ventajas climáticas prometidas.

La producción de biodiésel en la Unión alcanzó la cifra récord de 3,2 millones de toneladas en 2005, y se preveía que aumentara hasta los 4,5 millones de toneladas en 2006.¹⁴ Según la UE, para cumplir el objetivo sobre agrocombustible en 2010 sin necesidad de importaciones, la Unión debería utilizar aproximadamente el 20 por ciento de sus casi 100 millones de hectáreas cultivables para sembrar cosechas con las que producir agrocombustibles.¹⁵

Algunas propuestas defienden que una parte de los agrocombustibles necesarios se podrían cultivar en tierras que actualmente quedan cubiertas por la política de ‘tierras retiradas’ de la Unión, es decir, tierras que se han retirado de la producción de forma deliberada. La Comisión Europea ha propuesto fijar en un 0 por ciento el porcentaje de retirada de tierras para la temporada agrícola 2008-9, aludiendo al creciente precio de los cereales y al aumento de la demanda de agrocombustibles como principales factores que explicarían esta decisión. Organizaciones como BirdLife International señalan que esta medida tendría repercusiones desastrosas sobre la biodiversidad europea,¹⁶ sobre todo cuando la agricultura intensiva en insumos ya ha provocado un notable deterioro de la biodiversidad en el continente.

Además, la Dirección General de Agricultura de la Comisión Europea espera que la capacidad europea para producir agrocombustibles crezca mediante un aumento de la productividad. Esto podría significar un mayor uso de insumos, y exacerbar el agotamiento de los recursos hídricos y la erosión del suelo, problemas ya graves, sobre

Un elevado porcentaje de los agrocombustibles necesarios para alcanzar el objetivo de la UE se deberá importar de países del Sur Global

todo en el sur del continente. El cambio climático, como bien ilustran los fenómenos meteorológicos extremos de los últimos años, también podría repercutir negativamente en las cosechas futuras de Europa.

Sin embargo, está claro que un elevado porcentaje de los agrocombustibles necesarios para alcanzar el objetivo de la UE se deberá importar de países del Sur Global. Los bajos costes de producción en tierras y mano de obra, y unas mejores condiciones climáticas hacen de ellos unos competidores fuertes. Según la embajada argentina en Bruselas, la Comisión Europea calcula que la producción europea servirá para cubrir la mitad del objetivo del 10 por ciento y, la otra mitad, dependerá de importaciones.¹⁷ La Revisión estratégica del sector de la energía de la UE señala que las importaciones de caña de azúcar, soja y aceite de palma suplirán lo que la Unión no pueda producir. Además de la competitividad de los productos, mucho dependerá también de las subvenciones a la producción europea y los aranceles de importación.

Algunos gobiernos del Sur ya se están preparando para aumentar la producción y cubrir el esperado aumento en la demanda del mercado europeo. Según la embajada de Argentina en Bruselas, la Comisión Europea ha identificado a este país latinoamericano como un potencial exportador de agrocombustibles, y ha propuesto trabajar conjuntamente para mejorar las técnicas de destilación y refinado. La embajada cuenta con un detallado plan de acción para que Argentina se haga con una cuota del mercado de agrocombustibles de la UE.¹⁸

La ONG indonesia Sawit Watch informa de que “a la luz de la elevada demanda de biodiésel de aceite de palma de los mercados europeos, el Gobierno indonesio y la Asociación de Cultivadores de Palma Aceitera de Indonesia (GAPKI), buscando también garantizar un abastecimiento ininterrumpido de los actuales mercados alimentarios europeos, han decidido de mutuo acuerdo asignar 3 millones de hectáreas de tierras para plantar palma aceitera para la producción de biodiésel en Indonesia”.¹⁹

El presidente brasileño Lula da Silva también está ejerciendo presión en este sentido, y ha viajado repetidas veces por toda Europa para abogar por que la Unión reduzca sus barreras arancelarias a los agrocombustibles. El Consejo de Aceite de Palma de Malasia (MPOC) ha contratado a la empresa de relaciones públicas GPlus en Bruselas para que se dedique a actividades de constante cabildeo. Su objetivo consiste en salvaguardar el potencial de producción energética de Malasia a partir de la palma aceitera, vista toda la publicidad negativa que ha recibido.

Breve cronograma del desarrollo de la política sobre agrocombustibles de la UE

2003 En la primera Directiva sobre biocarburantes de 2003, la Comisión Europea adoptó unos objetivos indicativos del 2 por ciento para 2005 y del 5,75 por ciento para 2010 con respecto al uso de agrocombustibles en el transporte.²⁰ Con miras a alcanzar estos objetivos, la Comisión aprobó disposiciones legales que permitían a los Estados miembro aplicar incentivos fiscales a los agrocombustibles.²¹

2005 Se hizo evidente que la Unión no alcanzaría su objetivo. Sólo dos de los 21 Estados miembro con datos disponibles cumplieron sus propios objetivos.²² Estaba también claro que tampoco se lograría el objetivo fijado para 2010 salvo que se tomaran nuevas medidas. Por tanto, en diciembre de 2005 la Comisión Europea presentó el Plan de acción sobre la biomasa, en que se sugería que se incorporarían objetivos vinculantes sobre el uso de bioenergía en futuras normativas.²³ Un objetivo vinculante (u obligatorio) supone, en la práctica, que los proveedores de energía y combustible están obligados a mezclar o utilizar un porcentaje mínimo de agrocombustible en su mezcla de carburante convencional.

2006 La Comisión Europea publicó una Estrategia de la UE para los biocarburantes en febrero de 2006, preparando el terreno para una revisión de la Directiva sobre biocarburantes de 2003, que también incluiría un objetivo obligatorio para el uso de agrocombustibles en el sector del transporte.

Enero de 2007 La Comisión Europea publicó dos documentos importantes: el paquete energético, que fijaba un objetivo obligatorio del 10 por ciento para el uso de agrocombustibles en el transporte para 2020, y la Directiva sobre calidad de los carburantes, que impulsa también el uso de agrocombustibles.

Marzo de 2007 El Consejo de Ministros de la Unión aprobó, en principio, este objetivo, a condición de que los agrocombustibles se produzcan de forma sostenible.

Septiembre de 2007 El Parlamento Europeo votó una resolución (el Informe Thomssen) que exigía que el objetivo sobre agrocombustibles fuera acompañado de una normativa vinculante en materia social y medioambiental.

Diciembre de 2007 Se espera que la Comisión Europea publique una propuesta legislativa oficial para una revisión de la Directiva sobre biocarburantes.

La Estrategia de la UE para los biocarburantes de 2006 definía siete ejes políticos clave, reuniendo las medidas que emprenderá la Comisión para fomentar la producción y el uso de agrocombustibles:

Eje político	Medida que se adoptará (algunos ejemplos)
1. Estimular la demanda de biocarburantes	Revisión de la Directiva sobre biocarburantes de 2003, incluidas obligaciones sobre agrocombustibles (objetivo obligatorio)
2. Actuar en provecho del medio ambiente	Garantizar la sostenibilidad del cultivo de materias primas para agrocombustibles
3. Desarrollar la producción y distribución de biocarburantes	Crear un grupo específico para estudiar las posibilidades de los agrocombustibles en programas de desarrollo rural; garantizar que no haya discriminación con respecto a los agrocombustibles
4. Ampliar el suministro de materias primas	Considerar subvencionable la producción de azúcar para bioetanol; financiar una campaña de información para agricultores y silvicultores
5. Potenciar las oportunidades comerciales	Propuesta para códigos de nomenclatura combinada distintos para los agrocombustibles; aplicar un enfoque equilibrado en las negociaciones comerciales con países productores de etanol; proponer modificaciones a la “normal del biodiésel”
6. Apoyar a los países en desarrollo	Las medidas para los países ACP signatarios del protocolo sobre el azúcar afectados por la reforma del azúcar de la UE se pueden usar para el desarrollo de la producción de bioetanol; elaborar un paquete de ayudas coherente para los biocarburantes para países en desarrollo; examinar cómo contribuir mejor a la creación de plataformas nacionales y regionales de biocarburantes
7. Apoyar la investigación y el desarrollo	Fomentar el desarrollo de una “plataforma tecnológica de los biocarburantes” encabezada por el sector; dar máxima prioridad a los agrocombustibles dentro del VII Programa Marco (biorrefinerías y agrocombustibles de segunda generación). ²⁴

¿Es posible cumplir los objetivos de forma sostenible?

¿Es posible cumplir de forma ‘sostenible’ el objetivo del 10 por ciento de la nueva directiva sobre biocarburantes o el objetivo de calidad del carburante? ¿Teniendo en cuenta que la UE ya importa grandes cantidades de cultivos producidos de forma muy insostenible, como soja y aceite de palma, para alimentación humana, piensos animales, productos industriales y otros fines? Todo dependerá de muchos factores, entre ellos, cómo se defina el término ‘sostenibilidad’. Veremos que las actuales propuestas sobre ‘criterios de sostenibilidad’ son tan laxas que la mayoría de la producción de agrocombustible y bioenergía –por no decir toda– podría cumplirlos, independientemente de sus verdaderos impactos sociales y medioambientales.

CAPÍTULO 2 CERTIFICACIÓN DE SOSTENIBILIDAD DE LOS AGROCOMBUSTIBLES

“En estos momentos, la búsqueda mundial de salvaguardias está realmente en marcha.”

Hermann Hatzfeldt, presidente de la conferencia “Bioenergía sostenible: retos y oportunidades”, Bonn, Alemania, octubre de 2006

“La comunidad mundial debe trabajar con urgencia hacia el desarrollo de normas reconocidas internacionalmente sobre la biomasa cultivada para producir biocombustibles.”

Phil Woolas, ministro de Cambio Climático del Reino Unido, 21 de septiembre de 2007²⁵

Los agrocombustibles necesitan el apoyo activo de políticas gubernamentales y fondos públicos para sobrevivir en el mercado, lo cual se suele justificar aduciendo sus supuestas ventajas climáticas. Dado que cada vez hay más pruebas y sensibilización pública de los tremendos impactos sociales y medioambientales de la producción de cultivos para agrocombustibles, y crecientes dudas sobre sus verdaderos beneficios climáticos, la búsqueda de ‘salvaguardias de sostenibilidad’ se ha convertido en una cuestión clave de los debates sobre la materia en la UE y el resto del mundo.

Durante muchos años, las instituciones de la Unión han mencionado la necesidad de introducir salvaguardias de sostenibilidad en la producción de agrocombustible. El Plan de acción sobre la biomasa de la Comisión Europea afirma que la evaluación y supervisión del pleno impacto medioambiental de los biocombustibles recibirá atención en la revisión de la Directiva sobre biocarburantes.²⁶ A través de un sistema de certificados, “sólo los biocarburantes cuyo cultivo respete las normas mínimas de sostenibilidad serán contabilizados a efectos del logro de los objetivos”.⁴¹ Sin embargo, el Informe sobre los biocarburantes, parte del paquete Energía publicado por la Comisión en enero de 2007, sólo menciona la certificación de pasada, como algo que “exige un análisis y un debate en profundidad”.⁴²

Pero ya se están fijando los objetivos de la UE y se están concediendo subvenciones sin abordar ‘problemas de sostenibilidad’ fundamentales, como los impactos indirectos de la campaña a favor de los agrocombustibles. El Consejo de Ministros está exigiendo que los objetivos sobre agrocombustibles se cumplan de forma ‘sostenible’, pero la política de la UE lleva un rumbo de colisión, ya que estos dos objetivos están reñidos. Según un informe reciente de la OCDE:

‘Las obligaciones de biocarburantes siguen apuntando a ambiciosas cotas de mercado sin una comprensión en profundidad de un nivel de producción sostenible’ - Documento de la OCDE 2007

La actual respuesta política a las consecuencias medioambientales de la producción de biocarburante consiste en desarrollar criterios concebidos para garantizar una producción sostenible de los biocarburantes. Sin embargo, las obligaciones de biocarburantes siguen apuntando a ambiciosas cotas de mercado sin una comprensión en profundidad de un nivel de producción sostenible y desde dónde se podrían abastecer estos biocarburantes. Existe un grave riesgo de que las cuotas de biocarburante para demanda sean superiores al potencial de abastecimiento sostenible, lo cual crearía un fuerte incentivo para ‘hacer trampas’ en el sistema.²⁹

Además, ya han surgido numerosos problemas porque no se han establecido procesos de consulta sobre sostenibilidad para involucrar a grupos locales de los países productores y abordar los impactos sociales de la expansión de los agrocombustibles.

Procesos de certificación para agrocombustibles y bioenergía

Actualmente hay varios proyectos para desarrollar un sistema de certificación de sostenibilidad para agrocombustibles/biomasa. La Comisión Europea está trabajando en la propuesta de una revisión de la Directiva sobre biocarburantes de la Unión, que incluiría ‘criterios de sostenibilidad’. Los Países Bajos, el Reino Unido y Alemania tienen también iniciativas en este sentido, en parte con la idea de influir en cómo aborda este tema la Comisión. Además, la ponente para la Directiva sobre calidad de los carburantes en el Parlamento Europeo, Dorette Corbey (PSE), ha anunciado que desea unos agrocombustibles “sin escándalos”, y está planeando introducir criterios de sostenibilidad en el contexto de dicha Directiva.

En el ámbito internacional, en abril de 2007 se presentó una Mesa Redonda sobre Biocombustibles Sostenibles (RSB). Por otro lado, la Asociación Mundial de la Bioenergía (GBEP), creada a raíz de un compromiso del G8 y con sede en la Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación (FAO), podría asumir cierto papel en este campo.

Las iniciativas de la UE en materia de criterios de ‘sostenibilidad’ para los agrocombustibles son partidarias de lo que se suele conocer como el enfoque ‘meta-estándar’. Esto significaría que se podrían aprobar etiquetas e iniciativas de certificación ya existentes –como el Consejo de Manejo Forestal (FSC), la Mesa Redonda sobre Aceite de Palma Sostenible (RSPO) y el Foro Global sobre Soja Responsable (RTRS)– como facultadas para garantizar el ‘meta-estándar’ de los agrocombustibles. Si se acordara, por ejemplo, que la certificación del FSC cumple los requisitos del ‘meta-estándar’, se podría aprobar la biomasa certificada por el FSC, siempre que se realizara un cálculo de los gases de efecto invernadero (GEI).

Sin embargo, surgen numerosas cuestiones sobre la naturaleza y la eficacia de estos sistemas. El informe de la OCDE citado comenta que “el cumplimiento y el control de la cadena de custodia podrían representar un tremendo reto, como han demostrado experiencias recientes con la certificación de productos de madera (...) Aunque es teóricamente posible, basarse en sistemas de certificación para garantizar la producción sostenible de biocarburantes no constituye una salvaguardia realista”³⁰

En estos momentos, se están desarrollando también otras iniciativas de certificación.³¹ Entre ellas, cabría mencionar:

- La Iniciativa sobre Combustibles de la ONU (UNBI) de ONU-Energía, que se centra en la producción ‘sostenible’ y el comercio.
- La Plataforma Internacional de Bioenergía (IBEP; FAO) se dedica, según su documento de presentación, a ayudar a crear un “sistema internacional de garantías viables y principios, metodologías, criterios e indicadores verificables basados en la certificación”.
- El Equipo 31 del Departamento Forestal de la FAO y la Agencia Internacional de la Energía (AIE) están trabajando sobre la certificación de biomasa.
- El Proyecto de certificación de la biomasa del Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente (PNUMA) se está desarrollando en colaboración con DaimlerChrysler. El grupo de trabajo principal, en que participan el PNUMA y el Fondo Mundial para la Naturaleza (WWF), se formó para investigar criterios e indicadores que garanticen una producción sostenible de biomasa.
- El Equipo 40 de la AIE sobre Comercio internacional de bioenergía sostenible está investigando qué se necesita para crear un mercado de materias primas para la bioenergía.
- Se están promoviendo varias etiquetas empresariales, como Essent Green Gold Label. Otro ejemplo sería la Alianza para el Clima, la Comunidad y la Biodiversidad (CCB), en que participan Conservation International y BP, y también ha desarrollado sus propias normas.

Otro foro internacional que podría desempeñar un determinado papel sería el Foro Internacional sobre Biocombustibles, una plataforma de debate en que participan algunos de los mayores productores y consumidores de agrocombustibles del mundo: Brasil, China, India, Sudáfrica, los Estados Unidos y la UE.

Con tantas iniciativas sobre la mesa, cada vez son más las voces que abogan por un enfoque armonizado internacionalmente. En un informe reciente encargado por WWF, la consultoría neerlandesa Ecofys plantea la necesidad de “desarrollar un sistema internacional armonizado para garantizar la sostenibilidad de la bioenergía”³² El enfoque ‘meta-estándar’ es un concepto fundamental promovido por dicho informe.

¿Quién teme a la certificación?

¿Qué actores de la industria apoyan realmente un sistema de certificación sólido y obligatorio en cuanto a la sostenibilidad de los agrocombustibles? En 2006, la Comisión Europea inició una primera consulta pública sobre agrocombustibles a través de internet, que incluía algunas cuestiones sobre sostenibilidad.³³

Biofuelwatch analizó las respuestas de la industria sobre salvaguardias medioambientales en dicha consulta, y encontró que “la industria se muestra prácticamente unánime en su apoyo al fomento de los biocombustibles como manera de reducir las emisiones de gases de efecto invernadero (...) La mayoría de respuestas de la industria de los biocombustibles, sin embargo, rechaza el establecimiento de salvaguardias obligatorias que garantizarían que los biocombustibles vendidos en Europa tengan menores emisiones de gases de efecto invernadero que la gasolina o el diésel a los que sustituirán (...) Muchas respuestas sugieren que no se sabe lo suficiente sobre las emisiones de gases de efecto invernadero producidas a lo largo de un ciclo de vida por los biocombustibles, pero aun así exigen el apoyo gubernamental para una rápida expansión del mercado”.³⁴ Biofuelwatch encontró también que la gran mayoría de las empresas no aludía a la deforestación o a la pérdida de biodiversidad como motivo de preocupación. En el mejor de los casos, la industria sólo pide aplazamientos o acciones voluntarias.

Algunas de las respuestas de la industria subrayan también que no se debe hacer nada para interferir en el crecimiento del mercado. British Sugar, por ejemplo, indicó que “respaldamos plenamente una normativa medioambiental mínima para los biocombustibles en la Unión Europea, pero no consideramos que un sistema de certificados sea el mejor método. Al introducir dicha normativa, siempre está el peligro de ralentizar el desarrollo en el mercado”. En opinión de la británica Renewable Energy Association, una normativa medioambiental mínima representa “un enfoque poco acertado, que (...) amenaza con socavar futuras inversiones en el mercado europeo de los biocombustibles y podría malograr las inversiones existentes”.

Sener Grupo de Ingeniería es de la opinión de que la producción de materias primas para los agrocombustibles contribuiría “a la reducción de la pobreza y el hambre (...) y esto sería lo mejor para todos estos países, independientemente de si los aspectos medioambientales son satisfactorios para nuestros niveles”.

Repsol YPF apoyó la certificación, pero sólo con respecto al uso de pesticidas y fertilizantes, y las emisiones de GEI.

Unilever, por otro lado, solicita una moratoria sobre el fomento de los agrocombustibles a la espera de una evaluación exhaustiva de su impacto, y que en el futuro se apoye únicamente a los agrocombustibles sostenibles. Unilever afirma que la certificación

obligatoria sólo funciona a pequeña escala, y que no puede funcionar con una gran expansión del mercado. Por supuesto, sería interesante ver si Unilever mostraría un respaldo tan decidido, en caso de proponerse, a una evaluación sobre impactos y certificación obligatoria para todas las materias primas usadas en alimentación y piensos animales.

En enero de 2007, un gran número de organizaciones envió una carta abierta a la UE para manifestar que, hasta la fecha, no existe ningún proceso de certificación creíble que haya conducido a unas normas rigurosas y obligatorias, y remarcar que dichos procesos de certificación no se han abierto a la plena participación de los grupos afectados en los países productores.³⁵

A mediados de 2007, la Comisión Europea publicó una nueva consulta sobre un posible “camino a seguir” para garantizar la sostenibilidad de los agrocombustibles, introduciendo criterios sólo sobre dos cuestiones: zonas con un elevado valor en términos de biodiversidad y emisiones de GEI.³⁶ Este hecho desató numerosas respuestas y críticas de ONG. El Gobierno malasio, por su parte, llegó hasta el punto de declarar que “se deberían evitar palabras tales como sistemas ‘nocivos para el medio ambiente’ [en la producción de agrocombustibles], ya que no existe una normativa aceptada internacionalmente”. El Parlamento Europeo está invitando a la Comisión a elaborar un sistema de certificación integral y obligatorio, que cubra cuestiones como biodiversidad, agua, aumento del precio de los alimentos y desplazamiento de personas.³⁷

Certificación como herramienta para agrocombustibles ‘sostenibles’

Los problemas de ‘sostenibilidad’ relacionados con los agrocombustibles se suelen clasificar según tres categorías:

- 1) Equilibrio de los GEI.
- 2) Impactos medioambientales directos e indirectos, entre ellos: deforestación, desaparición de hábitats, biodiversidad y posibles elevados valores naturales, erosión, introducción de productos químicos en aguas o suelos.
- 3) Impactos sociales y económicos directos e indirectos, entre ellos: pobreza, conflictos agrarios, violaciones de los derechos humanos, condiciones laborales, soberanía y seguridad alimentarias.

Para cada uno de estos puntos, se deberían desarrollar criterios que, seguramente, se traducirían en algún tipo de sistema de certificación. Es necesario establecer una importante distinción entre las iniciativas de certificación voluntaria –como sería el

caso del FSC–, que dependen de consumidores concienciados que optan por pagar un precio más elevado por un producto certificado, y la certificación obligatoria, que se basa en el establecimiento de normativas sociales y medioambientales de obligado cumplimiento legal. Evidentemente, cuando se introducen objetivos obligatorios que exigen que los carburantes del transporte incorporen un porcentaje de agrocombustible, la certificación voluntaria se convierte en algo inútil, ya que desaparece con ella la posibilidad de elección del consumidor en la gasolinera.

A medida que el debate se desarrolla, surgen algunas cuestiones clave, que se presentan brevemente a continuación:

- ¿Hasta qué punto pueden los sistemas de certificación abordar los problemas identificados?
- ¿Quién participa en la elaboración de los criterios de sostenibilidad?
- ¿Suponen las normas de la Organización Mundial del Comercio (OMC) una auténtica barrera a la certificación de sostenibilidad de los agrocombustibles o se utilizan como excusa para presentar propuestas poco exigentes?

Los límites de la certificación

La producción de agrocombustibles a gran escala tendrá unos macroimpactos que no se pueden abordar aplicando un conjunto de criterios a productores concretos. En este sentido, el ‘desplazamiento’ de tierras y el aumento del precio de los alimentos son cuestiones clave. Desplazamiento, en este contexto, significa que cuando se cambie el uso de tierra agrícola existente para cubrir la nueva demanda de agrocombustibles, la producción de los usos y mercados actuales pasará a nuevas zonas; por ejemplo, a bosques o a zonas con sistemas agrícolas a pequeña escala.

Asimismo, se pueden producir efectos en el ámbito macro a raíz de la fluctuación de precios en los mercados de materias primas que, posteriormente, afectan al precio de las tierras. Un estudio científico efectuado en 2006 por Morton et al., por ejemplo, demuestra que el ritmo de la deforestación en el Amazonas presenta una correlación directa con el precio de la soja en los mercados mundiales.³⁸ Además, el Gobierno indonesio ha admitido que las inversiones en la expansión de la palma aceitera –una de las principales causas de deforestación en el sudeste asiático– están directamente relacionadas con el precio del aceite de palma. A medida que aumenta el uso de maíz para producir etanol, especialmente en los Estados Unidos, los agricultores están reduciendo la producción de soja. Debido a ello, el precio de la soja en los mercados mundiales en 2007 ha aumentado hasta el punto de que, mientras se escriben estas líneas, casi ha alcanzado su precio más elevado en 30 años. Esto, a su vez, fomentará una mayor expansión de las plantaciones de soja en países como Brasil, Argentina y Paraguay. Un informe de la

FAO de 2006 demuestra que el aumento del consumo de aceite de colza europeo para producir biodiésel es uno de los principales factores que explican el incremento de los precios del aceite de palma, que a su vez promueve la expansión de la palma aceitera.³⁹

Todos los actores de este debate, incluida la Comisión Europea, reconocen que la certificación no puede abordar estos macroimpactos. Las soluciones propuestas suelen pasar por producir agrocombustibles en las llamadas tierras ‘marginales’ o ‘degradadas’, e intensificar la producción agraria, en lugar de emprender medidas serias para reducir el consumo total de estas materias primas.

Tierras ‘marginales’

Algunas propuestas actuales sugieren que el ‘desplazamiento’ de tierras se debería solucionar utilizando tierras ‘marginales’ para la producción de agrocombustibles. En la práctica, sin embargo, estas tierras pueden albergar diversos ecosistemas y conformar la base de una gran variedad de actividades sociales. La catalogación de determinadas tierras como ‘marginales’ o ‘vacías’ está en no pocas ocasiones más determinada por consideraciones políticas que por el estado de las tierras en sí, o por si están fuera de uso o deshabitadas. Además, es difícil ver cómo los gobiernos de la UE podrían ser capaces de dirigir la producción hacia tierras ‘marginales’ en países como Brasil o Indonesia. El supuesto de que se pueden exigir tierras ‘marginales’ para cubrir la creciente demanda de agrocombustibles de la Unión recuerda a la antigua mentalidad colonialista, en que el Sur es representado como un espacio vacío sobre el que el Norte puede imponer proyectos de ‘desarrollo’ que sirvan a sus propias necesidades.

Además de los mencionados, hay otros importantes obstáculos al desarrollo y puesta en práctica de sistemas de certificación efectivos para la biomasa y los agrocombustibles. Entre ellos, cabría mencionar:

- 1) Algunas de las metodologías actuales para calcular el equilibrio de GEI ignoran importantes aspectos externos, como el cambio en el uso de las tierras, o presentan un margen de error muy elevado, por lo que es muy difícil obtener un cálculo realista del equilibrio de dióxido de carbono (CO₂). Así, los métodos de cálculo de los GEI son microestudios que no tienen en cuenta los efectos del desplazamiento de tierras (véase el capítulo 3).
- 2) Los grandes actores tienen una capacidad mucho mayor para afrontar la carga administrativa de la certificación que los pequeños productores. En la práctica, los mayores actores tienen también mayor poder para influir en el proceso de establecimiento de los criterios, y una mayor capacidad para encontrar lagunas en el sistema y aprovecharse de ellas.

3) Los productores y los comerciantes pueden abastecer al mercado certificado y beneficiarse de la credibilidad ‘verde’ de la certificación y, al mismo tiempo, seguir con sus malas prácticas en otros ámbitos.

4) La credibilidad de la certificación depende en gran medida del sistema utilizado. La opción más cara, denominada ‘sistema de seguimiento’ (*track and trace*), sigue un producto desde principio a fin. Normalmente, es algo complicado, en la medida en que las materias primas comercializadas entre países y empresas suelen mezclarse durante el transporte y se procesan con productos de otras procedencias. Con el ‘sistema de certificados negociables’ (*book and claim*), en cambio, una empresa compra una determinada cantidad de bienes certificados y recibe la garantía por ello, pero cuando esos bienes entran en el mercado, se mezclan con otros, y podrían terminar en cualquier lugar. Este sistema es más económico, pero también más susceptible de fraude.

5) El reto que plantean la verificación y supervisión es titánico. Un ejemplo de sistema de certificación fallido es el caso de la etiqueta Green Gold de Essent para la electricidad ‘verde’ producida con aceite de palma, que contaba con el respaldo de una subvención multimillonaria del Gobierno neerlandés. Finalmente, se determinó que la palma aceitera está exacerbando la deforestación de Indonesia. Además, pueden también surgir problemas que entrañen corrupción y represión, y conflictos de interés en caso de que sean las propias empresas las que paguen y elijan a las certificadoras que evalúan el cumplimiento de determinadas normativas.

6) En muchos países productores, se observan violaciones de los derechos humanos estrechamente relacionadas con empresas y plantaciones que producen soja y aceite de palma, dos de las posibles materias primas para los agrocombustibles. En consecuencia, etiquetas de ‘sostenibilidad’ ya existentes para estos productos o empresas ya se han topado con la oposición de la sociedad civil.

Casi todas las iniciativas centradas en la UE para desarrollar una certificación de sostenibilidad para la biomasa o los agrocombustibles no han incluido a grupos de la sociedad civil de los países productores del Sur ni, por supuesto, a aquellos grupos afectados directamente por la expansión de los monocultivos

¿Quién decide lo que es ‘sostenible’?

En general, se admite que, para llevar adelante cualquier sistema de certificación, es vital la participación de todas las partes implicadas. En una de las primeras grandes conferencias sobre bioenergía organizadas en Europa, “Bioenergía sostenible: retos y oportunidades” (Bonn, Alemania, 12 y 13 de octubre de 2006), el presidente declaró

en el discurso de clausura que “todos los actores deben participar en su búsqueda y elaboración [de criterios]. Si todas las partes interesadas no participan desde el principio, no hay ninguna posibilidad de alcanzar el nivel de aceptación necesario para garantizar una producción y un uso sostenibles”. Sin embargo, surgen dudas sobre quién está

incluido en estas ‘partes interesadas’. ¿Se reconoce a los grupos locales afectados por las plantaciones como partes interesadas? Y si la respuesta es negativa, ¿puede un puñado de ONG internacionales defender sus intereses?

Andre Faaij, miembro del Equipo sobre bioenergía de la AIE y de la comisión neerlandesa creada para desarrollar criterios de sostenibilidad para la biomasa (la Comisión Cramer), señala que “la participación de las partes interesadas es esencial para un sistema legítimo y fiable (...) Si bien la opinión de los expertos puede señalar los problemas (...), los expertos no deberían decidir unilateralmente qué criterios de sostenibilidad se deben incluir ni cómo priorizarlos. En gran medida, la opinión de las partes interesadas locales es también crucial para tener en cuenta las circunstancias y las necesidades de situaciones específicas.”⁴⁰ Faaij admite así, de hecho, que dejar fuera del proceso de la Comisión Cramer a dichas partes fue una “debilidad” de la iniciativa.

Hasta el momento, casi todas las iniciativas centradas en la UE para desarrollar una certificación de sostenibilidad para la biomasa o los agrocombustibles no han incluido a grupos de la sociedad civil de los países productores del Sur ni, por supuesto, a aquellos grupos afectados directamente por la expansión de los monocultivos para producir agrocombustibles. Esta ausencia no sólo perjudica a la credibilidad de las iniciativas, sino que también contribuye a la falta de una perspectiva importante sobre algunas cuestiones. Esto puede conducir a propuestas que no incorporen los indicadores o criterios más adecuados. La falta de participación también minimiza unos inevitables conflictos de interés entre grupos de la sociedad, que sin duda aflorarán en algún momento. Excluir a estos grupos, o invitarlos a participar sólo después de que ya se haya producido el proceso de definición de los principales criterios, supone en realidad ocultar los intereses fuertemente divergentes de los diversos grupos.

En cuanto al enfoque ‘meta-estándar’, las iniciativas de certificación existentes ofrecen unas lecciones muy útiles en materia de definición y participación de las ‘partes interesadas’, y de conflictos de interés.

Las normas de la OMC: ¿obstáculo o excusa?

El comisario de Comercio de la UE, Peter Mandelson, advirtió recientemente de que “los criterios de sostenibilidad son fundamentales, pero no se deberían convertir en barreras al comercio con el objetivo de proteger a los agricultores europeos”.⁴¹ Las tres iniciativas europeas en curso aluden a la OMC como un importante obstáculo a la certificación. Las normas de la OMC permiten la certificación voluntaria, pero sólo si existe libre competencia entre las diversas etiquetas y si no se toman medidas para impedir el comercio de bienes no certificados.⁴² Es probable que la certificación obligatoria (es decir, establecer normas sociales y medioambientales) se topa con un desafío de los países productores. Según el informe de la OCDE, “aunque los requisitos de certificación

se aplicarían a todos los países y a la producción nacional de una forma parecida, puede que un grupo de arreglo de controversias de la OMC falle en contra de la medida por considerarse que tiene un impacto desproporcionado sobre el comercio”⁴³

Sin embargo, el Reino Unido, los Países Bajos y Alemania son miembros de la OMC y, como tales, son también responsables de modificar sus normas. La situación legal en cuanto a la OMC y la certificación de los agrocombustibles dista mucho de estar clara, y aún quedan muchos temas pendientes de negociación. Al fin y al cabo, las normas de la OMC otorgan a sus miembros el derecho de discriminar a favor de otros objetivos de políticas públicas como la protección del medio ambiente y la conservación de recursos naturales. En cambio, en lugar de analizar sus posibilidades, las normas de la OMC se están utilizando actualmente como excusa para presentar propuestas laxas, y cualquier medida para reforzarlas se supeditan a la compatibilidad con la OMC.

Cuando se preguntó si el objetivo del 10 por ciento se abandonaría o se ajustaría si se demostraba la existencia de impactos negativos, la Comisión respondió que eso no sucedería, pues crearía demasiada incertidumbre para los inversores

La UE y los agrocombustibles ‘sostenibles’

Desde que la Comisión Europea publicó su “posible camino a seguir” para unos agrocombustibles “sostenibles”, en la primavera de 2007, quedó de manifiesto que no hay ningún plan serio para crear un “sistema de certificación de sostenibilidad”.⁴⁴ Se propone un sistema para diferenciar los agrocombustibles ‘buenos’ de los ‘malos’ analizando solo dos ‘problemas de sostenibilidad’: el equilibrio de GEI y el impacto sobre zonas con un elevado valor en términos de biodiversidad. Sin embargo, se excluyen del debate cuestiones fundamentales como la soberanía y seguridad alimentarias, los conflictos agrarios, y la degradación de aguas y suelos. De nuevo, la Comisión arguye que las normas de la OMC imposibilitan la inclusión de criterios sociales. No obstante, en tal caso, la palabra ‘sostenible’ no es la apropiada.

Los impactos indirectos y de ámbito macro, como el desplazamiento de tierras, se abordarían únicamente a través de un sistema global de supervisión y notificación sobre el cambio en los usos del suelo. La Comisión no está recomendando que se tome ninguna acción en caso de que dicho sistema demuestre resultados altamente negativos.

La Dirección General de Energía y Transportes (DG TREN) organizó en mayo de 2007 una reunión de partes interesadas sobre esta propuesta de sostenibilidad para los agrocombustibles, a la que asistieron, previa invitación, actores de la industria y ONG. Hubo una importante participación por parte de la industria de los agrocombustibles, que volvió a confirmar su oposición al establecimiento de normativas sociales concretas. Las ONG, por su parte, criticaron la falta de criterios sociales; la falta de ambición del sistema propuesto, incluso en relación con los impactos climáticos; la omisión de los macroimpactos; y el hecho de que la supervisión del cambio en los usos del suelo no

tuviera ninguna consecuencia. Cuando se preguntó si el objetivo del 10 por ciento se abandonaría o se ajustaría si se demostraba la existencia de impactos negativos, la Comisión respondió que eso no sucedería, pues crearía demasiada incertidumbre para los inversores. Así, se sirve a los intereses de los inversores mientras las promesas de sostenibilidad se quedan sólo en palabras.

Mientras tanto, en septiembre de 2007 el Parlamento Europeo adoptó una resolución para instar a que el objetivo fuera acompañado de criterios sociales y medioambientales vinculantes. Sin embargo, parece improbable que la propuesta legislativa de la Comisión cumpla con estas exigencias en la Directiva sobre biocarburante revisada que se espera para diciembre de 2007.

Iniciativas de los Estados miembro de la UE

Los Países Bajos, el Reino Unido y Alemania han emprendido iniciativas para elaborar criterios de sostenibilidad sobre agrocombustibles y biomasa. En estos tres países, el principal motivo para crear los criterios fue la introducción de unos objetivos obligatorios (aún bastante bajos) para el uso de agrocombustible en los trasportes a escala nacional, y/o la creación de planes de subvenciones para la electricidad ‘verde’.

En los Países Bajos, el informe final de la Comisión Cramer se presentó al Gobierno central en abril de 2007. El Gobierno alemán ni siquiera esperó los resultados de un estudio que había encargado antes de publicar una propuesta en septiembre de 2007. Se espera que el plan británico, por otra parte, esté operativo en abril de 2008.

El enfoque ‘meta-estándar’ mencionado en el apartado anterior se defiende en todas las propuestas, aduciendo que puede evitar duplicar el trabajo.

Reino Unido: sistema de notificación obligatoria de agrocombustibles

La iniciativa británica está encabezada por Low Carbon Vehicle Partnership (LowCVP), una asociación que pretende reducir las emisiones de los vehículos, compuesta por empresas del sector de la automoción, el petróleo, los agrocombustibles, la biotecnología y la consultoría, algunas universidades, entes gubernamentales y algunas ONG. La asociación se formó para dar respuesta a una medida conocida como Compromiso con los combustibles renovables para el transporte (RTFO) que, a su vez, surgió a raíz del actual objetivo indicativo de la UE del uso de un 5,75 por ciento de agrocombustibles en el transporte para 2010. El Reino Unido no está proponiendo ningún tipo de certificación o normativa –sólo la obligación de que las empresas *notifiquen* la sostenibilidad de sus importaciones de agrocombustibles– hasta al menos 2011. No se prohibirá ningún agrocombustible a causa de las notificaciones presentadas, independientemente de los resultados que demuestren.

Otros puntos débiles del plan británico serían, por ejemplo, el hecho de que:

- Los informes mensuales serán confidenciales, y sólo se publicará un resumen anual con la información agregada.
- Las empresas pueden responder a las preguntas con un “no se sabe”.

El proceso británico ha conllevado varios meses de consulta con partes interesadas, pero sin la participación de ningún grupo de países del Sur. Una serie de ONG del Sur expresaba así su preocupación: “Consideramos que es probable que los objetivos del RTFO afecten a aquellos cuyas preocupaciones representamos, es decir, a comunidades rurales e indígenas de África; esas comunidades que, por lo general, no pueden participar en estos

En el Reino Unido no se prohibirá ningún agrocombustible a causa de las notificaciones presentadas, independientemente de los resultados que demuestren, incluso en el caso de un equilibrio de GEI negativo

debates tan lejanos sobre cuestiones que tendrán un tremendo impacto en sus vidas. Lamentamos que la consulta del RTFO no haya implicado a organizaciones fuera del Reino Unido, especialmente a aquellas que representan a las comunidades que se verán más probablemente afectadas por el aumento de los objetivos de los biocombustibles”.⁴⁵

LowCVP analiza “criterios clave consensuados de sostenibilidad” como: equilibrio de los GEI, cambios en los usos del suelo, biodiversidad, protección medioambiental y bienestar de los trabajadores. Los problemas relacionados con el impacto sobre las economías locales y la seguridad alimentaria no se tienen en cuenta, ya que se consideró que esto sería “paternalista”.⁴⁶ Para evitar los efectos del desplazamiento de tierras, LowCVP propone que se dé prioridad a “tierras vacías” (también llamadas “tierras marginales”) para la producción de agrocombustibles.

Sin embargo, varias organizaciones ecologistas británicas criticaron la propuesta porque “podría, en su forma actual, permitir que empresas produzcan agrocombustibles destruyendo bosques y humedales, no sólo amenazando con ello hábitats y especies en peligro, sino también emitiendo más CO₂ a la atmósfera del que se podría ahorrar reemplazando a los combustibles fósiles”.⁴⁷

Los defensores del enfoque británico afirman que el sistema de notificaciones es un primer paso necesario para recopilar datos, en lo que finalmente podría desembocar en un sistema de certificación. Stephen Ladyman, ministro de Transporte del Reino Unido, defendió con convicción el RTFO, alegando que, con el nuevo mecanismo de notificación, “los motoristas podrán ver rápidamente los resultados de su proveedor de gasolina con respecto a varios criterios medioambientales. Eso significa que serán libres de escoger dónde compren su carburante en función de una información clara”. Y añadió que “nadie quiere verse manchado por su asociación con productos que tienen un impacto ecológico cuestionable (...) Como tal, considero que éste será un mecanismo muy efectivo para promover los biocombustibles que sean mejores y más sostenibles”.⁴⁸

Los Países Bajos se inclinan ante el Reino Unido

En los Países Bajos, la Comisión Cramer está integrada por 14 miembros, entre los que se cuentan seis representantes de multinacionales (Shell, Essent, Rabobank, Elektrabel, Cefetra y Cargill), dos de ONG y una serie de académicos y funcionarios de diversos ministerios. La Comisión está presidida por Jacqueline Cramer, ex profesora de la Universidad de Utrecht y miembro de la junta asesora de Shell y WWF. Desde entonces, también se ha convertido en la nueva ministra de Medio Ambiente, con responsabilidades sobre las políticas de sostenibilidad de los agrocombustibles.

Los criterios Cramer se aplicarán tanto a las subvenciones para la energía “verde” como al objetivo neerlandés sobre agrocombustibles. El informe Cramer definitivo, que cubre un amplio abanico de temas, se presentó en abril de 2007. Sin embargo, poco después se hizo evidente que el ministerio ha cambiado de rumbo y que ha optado por copiar el enfoque británico en gran medida. Esto significa que, hasta 2011, sólo se exigirá la notificación obligatoria (tanto para agrocombustibles en el transporte como para el uso de biomasa en la electricidad), sin que se prevean sanciones en caso de agrocombustibles o biomasa “insostenibles”. En el sistema de notificación neerlandés, se adoptarán las mismas características que en el británico, incluida la posibilidad de responder “no se sabe” a preguntas sobre sostenibilidad.

Es evidente que este enfoque no es una garantía efectiva de sostenibilidad. Se está defendiendo con el argumento de que todas las empresas que no aporten suficiente información en sus informes serán denunciadas por las ONG. De este modo, se está responsabilizando a las ONG de la eficacia del sistema de notificaciones, una misión que ellas no han pedido.

El propio informe Cramer se elaboró sin consultar a los grupos pertinentes del Sur, donde se producirán muchos agrocombustibles. Todo el proyecto se ha desarrollado en el ámbito de los Países Bajos y no hay planes para corregir esta falta de participación. Se dice que las partes interesadas locales participarán en actividades de seguimiento sobre cómo se deberían poner en práctica los criterios, pero esto no compensa por el hecho de que a los grupos afectados del Sur no se les haya permitido desempeñar un papel ni realizar aportaciones en el desarrollo de los criterios.

En cuanto a impactos indirectos como el desplazamiento de tierras, el informe Cramer afirma que éstos son “cruciales”, y que se deberían abordar a través del “diálogo con otros gobiernos”. Se introduce también el concepto de “equilibrio de tierras neutral”, por lo que se entiende una combinación de un fuerte aumento de la productividad agrícola y el uso de “tierras marginales” que ahora no son apropiadas para producir alimentos.

Entre los diversos motivos para criticar las conclusiones del informe, se pueden citar:

- 1) Los transgénicos no quedan cubiertos, por lo que, con este sistema, los agrocombustibles transgénicos podrían ser etiquetados como “sostenibles”.⁴⁹
- 2) El sistema de certificación propuesto se basa en los certificados negociables, a pesar de que no es el más fiable.
- 3) Se ha preparado un diálogo con las “partes interesadas locales” cuyo desarrollo depende de los productores de agrocombustibles (es decir, de aquellos con mayores intereses). A la vista de las relaciones de poder desiguales, la explotación de trabajadores y las violaciones de los derechos humanos registrados en muchas plantaciones, es difícil entender cómo se pueden obtener resultados creíbles con un proceso de diálogo organizado de esta forma.
- 4) La Comisión Cramer propuso indicadores muy poco adecuados para medir el “bienestar local”, como el “valor directo” creado por los agrocombustibles. Un indicador más significativo, por ejemplo, se basaría en el impacto de los agrocombustibles sobre la renta rural y la emigración.

Algunas ONG internacionales, como la Coalición Mundial por los Bosques y el Movimiento Mundial por los Bosques Tropicales expresaron fuertes dudas sobre la eficacia de los sistemas de certificación y criticaron la falta de consulta con organizaciones de la sociedad civil (OSC) del Sur. Por ello, declaran que:

No se han escuchado las perspectivas de pequeños agricultores, comunidades locales y pueblos indígenas que suelen sufrir las consecuencias de la expansión de monocultivos. Como demuestran anteriores experiencias con el desarrollo de sistemas de certificación, la participación de las partes locales interesadas, especialmente durante el proceso de establecimiento de los criterios, es crucial. No sólo para su credibilidad, sino también para obtener un análisis sólido de los problemas sociales y medioambientales relacionados con la producción de monocultivos.⁵⁰

Varias ONG neerlandesas respondieron al informe final con reservas, manifestando que los criterios Cramer “no garantizan la sostenibilidad de la biomasa” y no fijan unos objetivos climáticos lo suficientemente ambiciosos para los agrocombustibles.

La impaciencia de Alemania

En Alemania, se palpa un claro sentimiento de apremio. Dado que la Ley de cuotas de biocombustible entraba en vigor el 1 de enero de 2007, el Parlamento alemán había solicitado que se contara con una normativa mínima de sostenibilidad para mediados de 2007. Tanto el Ministerio de Agricultura como el de Medio Ambiente encargaron estudios

a diversas consultorías para que investigaran posibles opciones de certificación. Sin embargo, en lugar de esperar los resultados del último estudio, realizado por el Instituto de Investigaciones sobre Energía y Medio Ambiente (IFEU), el Gobierno alemán ya ha publicado un borrador de propuesta que ignora todas las cuestiones sociales.

La propuesta alemana consiste en establecer las siguientes normativas en materia de agrocombustibles para cumplir con el objetivo nacional:

- 1) 'Buena práctica agrícola' (directrices sobre suelos, agua, etc.)
- 2) Protección de hábitats naturales
- 3) Equilibrio de GEI, con un objetivo de sólo el 20-30 por ciento de ahorro de GEI para los agrocombustibles

El Gobierno alemán ya ha publicado un borrador de propuesta que ignora todas las cuestiones sociales

El estudio encargado por el Ministerio de Medio Ambiente lo está llevando a cabo el IFEU, con la colaboración del grupo de trabajo de FSC en Alemania y GermanWatch. El proyecto está cofinanciado por el Consejo Internacional para el Transporte Limpio (ICCT), y sus objetivos son muy amplios: elaborar una panorámica de los sistemas de certificación existentes para biomasa y agrocombustibles, proponer recomendaciones para un sistema de certificación internacional y establecer directrices para proyectos internacionales (MDL y Banco Mundial, por ejemplo).

El estudio del IFEU hace un mínimo intento por involucrar a las partes interesadas de los países productores. Ha programado dos talleres: uno en América Latina (que organizará el ICCT) y otro en el sudeste asiático en otoño de 2007. Aún no está claro quién participará en estos talleres ni en qué consistirá el proceso y, evidentemente, el Gobierno no ha esperado sus resultados.

El segundo estudio alemán fue efectuado por Meo Consulting, y se centró más en el proceso de introducción de la certificación.⁵¹ Este informe analiza "riesgos de sostenibilidad existentes" y distingue entre 'obligaciones mayores' –los problemas que se deben abordar en un primer lugar– y 'obligaciones menores'. Entre las cuestiones menores se encuentran la salud y la seguridad, el uso de agroquímicos, la contaminación atmosférica y el uso de aguas. Entre las mayores, están el equilibrio de los GEI, el trabajo forzoso y el trabajo infantil. Pero Meo Consulting llega a la conclusión de que, al establecer criterios sobre trabajo infantil y forzoso, incluso estas 'obligaciones mayores' "probablemente no serán compatibles con las normas y reglamentaciones de la OMC".

Y concluye así que:

- Como los agrocombustibles son una mercancía comercializada a escala mundial, el sistema de certificación debe seguir un enfoque global y apoyarse en una base de carácter voluntario.

- Por lo general, los efectos de fuga son difíciles de cubrir dentro de un sistema de certificación. Para ser efectivo, se debe cubrir la utilización de toda la biomasa (también del sector de la alimentación humana y los piensos animales) y de todos los biocombustibles.
- Un sistema de seguimiento (*track and trace*) supondría un tremendo aumento de los costes y, por tanto, se decanta por un sistema de certificados negociables (*book and claim*).
- Los problemas ecológicos, especialmente las emisiones de GEI y la conversión del uso de tierras, son de importancia capital. Las cuestiones sociales y económicas son secundarias y se deberían analizar según las condiciones marco en materia legal, social y económica de cada país en concreto.

El debate sigue adelante

Mientras se escriben estas líneas, el debate sigue avanzando a gran velocidad.

En los Países Bajos, ahora que la implementación de los criterios debatidos durante tanto tiempo se está revisando para dejar paso al diluido sistema de ‘notificación obligatoria’ británico (al menos durante los próximos años), las críticas no se dejarán esperar. Sin embargo, en una carta sobre política al Parlamento neerlandés en junio de 2007, la ministra Cramer afirma que ya se dispone de “criterios con un amplio apoyo”.⁵² Defiende el enfoque de las notificaciones aduciendo que creará “transparencia”. Y aun ofrece un motivo más pobre para no penalizar a los agrocombustibles ‘malos’: que “el origen de las materias primas no siempre está claro”. La carta termina señalando que el camino hasta unos criterios de sostenibilidad legalmente vinculantes será largo. “A corto plazo, la política de sostenibilidad deberá adoptar la forma de acuerdos voluntarios con la industria y los países productores”. Al mismo tiempo, no obstante, el Gobierno neerlandés sigue aumentando diligentemente el objetivo nacional sobre uso de agrocombustibles en el transporte en un 1 por ciento cada año hasta 2010, y se ha gastado millones de euros en subvencionar la ‘energía verde’ de biomasa, a pesar de no tener ninguna obligación internacional de hacerlo. El Parlamento neerlandés, no obstante, ha respondido de forma muy crítica a las propuestas, lo cual ha desembocado en más debates en los ministerios responsables y en la posibilidad de que este enfoque se acabe replanteando.

Además, el Gobierno neerlandés prevé efectuar un ‘estudio de equivalencia’ para valorar qué sistemas de certificación existentes cumplirían los requisitos para funcionar como ‘equivalentes’ del requisito de notificación obligatoria. Los criterios generales para la equivalencia incluyen, entre otros, cuestiones de fiabilidad, apoyo social y rentabilidad. Iniciativas existentes como el FSC, la RSPO y el RTRS (que aún no dispone de criterios) han suscitado importantes críticas (o un rechazo de plano, en el caso del RTRS) por parte de las OSC de los países productores, o han adolecido de falta de participación.

El ministro británico de Transporte manifestó en junio de 2007 que su Gobierno “pretende recompensar a los agrocombustibles bajo el régimen del RTFO en consonancia con el ahorro de carbono que ofrezcan a partir de abril de 2010, siempre y cuando esto sea compatible con las reglas de la Organización Mundial del Comercio y con las exigencias de normativa técnica de la UE, y sea coherente con el marco normativo que está desarrollando la Comisión Europea como parte de la revisión de la Directiva sobre biocarburantes.”⁵³

Además, a partir de 2011, el Gobierno británico pretende recompensar a los agrocombustibles bajo el régimen del RTFO sólo si “las materias primas a partir de los que se producen cumplen las normas de sostenibilidad correspondientes”; de nuevo, con las mismas condiciones ya mencionadas.

Iniciativas de certificación existentes: ¿preparadas para el reto de los agrocombustibles?

El enfoque ‘meta-estándar’ para criterios de sostenibilidad ha ganado algo de terreno entre algunos gobiernos de la UE. Estas iniciativas existentes son proyectos para la certificación voluntaria de determinadas materias primas, y entre ellos se cuentan el FSC, la RSPO y el RTRS, pero hay muchas otras etiquetas.

Sin embargo, estos programas de certificación voluntaria han experimentado numerosos problemas por falta de participación y efectividad. En la RSPO y el RTRS, los grupos afectados por la expansión de monocultivos y los pequeños agricultores están poco representados, o ni siquiera lo están. Esto se puede explicar por muchos motivos. Algunos no se pueden permitir el tiempo y los viajes que conlleva, otros han decidido permanecer al margen del proceso, y aún otros lo han abandonado después de intentar participar porque sus problemas no se abordaban. Sin embargo, un informe para el Equipo sobre bioenergía de la AIE describe estas mesas redondas y foros como plataformas “donde están representadas todas las partes interesadas de la cadena”.⁵⁴ La iniciativa de la École Polytechnique Fédérale de Lausanne (EPFL) afirma que “el WWF ha demostrado, a través de etiquetas como el Consejo de Manejo Forestal (...) que el concepto [de certificación de sostenibilidad] es viable y eficaz”.⁵⁵

En muchos casos, se cita la falta de recursos o el hecho de que los pequeños agricultores tienden a estar “muy dispersos” para explicar la falta de participación. Sin embargo, las experiencias de la RSPO y el RTRS demuestran que lo que está en juego no es sencillamente un problema de participación, sino también una oposición política al concepto mismo de certificación (voluntaria) de materias primas que proceden de monocultivos industriales por parte de grupos de la sociedad civil en los países

Las experiencias de la RSPO y el RTRS demuestran una oposición política al concepto mismo de certificación (voluntaria) de materias primas que proceden de monocultivos industriales por parte de grupos de la sociedad civil en los países productores

productores. Es probable que la resistencia aumente si se opta por estas iniciativas de certificación como medio para legitimar unos objetivos de agrocombustibles que están contribuyendo a una gran expansión de las plantaciones.

Pero además, una nueva demanda de agrocombustibles, apoyada por políticas gubernamentales, desplazará otras producciones a otros lugares. Se suponía que las mesas redondas, los foros y el FSC debían ayudar a resolver algunos de los problemas más urgentes relacionados con los sectores de la palma aceitera, la soja y la madera. Hay quien afirma que el aumento en la demanda de agrocombustibles y bioenergía certificados animará a más productores a ‘hacerse sostenibles’. No obstante, los efectos del desplazamiento de tierras podrían evitar que eso sucediera. De hecho, el aumento de la demanda y la tendencia al alza de los precios de las materias primas podrían hacer que la producción sin certificar (con una clara ventaja competitiva sobre los productos certificados) volviera a resultar más atractiva. En el FSC, por ejemplo, hay serias preocupaciones por que el aumento de la demanda de productos de madera para energía “ponga en peligro valores ecológicos y sociales en bosques certificados”.⁵⁶

Mesa Redonda sobre Aceite de Palma Sostenible (RSPO)

El apoyo y las aportaciones a la RSPO por parte de las OSC en los países productores de aceite de palma han sido limitados. Sólo unas pocas OSC asiáticas han participado en el desarrollo de sus criterios. Éstas han conseguido incluir algunos criterios que son muy significativos en el contexto indonesio, como el de derechos laborales y de propiedad sobre las tierras. Sin embargo, el gran número de pequeños agricultores indonesios que producen aceite de palma no ha estado directamente representado en la RSPO.

En Papua Nueva Guinea, por otro lado, organizaciones ecologistas decidieron de forma colectiva permanecer al margen de la Mesa. La organización Alotau Environment explica por qué debatieron durante todo un año para alcanzar esta decisión.

Pensamos que para nosotros era mucho más importante quedarnos fuera y criticar que vernos arrastrados a una serie de reuniones interminables con las que no lograríamos el cese de la expansión de la palma aceitera (...) La RSPO quería a las ONG ecologistas porque eso les daría una buena imagen. Pero no se puede confiar en empresas como Cargill. Quieren expansión, y la expansión significará la destrucción del bosque tropical (...) Las ONG se oponen a cualquier expansión de la palma aceitera, y ése es el motivo por el que nos mantenemos al margen de la RSPO (...) Algunas ONG y consultoras de la UE ejercieron una gran presión sobre las ONG de Papua Nueva Guinea, y les ofrecieron conseguir financiación de donantes (que nunca se materializó). Esta gente de la UE tenía consultoras de la RSPO que querían conseguir que las ONG de Papua Nueva Guinea se adhirieran a la Mesa.⁵⁷

Según la RSPO, en Indonesia, en torno al 33 por ciento del aceite de palma es producido por pequeños agricultores.⁵⁸ Éstos se enfrentan a dificultades especiales, que se derivan principalmente de su dependencia de las grandes plantaciones de palma aceitera para obtener préstamos, usar maquinaria y procesar los frutos cosechados. Sawit Watch, por lo tanto, instó a los miembros de la RSPO a crear un grupo de trabajo centrado en los pequeños propietarios con el objetivo de garantizar su participación efectiva y la posibilidad de realizar sugerencias para revisar las normas de la RSPO según sus necesidades.

Este grupo de trabajo elaboró el informe “Fantasmas en nuestra propia tierra”, que presenta un testimonio desolador de cómo los aproximadamente cuatro millones de pequeños agricultores indonesios se convirtieron en productores de aceite de palma, y de cómo ha afectado eso a sus vidas. Sawit Watch concluye que una de las lecciones importantes de este proceso es que

se deben establecer mecanismos dotados de los recursos apropiados para la participación directa de pequeños agricultores y de otras personas afectadas en las próximas fases del trabajo de la RSPO: al revisar la normativa para garantizar que se adecua a las realidades de los pequeños agricultores; al desarrollar procedimientos para la verificación y el cumplimiento; y en las interpretaciones nacionales.⁵⁹

Mientras tanto, se han producido varios incidentes relacionados con empresas que son miembro de la RSPO. Un estudio reciente de Milieudefensie, Lembaga Gemawan y Kontak Rakyat Borneo demuestra que Wilmar Group, la mayor empresa comercializadora de aceite de palma del mundo y miembro de la RSPO, infringe sistemáticamente los criterios de la RSPO y sus propias normas en el distrito de Sambas, Indonesia, y seguramente en otros lugares.⁶⁰ Estas infracciones incluyen, entre otras cosas, la adquisición ilegal de tierras, el despeje de bosques mediante quema (ilegal según la ley indonesia), deforestación y no proteger la biodiversidad.

La cuestión clave, por supuesto, está en cómo responde la RSPO ante estos casos. Un caso concreto en que se solicitó explícitamente a la RSPO que emprendiera acciones, pero no lo hizo, se dio con Musim Mas, que estaba violando escandalosamente derechos sindicales, un caso que también implicaba a Unilever como compradora del aceite de palma de Musim Mas. Tanto Unilever como Musim Mas son miembro de la RSPO.

Musim Mas se negaba de forma sistemática a negociar con sus trabajadores la aplicación de la mínima normativa legal para los trabajadores de plantaciones según lo exigido

Wilmar Group, la mayor empresa comercializadora de aceite de palma del mundo y miembro de la RSPO, infringe sistemáticamente los criterios de la RSPO y sus propias normas en el distrito de Sambas, Indonesia. Estas infracciones incluyen, entre otras cosas, la adquisición ilegal de tierras, el despeje de bosques mediante quema (ilegal según la ley indonesia), deforestación y no proteger la biodiversidad

por la legislación indonesia. En lugar de ello, en diciembre de 2005 despidió o no renovó los contratos a unos 1.000 trabajadores sindicados, y en torno a 700 de ellos fueron desalojados, junto a sus familias, de sus viviendas en las plantaciones. Según Unilever European Works Council (UEWC) y FNV Bondgenoten, un importante sindicato neerlandés, este problema fue ignorado por la RSPO. Dado que el Gobierno neerlandés apoya económicamente a la RSPO, FNV Bondgenoten envió una misiva a su Gobierno: “Hasta la fecha, la RSPO está ignorando la cuestión, poniendo así en juego su credibilidad (...) FNV es de la opinión de que si no se respetan los derechos humanos sindicales, no es posible que los Países Bajos sigan implicados en la asociación CMD5 con el Gobierno indonesio en el sector del aceite de palma”. Nada ha ocurrido con respecto a este hecho.⁶¹

Los transgénicos serán una de las cuestiones más importantes del RTRS ya que, en torno al 95 por ciento de la soja argentina es soja transgénica RoundupReady. Los agricultores de soja Roundup-Ready forman parte del Comité Organizador del RTRS y tienen un gran interés por que los transgénicos sean aceptados a través de una sistema de certificación “responsable”

Foro Global sobre Soja Responsable (RTRS)

El primer Foro Global sobre Soja Responsable –también conocido en español como Mesa Redonda sobre Soja Responsable o Asociación Internacional de Soja Responsable– se celebró en Foz de Iguazú, Brasil, en marzo de 2005, y propició un importante encuentro de centenares de activistas de Argentina, Brasil, Paraguay y Uruguay que se oponen al concepto mismo de una soja “responsable” o “sostenible”. La segunda conferencia tuvo lugar en Asunción, capital de Paraguay, un país donde la expansión de la soja se está viendo acompañada de la expulsión de población rural, violaciones de los derechos humanos y crisis sanitarias por el uso de agroquímicos.

Movimientos de pequeños campesinos, sindicatos y ONG paraguayos rechazaron colectivamente el RTRS y organizaron manifestaciones a las puertas del lujoso Asunción Yacht & Golf Club Hotel. Su declaración conjunta rezaba:

¿Dónde está el cobro de responsabilidad por la contaminación ambiental ya causada por los más de 20 millones de litros de químicos vertidos cada año sólo en territorio paraguayo? ¿Por la destrucción de arroyos, ríos, manantiales y humedales? ¿Por la expulsión de casi cien mil campesinos por año de sus moradas y tierras productivas? ¿Por el asesinato de más de 100 dirigentes campesinos? ¿Por el etnocidio de comunidades y pueblos indígenas? ¿Por la imputación de más de 2.000 campesinos a causa de su legítima resistencia a este sistema predator? No hay megaproducción de monocultivos de soja posible sin estos efectos y daños.⁶²

El Comité Organizador del RTRS no ha emitido ninguna respuesta oficial ante las protestas, pero internamente se sugirió que la postura de los manifestantes se debería



Protesta contra la conferencia del RTRS en Paraguay, agosto de 2006

Foto: An Maeyens

respetar, sobre todo dado que “los integrantes del RTRS y los mismos manifestantes estaban en definitiva persiguiendo el mismo objetivo. Cualquier problema se vería reducido si el RTRS no se manifestaba hostil a este grupo de manifestantes”.⁶³

Según WWF, el motivo de la completa ausencia de importantes partes interesadas, como pequeños productores y comunidades indígenas, en el segundo “foro de partes interesadas” del RTRS se debía a que “quizá no hemos hecho los deberes. También tenemos recursos limitados”.⁶⁴ Sin embargo, es difícil entender que la falta de financiación sea un problema mayor cuando la fiesta de bienvenida a la conferencia costó 1.000 dólares estadounidenses, diez veces más que la “nueva tarifa de inscripción” para los participantes con menos recursos (100 dólares).⁶⁵ Éste sería un gasto tremendo para cualquier organización campesina paraguaya en caso de que hubiera deseado participar. Por su lado, Christopher Wells, de ABN AMRO, considera que la principal fortaleza del RTRS es su “compromiso con un amplio diálogo con todos los grupos interesados a lo largo de toda la cadena de valor, desde los pequeños agricultores hasta los consumidores y las ONG (...) Éste es también nuestro mayor reto. Conseguir que un gran número de personas se suban al barco lleva su tiempo”.⁶⁶

FETRAF, una organización brasileña de trabajadores de la agricultura familiar que participó en el RTRS durante su primer año, abandonó el Comité Organizador porque no se estaban abordando preocupaciones tales como los transgénicos. Los transgénicos serán una de las cuestiones más importantes del RTRS ya que, por ejemplo, en torno al

95 por ciento de la soja argentina es soja transgénica RoundupReady. Los agricultores argentinos de siembra directa (es decir, productores a gran escala de soja RoundupReady) forman parte del Comité Organizador del RTRS y tienen un gran interés por que los transgénicos sean aceptados a través de un sistema de certificación “responsable”.

El RTRS desarrollará sus criterios durante los próximos dos años, pero por ahora es difícil entender cómo se puede defender ante los consumidores lo que acabará catalogado como soja “responsable” a la luz de la oposición y la falta de participación de OSC en la elaboración de dichos criterios.

Consejo de Manejo Forestal (FSC)

En el Sur Global, sólo un pequeño porcentaje de los bosques cuenta con la certificación FSC. Se han producido numerosas críticas por el hecho de que la mayoría de la madera certificada por el FSC procede de plantaciones de árboles industriales, que no son, evidentemente, “bosques gestionados de forma sostenible”. El Movimiento Mundial por los Bosques Tropicales (WRM) ha denunciado que, en muchas ocasiones, el FSC estaba certificando las mismas plantaciones contra las que estaban luchando las comunidades y ONG locales por sus impactos sociales y medioambientales. “Esto debilita esas luchas sociales y también la credibilidad del FSC”.⁶⁷ Según WRM, la certificación ha funcionado como una herramienta de “maquillaje verde” para plantaciones muy destructivas tanto desde el punto de vista social como medioambiental.⁶⁸

El FSC se está implicando ahora en el debate sobre certificación relacionado con los agrocombustibles, dado que los bosques son ya una fuente de energía para la generación de electricidad y, en el futuro, podrían ser la fuente de los agrocombustibles “de segunda generación” con base de celulosa. Timberwatch South Africa señala que el sistema de certificación

El FSC rodeado de polémicas

La certificación del FSC ha sido blanco de duras críticas en numerosas ocasiones. Uno de los casos más polémicos es el de las plantaciones de la empresa de pasta y papel Sappi en Swazilandia, que recibieron la certificación FSC por parte del programa Woodmark de Soil Association en 2006 a pesar de las muchas irregularidades y los importantes daños a la biodiversidad y los sistemas acuíferos provocados por las plantaciones de pino.⁶⁹ Otros casos polémicos incluyen, entre otros, las actividades de certificación de NORFOR, una filial de la empresa de pasta y papel española ENCE; Smartwood, una compañía acusada de certificar la producción de madera ilegal en Laos; y Pizano S.A. y Smurfitcartón de Colombia.⁷⁰ En julio de 2007, el Gobierno noruego anunció que prohibía todos los usos de madera tropical en los edificios públicos porque “hoy día, no existe ninguna certificación nacional o internacional que pueda garantizar, de forma fidedigna, que la madera importada sea talada de forma legal y sostenible”, incluido, evidentemente, el FSC.⁷¹

utilizado por el FSC no ha sido capaz de resolver las “debilidades fundamentales que son inherentes a la producción industrial a gran escala de madera” y que, en caso de aplicarse a los agrocombustibles, generaría muy probablemente los mismos resultados.⁷²

¿Una mejor caña de azúcar?

Otro problema del enfoque ‘meta-estándar’ es que aún no existen iniciativas de certificación para muchos posibles cultivos energéticos. La caña de azúcar es muy probablemente la principal fuente de agrocombustibles, pero carece de certificación alguna. Better Sugarcane Initiative (BSI), iniciativa por una mejor caña de azúcar, se presenta en ocasiones como una plataforma a través de la que se podrían desarrollar criterios con tal fin. Sin embargo, su actual afiliación se debería ampliar radicalmente, ya que ninguno de sus miembros está estrechamente vinculado con aquellos grupos que más padecen las duras condiciones en las que se produce el azúcar, aquellos desplazados por la producción de azúcar o aquellos que viven cerca de las plantaciones y sufren su contaminación.⁷³ En el sitio web de BSI no queda claro si los “miembros y colaboradores” se han sumado al proyecto a título individual o si representan a su empresa u organización. Entre las empresas implicadas a través de sus miembros se cuentan Coca-Cola y Cadbury; las ONG que participan como tales son WWF y Ethical Sugar.

Dada su limitada base de apoyo, no está claro por qué la BSI es considerada como una plataforma por los defensores del enfoque ‘meta-estándar’, incluidas las iniciativas de los Gobiernos británico, neerlandés y alemán.

¿Hacia un enfoque ‘meta-estándar internacional’?

El 17 de abril de 2007 se presentó una Mesa Redonda sobre Biocombustibles Sostenibles (RSB) por iniciativa de EPFL, un instituto de energía de la Universidad de Lausanne, Suiza, con el ambicioso objetivo de desarrollar una normativa sobre ‘biocombustible sostenible’ para mediados de 2008. El proceso de su creación debería contar con una ‘pluralidad de grupos interesados’, con la participación de “socios públicos, privados y de ONG para brindar legitimidad a los resultados y garantizar que la normativa sea aceptada internacionalmente. La normativa debería ser genérica, sencilla y apolítica”. Según WWF, el papel de EPFL debería consistir en unir a “importantes actores del mercado de los principales países productores y consumidores; ONG e institutos; dirigentes de iniciativas sobre bioenergía existentes”. Su papel debería consistir también en desarrollar un sistema global de certificación y en “vender” ese sistema.⁷⁴

Claude Martin, ex director general de WWF International y presidente de la junta directiva de la Mesa Redonda comentó durante el acto: “Las empresas y los agricultores desean reglas globales que puedan seguir. La Mesa Redonda reunirá a todos esos actores para empezar a escribir estas reglas conjuntamente, para garantizar que los

biocombustibles cumplan con su promesa de sostenibilidad”.⁷⁵ Sin embargo, esto plantea la cuestión de qué actores participarán en el proceso.

A la primera reunión de partes interesadas, celebrada en noviembre de 2006, asistieron numerosos representantes de la industria, algunas ONG internacionales y algunos académicos. En la lista de participantes publicada durante la presentación de la Mesa, en abril de 2007, se encontraban grandes gigantes del petróleo como Shell, Petrobras y BP, algunas ONG internacionales (con el Foro Económico Mundial catalogado como ONG) e instituciones como el Ministerio de Medio Ambiente de los Países Bajos. Sólo había una OSC del sur presente, Mali Folke Center. Estos representantes integran la junta directiva de la RSB.

Queda aún por ver cómo se desarrolla en esta nueva mesa redonda la representación de la sociedad civil de los países productores. Se han establecido varios grupos para trabajar sobre el borrador de principios y criterios en diversos ámbitos. No está claro hasta qué punto se está promoviendo la participación entre las partes interesadas. El grupo de trabajo sobre medio ambiente ya ha publicado un borrador con un conjunto de principios, que en estos momentos están publicados en internet para que se envíen comentarios.⁷⁶

Esta Mesa Redonda refleja ese deseo tan frecuentemente expresado de contar con un enfoque armonizado internacionalmente, que, según se dice, se necesita para evitar conflictos con la OMC.

Un informe publicado recientemente por la consultoría neerlandesa Ecofys y encargado por WWF ofrece una buena reflexión sobre el discurso que se está produciendo en estos momentos en el ámbito de los gobiernos de la UE y de otros actores que están intentando establecer criterios (Reino Unido, Países Bajos y Alemania). El enfoque ‘meta-estándar’ es uno de los conceptos clave del informe.⁷⁷ El informe también repite profusamente la idea ya comentada de que el desplazamiento de tierras se puede abordar combinando el uso de tierras ‘marginales’ para la producción de agrocombustibles o biomasa, y la intensificación de la producción. Se alude asimismo a la utilización del material orgánico ‘residual’. Pero, de nuevo, no se hace alusión alguna a la posibilidad de reducir el consumo de posibles materias primas de agrocombustibles en otros sectores (es decir, un consumo de papel menor y más racional, luchar contra la agricultura industrial, etc.).

En cuanto a la participación de las partes interesadas, el informe de Ecofys alude a los códigos de buenas prácticas de la OMC, la ISO y la ISEAL para el desarrollo de normativas, que subrayan la importancia, entre otras cosas, de la “identificación e inclusión proactiva de las partes interesadas”. Afirma además que “la credibilidad de un meta-estándar depende, al menos en parte, de la credibilidad del proceso de desarrollo

estándar de las normativas con que trabaja”. El informe, sin embargo, no plantea la cuestión de la credibilidad en lo que se refiere a cómo se deberían homologar las normativas ya existentes.

Preguntas sin respuesta y voces ahogadas

Como hemos visto en este capítulo, aunque el debate sobre la certificación de los agrocombustibles es amplio e implica a muchas partes interesadas, también excluye a muchos actores, especialmente a los grupos afectados por las plantaciones de agrocombustibles en el Sur Global.

Son aún muchas las incertidumbres, pero parece haber consenso en que no hay ningún conjunto de criterios de sostenibilidad que pueda abordar los impactos indirectos del aumento de la producción de cultivos para agrocombustibles y bioenergía. Las soluciones que se están barajando actualmente, como el uso de tierras ‘marginales’, plantean nuevos dilemas. En cambio, los responsables políticos no están considerando aún otras posibles soluciones, como iniciativas para reducir el consumo de los cultivos en cuestión en diversos sectores.

Los planes para homologar los sistemas de certificación ya existentes como forma de certificar los agrocombustibles y la biomasa se deberían evaluar de acuerdo con su actual desempeño, que incluiría cuestiones como niveles de apoyo de la sociedad civil y fiabilidad.

Las actuales propuestas de la Comisión Europea y los Estados miembro de la UE presentan soluciones poco apropiadas a estos problemas tan apremiantes. En estos momentos, parece que la principal función de los ‘programas de sostenibilidad’ que se están discutiendo será la de añadir una capa de legitimidad a las medidas de apoyo público (objetivos, desgravaciones fiscales o subvenciones) que persiguen expandir la producción de agrocombustibles y bioenergía. Estas medidas distan mucho de ofrecer las salvaguardias necesarias contra las consecuencias negativas que podría desencadenar dicha expansión.

CAPÍTULO 3 AGROCOMBUSTIBLES EN UN CLIMA CAMBIANTE

Se afirma que la lucha contra el cambio climático es uno de los principales motivos que explica la expansión de la producción de agrocombustibles. El cálculo de las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) es por tanto uno de los indicadores clave en virtud del que se valorará la 'sostenibilidad' de los agrocombustibles. Sin embargo, los métodos que se utilizan actualmente para dichos cálculos omiten variables importantes en toda la cadena productiva, y no tienen en cuenta los macroimpactos indirectos, como podrían ser el desplazamiento de tierras y el papel de los agrocombustibles en los cambios de los usos del suelo.

En consecuencia, cada vez son más las voces que abogan por una metodología internacional normalizada para calcular los niveles de GEI asociados con la producción de agrocombustibles. No obstante, aún no se dispone de pruebas concluyentes que demuestren que el aumento del uso de agrocombustibles en el transporte, si se producen mediante monocultivos a gran escala, ayude a reducir substancialmente los GEI. De hecho, considerando que el consumo global de carburantes para el transporte sigue aumentando, la expansión de los agrocombustibles podría simplemente complementar y no sustituir a los actuales combustibles fósiles. Varios estudios recientes sugieren que si se tienen en cuenta los cambios en el uso del suelo, la intensificación agrícola y el papel de la expansión de los agrocombustibles en la deforestación y el agotamiento de las turberas, el efecto neto de la producción de agrocombustibles podría acelerar el cambio climático.⁷⁸

Gases de efecto invernadero

Según el Informe Stern de 2006, la agricultura y la deforestación representan un tercio del total de emisiones de GEI.⁷⁹ La expansión de las tierras de cultivo a tierras de pasto y otros ecosistemas despiden GEI a la atmósfera al liberar del suelo grandes cantidades de dióxido de carbono (CO₂) y otros GEI.⁸⁰ Los estudios no suelen tener en cuenta los demás GEI (como el óxido nitroso) generados por la (sobre)utilización de fertilizantes agroquímicos ni las emisiones de CO₂ derivadas de los cambios en el uso de las tierras, como la deforestación y la labranza, y metano (CH₄) de la descomposición de materia vegetal.

El uso excesivo de agrotóxicos también contribuye al cambio climático con la emisión de sustancias químicas a la atmósfera. El óxido nitroso (N₂O) es 296 veces más potente que el CO₂ y puede provocar un tremendo impacto incluso en pequeñas cantidades.

Los métodos que se utilizan actualmente para cálculos de 'sostenibilidad' no tienen en cuenta el papel de los agrocombustibles en los cambios de los usos del suelo

Los monocultivos industriales necesitan insumos de nitrógeno porque las tierras suelen estar sobreexplotadas. Los agroquímicos, además, desempeñan un importante papel en la emisión de N₂O a la atmósfera mediante las fumigaciones aéreas y el uso continuado de fertilizantes químicos y otras sustancias agrotóxicas.

Un estudio presentado recientemente por Paul Crutzen, galardonado con el premio Nobel, y otros colaboradores analiza las emisiones de N₂O de los abonos agrícolas para los cultivos de agrocombustibles, incluidos la colza y el maíz. El estudio concluye: “También hemos demostrado que la sustitución de combustibles fósiles por biocombustibles podría no aportar el buscado enfriamiento climático debido a las emisiones de N₂O que los acompañan (...) y hemos demostrado que, dependiendo del contenido de N, el uso de varios cultivos agrícolas para la producción de energía puede llevar fácilmente a un volumen de emisiones de N₂O lo bastante importante como para provocar un calentamiento climático en lugar de un enfriamiento por el ‘CO₂ fósil ahorrado’”.⁸¹

Uso de tierras y cambio en el uso de tierras

El uso de tierras y el cambio en el uso de las tierras son algunos de los aspectos más debatidos y significativos en los cálculos de evaluación del ciclo de vida de los GEI. Los cambios directos en el uso de las tierras, como la destrucción de ecosistemas, la deforestación y las pérdidas de carbono orgánico del suelo se suelen ignorar, y los pocos cálculos de emisiones de la producción de agrocombustibles que sí incluyen estos factores brindan resultados muy variados debido a los distintos enfoques empleados.⁸²

Al cavar en el suelo, se libera inevitablemente CO₂, sobre todo en zonas con una alta densidad de materia subterránea, como sucede en el caso de los bosques vírgenes y las turberas, que almacenan altos niveles de CO₂ en la superficie terrestre. Sin embargo, estas pérdidas de carbono orgánico del suelo son ignoradas en casi todas las evaluaciones del ciclo de vida de los GEI, a pesar de que las emisiones de CO₂ liberado pueden ser notables. Tad Patzek, ingeniero geológico de la Universidad de California en Berkeley, advierte que los agrocombustibles exigirán una “extracción” intensiva de la biosfera, en que los ecosistemas –los suelos incluidos– seguirán siendo despojados de sus materiales orgánicos, que se deberán sustituir continuamente por fertilizantes basados en combustibles fósiles para evitar o incluso aplazar la crisis agrícola.⁸³

Según otro estudio, realizado por Renton Righelato y Dominick Spracklen, para cumplir con los objetivos de agrocombustibles de la UE y los Estados Unidos será necesario despejar bosques y prados naturales, y eso “conduce a la rápida oxidación de las reservas de carbono en la vegetación y el suelo, creando un gran coste inicial en emisiones que superaría, en todos los casos aquí analizados, las emisiones evitadas”.⁸⁴ En otras palabras: estos objetivos están fomentando prácticas nocivas para el medio ambiente que exacerbarán aún más el cambio climático. Righelato y Spracklen arguyen

que la recuperación del medio ambiente, en lugar de la conversión de tierras para agrocombustibles, ofrecería un potencial mucho mayor para reducir las emisiones globales de CO₂.

Un estudio europeo, encargado por la Comisión Europea a CONCAWE (grupo especial sobre carburantes alternativos de Concauwe), sugiere que la falta de certidumbres científicas hace imposible saber si el ahorro en GEI del éster de metilo de la colza (EMC) es del 7 por ciento o del 58 por ciento.⁸⁵ Ninguna de esas dos cifras incluye las pérdidas de carbono orgánico del suelo. Los estudios tampoco tienen en cuenta los impactos indirectos que provoca un mayor uso del EMC en la subida de los precios del aceite vegetal, especialmente del aceite de palma, en todo el mundo, desencadenando así también impactos indirectos como la expansión de la palma aceitera, muy vinculada a la deforestación en países como Indonesia y Colombia.

El estudio de CONCAWE señala que “las emisiones de CO₂ derivadas de los cambios en los usos del suelo pueden ser notables durante largos períodos de tiempo y también se deberían tener en cuenta”.⁸⁶ El estudio deja claro que la conversión de suelos con vegetación natural en tierras de cultivo para la producción de agrocombustibles emitiría más CO₂ del suelo de lo que se generaría en ahorro de emisiones, con un tiempo de retorno energético que podría ir desde los 50 años hasta siglos.

Uno de los pocos estudios científicos de revisión entre pares, que analizaba la energía neta del etanol, ha sido realizado por Alexander Farrell et al. en la Universidad de California en Berkeley. Sus resultados se publicaron en la revista *Science*.⁸⁷ El equipo revisó seis estudios distintos sobre la producción de etanol de maíz, cada uno de los cuales utilizaba parámetros diferentes con distintos resultados. El estudio sugiere que se puede conseguir una reducción de emisiones del 13 por ciento en comparación con la combustión de petróleo, pero sólo si se ignora la conversión de suelos y tierras. Por este motivo, el estudio fue criticado en una carta publicada en la misma revista, a la que Farrell y sus colegas respondieron manifestando que “incluir cantidades inconmensurables como erosión del suelo y cambio climático en una única función métrica exige una determinación arbitraria de su valor relativo”.⁸⁸

Un estudio reciente publicado por International Forum on Globalisation e Institute for Policy Studies aborda estas inquietudes y apunta que “en el caso del etanol de maíz, los estudios que concluyen que hay un retorno energético neto positivo suelen pasar por alto algunos insumos energéticos asociados con la producción de maíz en los Estados Unidos, como la maquinaria agrícola, la maquinaria para procesar el maíz hasta convertirlo en etanol y el uso de maíz híbrido. O bien incluyen estimaciones a la baja

Los monocultivos industriales necesitan insumos de nitrógeno porque las tierras suelen estar sobreexplotadas. Los agroquímicos, además, desempeñan un importante papel en la emisión de N₂O a la atmósfera - un gas 296 veces más potente que el CO₂

de los costes energéticos vinculados al uso de abonos, insecticidas y herbicidas. Estos estudios también ignoran los costes medioambientales asociados con la producción de maíz y los costes energéticos de la recuperación medioambiental”.⁸⁹

El uso de la tierra y los cambios en el uso de la tierra son factores importantes cuando se analiza el equilibrio de GEI de la producción de agrocombustibles. Muchos factores quedan excluidos incluso en los análisis más exhaustivos. Cuando la pérdida de carbono orgánico del suelo y el cambio climático se ignoran incluso en los estudios de revisión entre pares, se socava aún más su valor como punto de referencia para establecer su “sostenibilidad”.

Cadena de producción

Los estudios sobre GEI de los agrocombustibles tienen distintos métodos para calcular las emisiones de GEI a lo largo de la cadena de producción. Existen varias metodologías sobre qué datos recopilar y cómo recopilarlos. Realizar un seguimiento del producto desde su origen hasta su uso final puede ser difícil; a veces, imposible. El método al que se suele recurrir consiste en contratar a una tercera parte que calcule y verifique los niveles de emisiones. Se trata de un método parecido al usado por el FSC para certificar la madera “producida de forma sostenible”. Esa tercera parte efectúa los cálculos pertinentes sin tener en cuenta la cadena de producción, y sólo verifica si cada empresa ha calculado correctamente sus datos de GEI.

Un estudio de la UE deja claro que la conversión de suelos con vegetación natural en tierras de cultivo para la producción de agrocombustibles emitiría más CO₂ del suelo de lo que se generaría en ahorro de emisiones

Uno de los factores que desacreditan este enfoque es que puede pasar por alto información vital en las primeras fases, como podría ser la producción y el transporte de semillas, dando una falsa imagen sobre toda la cadena de producción. Otra de sus debilidades es su susceptibilidad ante datos falsificados, un problema que se agrava especialmente cuando las empresas cuentan con el incentivo de una etiqueta de sostenibilidad verde que podría garantizar un precio más elevado para el producto o ayudarles a conseguir financiación externa (véase el capítulo 4).

Un método alternativo consiste en que cada productor individual vaya tomando nota de los datos pertinentes a lo largo de las diversas fases de producción. Sin embargo, al transmitir todos estos datos sobre carbono a lo largo de toda la cadena de producción surgen complicaciones. Este enfoque tampoco soluciona el problema de los incentivos para falsificar o exagerar los datos.

Otro obstáculo importante se encuentra en la falta de datos, o en la posibilidad de que una compañía ya haya vendido el producto antes de recabar los datos y no sea capaz de seguirle la pista. A menudo, la burocracia que esto entraña dificulta que los pequeños

productores obtengan una certificación o reciban un precio justo. En lugar de ello, lo más habitual es que el pequeño productor venda su producción a una empresa mayor que tenga la capacidad de manejar toda la burocracia. Los Países Bajos y el Reino Unido han establecido una calculadora con valores predeterminados hasta 2011 para las empresas que no puedan generar sus propios datos, en un intento por normalizar los productos de agrocombustibles que son tan variados por lo que respecta a región, ecosistema y alcance.⁹⁰

Piensos animales

La mayoría de estudios que obtienen un equilibrio de GEI positivo lo hacen porque calculan un subproducto (o coproductos) de los agrocombustibles. En otras palabras: calculan cuánta tierra se debería sembrar para la producción por separado de lo que ahora se consideran subproductos, algo conocido como ‘sustitución’.

La lógica sobre la que se sustenta la sustitución dice que la producción de agrocombustibles permitirá obtener una “producción doble” en un mismo pedazo de tierra. Una vez prensada la materia prima de los agrocombustibles para producir aceite, por ejemplo, la materia restante se puede utilizar como componente para fabricar piensos animales. De este modo, por ejemplo, se da por supuesto que se cultivará menos colza para alimentación animal en otro lugar. Suposiciones como ésta se realizan también con respecto a la producción de glicerina como subproducto de los agrocombustibles. Incluir estos subproductos en un estudio de evaluación de los ciclos de vida suele ser uno de los principales factores que explican que se obtenga un equilibrio de GEI positivo. Sin embargo, esto complica aún más el cálculo del equilibrio de GEI.

Revisiones entre pares

Son muy pocas las evaluaciones sobre ciclo de vida de los GEI revisadas entre pares, entre grupos científicos, en este caso. Actualmente, no hay ningún estudio de este tipo para la palma aceitera, el árbol de jatropha o la soja, y los centrados en el etanol de caña de azúcar se limitan a aquellos que analizan las ganancias energéticas y el desplazamiento de los combustibles fósiles, y no el equilibrio total de los GEI. Isaias Macedo et al. estudiaron el impacto sobre las emisiones de la caña de azúcar para la producción de etanol en Brasil.⁹¹ Sin embargo, el estudio excluyó la deforestación y los cambios en los usos del suelo, a pesar del hecho de que la expansión de la caña de azúcar está directamente vinculada a la conversión de tierras en el Cerrado, la Mata Atlántica y el Pantanal.

La empresa Neste Oil publicó un informe sobre el ahorro de GEI a lo largo de un ciclo de vida derivado de su biodiésel NExBTL, producido con colza y aceite de palma.⁹² El estudio, realizado por el Instituto de Investigaciones sobre Energía y Medio Ambiente (IFEU), concluyó que el mejor equilibrio de GEI se conseguía convirtiendo bosques tropicales

originales en palma aceitera para la producción de biodiésel. No obstante, Biofuelwatch habló con el equipo de IFEU responsable del estudio, que les advirtió, aunque sólo verbalmente, que el resultado se había obtenido excluyendo las emisiones de carbono del suelo, todas las emisiones vinculadas con la destrucción de turberas, todas las emisiones relacionadas con la quema de bosques, y dividiendo las emisiones de la deforestación por 100 (es decir, repartiéndolas a lo largo de todo un siglo), aunque la vida máxima de una plantación de palma aceitera es de unos 25 años. Los cálculos sobre las emisiones de N₂O ignoraron la observación del Grupo Intergubernamental de Expertos sobre el Cambio Climático (IPCC), incluida en su Tercer Informe de Evaluación, de que la aplicación de

fertilizantes de nitrógeno en una hectárea de suelos tropicales y pobres en fósforo provoca unas emisiones de N₂O entre 10 y 100 superiores a las provocadas por la misma cantidad de fertilizantes en una hectárea de suelos templados.⁹³

Muchos científicos no ocultan su escepticismo ante las metodologías de cálculo de los GEI debido a la falta de controles y a los importantes factores que se obvian en dichos cálculos

Algunos estudios se centran en las cifras macro sobre consumo energético y previsiones sobre el uso de tierras en un futuro. Por ejemplo, un estudio de la Universidad de Tecnología de Delft sobre la disponibilidad de tierras, encargado por Unilever, analiza el uso actual de energía y concluye: “Los pronósticos mundiales sobre uso de energía en 2020 son de unos 600 EJ/año. De éstos, en torno a 105 EJ representan aceite para uso en el transporte. Producir el 20 por ciento del total de energía (120 EJ) a partir de biomasa, requeriría entre 500 y 1.000 millones de hectáreas para el

cultivo de biomasa. A efectos comparativos, el suelo agrícola mundial actualmente es de unos 1.500 millones de hectáreas para agricultura directa y 3.500 millones de hectáreas para el pastoreo de animales.”⁹⁴

Cuestiones pendientes

Las investigaciones que carecen de revisión entre iguales sientan un precedente para que las evaluaciones sobre ciclo de vida de los GEI puedan seguir adelante sin la opinión, tan fundamental, de la comunidad científica. Estas investigaciones se deberían tratar con cautela, no sólo porque colocan un poder excesivo en manos de apenas un puñado de expertos, sino porque los estudios encargados por la industria de los agrocombustibles suelen establecer los términos de referencia con gran estrechez de miras y podrían pasarse por alto variables clave. Si los gobiernos introducen normas de sostenibilidad basadas en las evaluaciones sobre el ciclo de vida de los GEI, es de vital importancia que se tengan en cuenta todos los factores descritos en este capítulo y que se disponga de investigaciones independientes y revisadas entre iguales.

Muchos científicos no ocultan su escepticismo ante las metodologías de cálculo de los GEI debido a la falta de controles y a los importantes factores que se obvian en dichos cálculos. David Pimentel, catedrático de la Universidad de Cornell, forma parte de la

comunidad científica que se muestra crítica ante la expansión de los agrocombustibles. Según declaraciones de Pimentel en una entrevista: “Los defensores del etanol hacen que sea positivo omitiendo muchos de los insumos que entran en la producción de maíz. Omiten, por ejemplo, la mano de obra agrícola; no estoy hablando de la familia de labradores, estoy hablando de la mano de obra agrícola. Omiten la maquinaria agrícola. Omiten la energía necesaria para producir el maíz híbrido. Omiten la irrigación. Y podría seguir con la lista. De todos modos, si yo hiciera todas esas manipulaciones, también podría conseguir un retorno positivo”⁹⁵

El cambio climático no se debería utilizar para justificar la expansión de los agrocombustibles. Los estudios actuales no tienen en cuenta los numerosos parámetros que influyen en el clima. Incluso las evaluaciones sobre ciclo de vida más exhaustivas y críticas no tienen plenamente en cuenta los efectos del desplazamiento de tierras, algo fundamental para comprender la contribución de los monocultivos a gran escala al cambio climático.

CAPÍTULO 4 FINANCIACIÓN PARA REDUCIR LAS EMISIONES - ABONO ECONÓMICO PARA LOS AGROCOMBUSTIBLES

Los agrocombustibles necesitan del apoyo de políticas públicas activas para sobrevivir en el mercado, y para legitimar dicho apoyo se necesita una certificación de sostenibilidad. Hasta el momento, este respaldo a los agrocombustibles ha surgido de gobiernos nacionales y de la UE, pero en el futuro su producción podría recibir un fuerte impulso a través de mecanismos de financiación para reducir las emisiones de dióxido de carbono (CO₂) como el Mecanismo para un desarrollo limpio (MDL) del Protocolo de Kyoto.

Hay un auténtico potencial de financiación a través de estos mecanismos para estimular el mercado de agrocombustibles. Un artículo de *Point Carbon CDM & JI Monitor*, que analiza las tendencias en el mercado de los derechos de emisión, hace referencia a “estudios [que] calculan que la producción de bioetanol y biodiésel podría aumentar hasta los 120 y 24 mil millones de litros, respectivamente, en 2020 si instrumentos como el MDL respaldan la implementación de mercados de biocombustible en países en desarrollo”.⁹⁶

Hay un auténtico potencial de financiación a través de estos mecanismos para estimular el mercado de agrocombustibles

En virtud del Protocolo de Kyoto, los países firmantes han acordado reducir sus niveles de emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) por debajo de los niveles de 1990 para fines de 2012.⁹⁷ En una fase anterior de las negociaciones sobre el Protocolo, se preveía que estas reducciones de emisiones tuvieran lugar a escala nacional. Sin embargo, por influencia de la delegación estadounidense, apoyada por un intenso cabildeo empresarial, se incorporó toda una serie de “mecanismos flexibles” que permitían a los países evitar realizar las reducciones en origen.

El MDL es uno de estos mecanismos flexibles, y el sitio web de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (CMNUCC) ofrece una sencilla descripción: “Los países industrializados invierten en proyectos para reducir o evitar emisiones en naciones más pobres; y reciben créditos que se pueden aplicar para cumplir sus propios objetivos de emisiones. Los países receptores se benefician con inyecciones gratuitas de tecnología avanzada que permiten a sus empresas o centrales de generación de electricidad operar de forma más eficiente y, por tanto, con menores costes y mayores beneficios. Y la atmósfera se beneficia porque las emisiones futuras serán menores de lo que habrían sido en caso contrario”.⁹⁸

Hasta el momento, la junta del MDL no ha aprobado ningún proyecto sobre agrocombustibles, pero hay varias solicitudes pendientes. El único proyecto sobre agrocombustibles que ha pasado el primero de toda una serie de pasos del proceso

del MDL para generar “créditos de emisión de carbono” (las reducciones de emisiones certificadas) ha estado limitado a la producción con aceite de cocina usado. Pero están pendientes otros proyectos que podrían ser más perjudiciales, como un proyecto brasileño relacionado con la producción de soja y un proyecto de India que supondría importar aceite de palma de Malasia. Si alguno de estos dos proyectos es aprobado en la próxima fase, se podría sentar un importante precedente para la futura financiación de los agrocombustibles.

Es precisamente la metodología utilizada para calcular los “beneficios climáticos” que ha generado un proyecto MDL concreto la que ha sufrido constantes críticas

Hay una serie de cuestiones destacables sobre la metodología de los proyectos pendientes de resolución, que es una fuente de frustración para todos aquellos que participan en la exportación de agrocombustibles. El presidente brasileño Luiz Inácio Lula da Silva criticó el Protocolo de Kyoto por no proporcionar financiación para los proyectos sobre agrocombustibles, comentando que “ningún país está revolucionando su matriz energética como nosotros (...) Los llamados créditos de emisión de carbono que inventaron; hasta el momento, no hemos visto ni un céntimo”.⁹⁹

Es precisamente la metodología utilizada para calcular los “beneficios climáticos” que ha generado un proyecto MDL concreto la que ha sufrido constantes críticas. Esta inquietud es igual de relevante en lo que respecta al respaldo de los proyectos de agrocombustibles. Además, han surgido muchas críticas sobre el supuesto componente de “desarrollo sostenible” del MDL, lo cual también tendría validez en el caso de proyectos de agrocombustibles.

Metodologías para calcular las reducciones de CO₂

La junta ejecutiva que se encarga de desplegar el MDL ha identificado varias cuestiones críticas que deben resolverse antes de poder aprobar los proyectos, algunas de las cuales son las mismas que las descritas en el capítulo 3:

- 1) ‘Contabilización doble’, es decir, la posibilidad de que tanto productores como consumidores pudieran reivindicar reducciones de emisiones por el mismo producto. Esto es ya un problema con los proyectos de bioenergía aprobados por el MDL, donde tanto los productores de energía como las empresas que emplean esa misma energía están en disposición de solicitar créditos por reducción de emisiones.¹⁰⁰ En los proyectos sobre agrocombustibles surgen las mismas ambigüedades, con la agravante de que, una vez mezclados, es prácticamente imposible hacer un seguimiento efectivo de los combustibles líquidos.
- 2) La incertidumbre sobre las emisiones de GEI en los procesos agrícolas que conlleva el cultivo de agrocombustibles generaría un amplio margen de error

al cuantificar las reducciones de emisiones.

3) El desplazamiento de tierras o las 'fugas' (*leakage*) –término empleado por la CMNUCC para los impactos indirectos ya mencionados– se consideran también problemas importantes.

Los créditos que genera un proyecto MDL se calculan restando las emisiones del escenario en que se desarrolla el proyecto de las emisiones que se prevé que se liberarían en caso de que el proyecto no existiera. Esta última hipótesis representa la “situación de referencia”. La cantidad de emisiones que supuestamente se ahorra con el proyecto se utiliza para calcular el volumen de “créditos compensatorios” que se pueden vender a una empresa del Norte.

Para que este sistema funcione, la situación de referencia se debe determinar con gran precisión. De lo contrario, los vendedores no saben qué cantidad de emisiones estarían ahorrando y, por tanto, cuántos créditos de derechos de emisión podrían poner en el mercado.

Por ejemplo, una fábrica puede solicitar financiación para reducir las emisiones de carbono por utilizar tecnología que destruya un gas de efecto invernadero que ella misma emita como parte de su proceso industrial. La situación de referencia se calcula de acuerdo con la cantidad de emisiones de GEI de la que esa fábrica sería responsable en el futuro si no aplicara dicha tecnología. En caso de que la fábrica hubiera emitido 100 unidades de GEI sin haber adoptado la tecnología más limpia, y produjera sólo 90 unidades tras la conversión tecnológica, dispondría de 10 unidades en concepto de créditos de derechos de emisión que podría vender.

La valoración por parte de expertos y verificadores de la situación de referencia hipotética en caso de que el proyecto no existiera es, en el mejor de los casos, un mero ejercicio de conjeturas. En caso de no realizarse un proyecto, se podrían dar muchas situaciones distintas. Tal como señala Larry Lohmann en su libro *Carbon Trading*, “la decisión de cuál [de estas situaciones hipotéticas] se utilizará para calcular los créditos de derechos de emisiones es más una cuestión política que un pronóstico económico o técnico”.¹⁰¹ En todos los casos, surge un claro incentivo para que las partes exageren lo terrible que habría sido la situación en ausencia del proyecto, ya que esto se traducirá en una mayor cantidad de créditos generados.

En el caso de los agrocombustibles, se deberían abordar las incertidumbres que rodean a los cambios en los usos del suelo y a los cambios en el proceso agrícola para calcular la situación de referencia. En todos estos cálculos hay también un incentivo para exagerar los impactos negativos para el clima si el proyecto no se desarrollara, ya que ello generaría más créditos de derechos de emisión.

Agrocombustibles y MDL: ¿motores de desarrollo rural?

Por lo general, se considera que los agrocombustibles podrían estimular el desarrollo rural. Tanto ONU-Energía como la UE afirman que éstos beneficiarían a la pequeña y mediana empresa, y crearían empleo en los países productores.¹⁰² Sin embargo, que ese desarrollo se materialice dependerá en gran medida del tipo de desarrollo de agrocombustible que se fomentará, de quién lo controlará y de la escala que asuma.

Se sugiere que el uso de agrocombustibles en el MDL podría fortalecer los aspectos de desarrollo del mecanismo. Un estudio realizado por el Centro de Investigación sobre Energía de los Países Bajos, por ejemplo, apunta que “los proyectos de agrocombustibles podrían aportar claros beneficios colaterales en términos de seguridad energética del suministro, empleo, recursos naturales y seguramente contaminación atmosférica. Por tanto, los proyectos MDL de agrocombustibles tienen el potencial de fortalecer el objetivo de desarrollo sostenible marcado por el MDL, que en estos momentos no se está cumpliendo”.¹⁰³

Hay varios casos en que los proyectos financiados se han convertido en blanco de una intensa resistencia de los habitantes del lugar debido al impacto negativo de éste sobre sus vidas

Sin embargo, hay varios motivos por los que los proyectos MDL de agrocombustibles podrían no llevar “desarrollo” a las comunidades locales. En primer lugar, la estructura del MDL funciona de tal forma que, por lo general, suele ser una posibilidad sólo reservada a grandes empresas que pueden aportar el capital necesario no sólo para ejecutar el proyecto, sino también para superar el largo proceso de homologación y certificación, con todos los gastos que eso conlleva en asesores,

verificadores de una tercera parte, supervisión del proyecto, etc. Larry Lohmann señala que, con esto, se “refuerza un sistema en que, aunque parezca irónico, las principales entidades consideradas como capaces de realizar ‘reducciones de emisiones’ son las grandes empresas más comprometidas con un futuro basado en la combustión de petróleo (...) mientras que las comunidades indígenas, los movimientos ecologistas y las personas de a pie que actúan de forma más constructiva para luchar contra el cambio climático quedan tácitamente excluidas; su creatividad no se reconoce, sus reivindicaciones se sofocan”.¹⁰⁴ En el contexto de los agrocombustibles, parecería altamente improbable que los pequeños agricultores estuvieran en disposición de beneficiarse de la financiación para reducir las emisiones; el dinero acabaría inyectándose en grandes empresas que cuentan con la capacidad y el capital para entrar en el proceso MDL.

En segundo lugar, hay varios casos en que los proyectos financiados se han convertido en blanco de una intensa resistencia de los habitantes del lugar debido al impacto negativo de éste sobre sus vidas. En 2005, unas 10.000 personas de movimientos sociales, grupos vecinales y organizaciones de la sociedad civil (OSC) se movilizaron en Chhattisgarh, India, para protestar en una audiencia pública organizada para plantear la ampliación de las plantas de hierro esponjoso de la empresa Jindal Steel and Power Limited (JSPL) en

el distrito.¹⁰⁵ La producción de hierro esponjoso (una forma impura del metal) es bien conocida por los residuos que genera, y las empresas implicadas han sido acusadas de apropiación indebida de tierras y de contaminar el aire, la tierra y el agua de la zona.

JSPL gestiona la mayor fábrica de hierro esponjoso del mundo, que ocupa más de 320 hectáreas de lo que solía ser la próspera aldea agrícola de Patrapali. Sólo esta fábrica cuenta con cuatro proyectos de MDL distintos. Los habitantes de las tres aldeas colindantes están luchando contra una propuesta multimillonaria (valorada en 20.000 millones de rupias, es decir, unos 400.000 euros) expandir la empresa porque ésta acabaría envolviéndolos por completo.¹⁰⁶ El MDL no sólo está proporcionando ayuda financiera a JSPL para llevar adelante la expansión, sino también que también le está otorgando una 'credibilidad verde' por estar en la vanguardia del emergente mercado de emisiones. Esta experiencia puede ofrecer lecciones importantes para que el MDL no se convierta simplemente en otro medio para proporcionar ayuda a plantaciones de agrocombustibles a gran escala, impuestas sin el consentimiento de las comunidades locales y sin que ello les reporte ningún beneficio.

CONCLUSIÓN UN CAMINO INSOSTENIBLE

Hay importantes inquietudes sobre las repercusiones sociales y medioambientales de la producción a gran escala de agrocombustibles y bioenergía. Sin embargo, en muchos lugares del mundo los agrocombustibles se promueven con fuertes medidas de apoyo gubernamental, como pueden ser objetivos, desgravaciones fiscales y subvenciones. La UE prevé adoptar un objetivo de agrocombustibles del 10 por ciento (de contenido energético) para el sector del transporte para 2020. Establecer criterios de sostenibilidad para justificar estas políticas se ha convertido en una cuestión clave del debate internacional sobre agrocombustibles y bioenergía, y las discusiones sobre el tema están avanzando a paso ligero.

No está claro qué volumen de agrocombustibles se necesita para cumplir con el objetivo del 10 por ciento de la UE, ni qué porcentaje de éste se importará del Sur. Europa ya importa grandes cantidades de materias primas producidas de forma insostenible, como soja, aceite de palma y caña de azúcar para alimentación humana y animal, y usos industriales.

Mientras la UE propone políticas para estimular aún más la utilización de agrocombustibles, el Consejo de Ministros está exigiendo que los objetivos sobre agrocombustibles se cumplan de forma 'sostenible'. La política de la UE lleva un rumbo de colisión, ya que estos dos objetivos están reñidos. La expansión de los monocultivos industriales necesarios para alcanzar el objetivo no se traducirá en agrocombustibles 'sostenibles'.

Lo que sí se puede prever son impactos negativos de gran alcance, directos e indirectos, en lo que respecta a la biodiversidad, las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI), la calidad de aguas y suelos, la seguridad y soberanía alimentarias, los derechos agrícolas, etc. Los sistemas de certificación no pueden solucionar los impactos indirectos o a escala macro de la producción de agrocombustibles, como el desplazamiento de tierras. Los objetivos y los incentivos de los Estados Unidos y la UE en materia de agrocombustibles ya están fomentando un aumento en los precios mundiales de varios cultivos, promoviendo indirectamente su expansión.

Además, en estos momentos se están discutiendo criterios de sostenibilidad sin las aportaciones de aquellos más afectados por la expansión de los monocultivos. Como consecuencia de ello, por ejemplo, se están ignorando problemas importantes y se están eligiendo indicadores poco adecuados.

Los actuales sistemas de certificación presentan también otros problemas, como la falta de fiabilidad, de supervisión y cumplimiento. Las propuestas actuales suelen

dejar al margen consideraciones fundamentales, como la utilización de transgénicos, la biodiversidad agrícola, y la despoblación y empobrecimiento rurales. Los grandes productores suelen contar con ventaja a la hora de gestionar la burocracia que entraña la certificación, que puede representar una pesada carga para los pequeños productores.

Soluciones insostenibles

Las propuestas que actualmente están sobre la mesa son, como mínimo, decepcionantes.

La Comisión Europea está estudiando la adopción de criterios sólo sobre dos ‘problemas de sostenibilidad’: zonas con un ‘elevado valor en términos de biodiversidad’ y equilibrio de GEI. Este enfoque ignora todas las inquietudes sociales y medioambientales, así como los impactos del desplazamiento de tierras de los agrocombustibles.

El Reino Unido y los Países Bajos han establecido un poco convincente sistema de notificación obligatoria hasta al menos 2011. Incluso los agrocombustibles más insostenibles para el transporte y, en el caso neerlandés, la biomasa insostenible para generar electricidad, serán promovidos con todas las medidas de apoyo disponibles (objetivos, desgravaciones fiscales y subvenciones, entre otras).

Se suele apuntar que el desplazamiento de tierras se puede evitar asegurándose de que los agrocombustibles se cultiven en tierras ‘marginales’ o ‘degradadas’, aunque éstas tienen funciones y valores sociales y medioambientales. Ninguno de los planes actuales prevé medidas para fomentar un importante aumento del consumo para otros usos (piensos animales, papel) como condición previa a la expansión de los agrocombustibles.

Se dice que las reglas de la OMC son una barrera para las salvaguardias de seguridad obligatorias, a pesar del papel que desempeña la UE en la creación de esas mismas reglas.

Enfoque ‘meta-estándar’

El Reino Unido y los Países Bajos parecen apoyar un enfoque ‘meta-estándar’ para el largo plazo, que permitiría a sistemas de certificación ya existentes –como el FSC, la RSPO y el RTRS– certificar agrocombustibles y bioenergía. Esto significaría que cualquier producto certificado con estas etiquetas sería aprobado automáticamente, añadiendo un cálculo sobre las emisiones de GEI.

Sin embargo, sigue habiendo muchos interrogantes sobre estos sistemas. Se critica, por ejemplo, que el FSC certifique plantaciones de árboles a las que se oponen las comunidades locales. Otros sistemas (como el RTRS) se enfrentan también a la resis-

tencia civil, y muchos de ellos carecen de la participación de grupos de la sociedad civil del Sur Global. ¿Se fijarán criterios de ‘apoyo público’ de los sistemas existentes para que sean homologables en virtud del enfoque ‘meta-estándar’?

Además, la demanda creciente de agrocombustibles y bioenergía socava directamente los supuestos objetivos de los sistemas existentes, ya que provoca el desplazamiento de la producción insostenible. Los sistemas de certificación actuales deberían, por tanto, tener en cuenta lo que conlleva ofrecer sus servicios en apoyo a una normativa que está concebida para cubrir el aumento en la demanda de agrocombustibles y bioenergía.

Métodos de cálculo de los GEI

Las iniciativas para calcular el equilibrio de GEI de los cultivos energéticos se enfrentan a problemas parecidos a los descritos. Los métodos de cálculo de los GEI (análisis de energía neta o de ciclos de vida, llamados también ‘análisis de la fuente a la rueda’, *well to wheel*) de los cultivos energéticos no pueden tener en cuenta los impactos indirectos provocados por el desplazamiento de tierras.

Los estudios existentes no incorporan un importante número de parámetros, como las emisiones producidas por los cambios en los usos del suelo (deforestación, por ejemplo) y las pérdidas de carbono del suelo. Algunos estudios proporcionan resultados con márgenes de error muy grandes, por lo que la certificación basada en los datos que presentan es muy problemática.

La mayoría de estudios actuales sobre el equilibrio de los GEI de los cultivos energéticos no cuentan con revisión entre pares; de hecho, cada vez más son patrocinados por empresas. Los cálculos omiten muchas variables y, además, las metodologías utilizadas varían mucho entre sí, por lo que es difícil comparar los resultados.

Mecanismo para un desarrollo limpio

Los intentos por incluir la producción de agrocombustibles en el marco del Protocolo de Kyoto mediante el uso del Mecanismo para un desarrollo limpio (MDL) podrían proporcionar un importante impulso financiero a la expansión de las plantaciones de agrocombustibles.

El MDL presenta varios problemas que se podrían magnificar en caso de que los agrocombustibles se pudieran acoger a este mecanismo y recibir su apoyo. Ya se han ejecutado varios proyectos MDL sin el consentimiento de las comunidades locales. En general, los proyectos han tendido a beneficiar a las grandes empresas en lugar de a los proyectos más modestos.

Los proyectos MDL afrontan también varias incertidumbres en cuanto al cálculo del equilibrio de GEI. Los métodos de cálculo varían, y el propio Mecanismo ofrece un incentivo económico para exagerar la 'situación de referencia' de la contaminación con el fin de maximizar el número de 'créditos de derechos de emisión' generados por dichos proyectos.

Cambio de rumbo

La carrera por los agrocombustibles y la bioenergía parece decidida a impulsar una expansión a gran escala de los monocultivos, un proceso que se está acelerando con los objetivos y las subvenciones de la UE. La producción industrial de este tipo se realiza a expensas del medio ambiente, las comunidades y el patrimonio climático global.

La creciente concienciación que se observa en los medios y la opinión pública en general está poniendo en peligro el apoyo a las actuales políticas de la UE. En lugar de proporcionar incentivos para la expansión insostenible de los agrocombustibles, se deberían emprender acciones en el origen para transformar los programas de transporte y la planificación urbanística, reducir el consumo de energía y otros recursos, y asumir responsabilidades ante la histórica deuda ecológica y social de Europa.

REFERENCIAS

- ¹ En este informe, los carburantes líquidos producidos a partir de masa agrícola reciben el nombre de ‘agrocombustibles’, y no de ‘biocombustibles’. El término ‘biocombustibles’ connota unas bondades ecológicas que chocan de frente con los grandes monocultivos de los que suelen proceder. Esta distinción entre ‘agrocombustibles’ y ‘biocombustibles’ fue propuesta por la Vía Campesina, el movimiento internacional de campesinos, a principios de 2007.
- ² Véase, por ejemplo, “Carbon Mitigation by Biofuels or by Saving and Restoring Forests?”, Renton Righelato y Dominick V. Spracklen, *Science*, 17 de agosto de 2007, p.902
- ³ Este informe se centra en las políticas adoptadas para fomentar el uso de los agrocombustibles en el transporte. Sin embargo, los argumentos serían igualmente aplicables a la promoción de la biomasa con otros fines, como la generación de electricidad.
- ⁴ Esto significa obligar a las compañías petroleras a incorporar cierto porcentaje de agrocombustibles a su mezcla de carburantes convencional.
- ⁵ “Lidstaten moeten richtlijn biobrandstoffen implementeren”, Sala de prensa de la UE, 4 de abril de 2006, <http://www.europa-nu.nl/9353000/1/j9vvh6nf08temv0/vh9hjlrvgdvu?ctx=vgaclcr1jzki>
- ⁶ “Energy for a Changing World”, Comisión Europea, enero de 2007, http://ec.europa.eu/energy/energy_policy/annexes_en.htm
- ⁷ “Nuevo plan energético de la UE: más seguridad y menos contaminación”, Comisión Europea, 10 de enero de 2007, http://www.ec.europa.eu/news/energy/070110_1_es.htm
- ⁸ “An Energy Policy for Europe”, Comisión Europea, enero de 2007, http://ec.europa.eu/energy/energy_policy/doc/01_energy_policy_for_europe_en.pdf
- ⁹ “Giving Up On Two Degrees”, George Monbiot, 1 de mayo de 2007 <http://www.monbiot.com/archives/2007/05/01/1058/>
- ¹⁰ “The EU Biofuel target, great risks for little gain”, carta a los diputados del Parlamento Europeo, BirdLife International et al., septiembre de 2007
- ¹¹ “EU aims at oil firms on way to low carbon future”, Euractiv, febrero de 2007, <http://www.euractiv.com/en/energy/eu-aims-oil-firms-way-low-carbon-future/article161368>
- ¹² “Sweden calls for the creation of a ‘biopact’ with the south”, *Biopact*, julio de 2007, <http://biopact.com/2007/07/sweden-calls-for-creation-of-biopact.html>
- ¹³ “Biofuel issues in the new legislation on the promotion of renewable energy”, Ejercicio de consulta pública, Comisión Europea, abril de 2007, http://ec.europa.eu/energy/res/consultation/doc/2007_06_04_biofuels/2007_06_04_public_consultation_biofuels_en.pdf
- ¹⁴ “Biomass Availability in Europe”, A. Nikolaou, M. Remrova, I. Jeliakov, diciembre de 2003, http://ec.europa.eu/energy/res/sectors/doc/bioenergy/cres_final_report_annex.pdf

¹⁵ Ibid.

¹⁶ “Don’t set aside set-aside: Europe’s nature under further threat as Commission decides to reduce set-aside to 0%”, BirdLife International, 14 de septiembre de 2007, <http://www.birdlife.org/news/news/2007/09/set-aside.html>

¹⁷ “Desarrollo del Mercado de Biocombustibles en la UE: Biodiesel”, Secretaría de Agricultura, Ganadería, Pesca y Alimentos, Embajada de Argentina ante la UE, Consejería Agrícola, agosto de 2006

¹⁸ Ibid.

¹⁹ “Palm oil for Biofuels increases Social Conflicts and Undermines Land Reform in Indonesia”, Sawit Watch, 23 de enero de 2007, http://www.wrm.org.uy/subjects/biofuels/Palm_Oil_Letter_EU.html

²⁰ Directiva 2003/30/CE, relativa al fomento del uso de biocarburantes y otros combustibles renovables en el transporte, http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/site/es/oj/2003/l_123/l_12320030517es00420046.pdf

²¹ “Farm commissioner pushes case for biofuels”, EurActiv news & Policy Positions, 24 de marzo de 2006, <http://www.euractiv.com/en/energy/farm-commissioner-pushes-case-biofuels/article-152350>

²² Informe sobre los biocarburantes, COM(2006) 845, Comisión Europea, enero de 2007, <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:52006DC0845:ES:HTML>

²³ Plan de acción sobre la biomasa, COM (2005)628, Comisión Europea, diciembre de 2005, http://ec.europa.eu/energy/res/biomass_action_plan/doc/2005_12_07_comm_biomass_action_plan_es.pdf

²⁴ Véase también “The EU’s Agrofuel Folly: policy capture by corporate interests”, Corporate Europe Observatory, junio de 2007, www.corporateeurope.org

²⁵ “UK sees biofuel dangers, need for global standards”, 21 de septiembre de 2007, http://www.checkbiotech.org/green_News_Biofuels.aspx?Name=biofuels&infoId=15704

²⁶ “Overview of recent developments in sustainable biomass certification”, Faaij et al., 2006 <http://www.bioenergytrade.org/downloads/ieatask40certificationpaperdraftforcomments22.pdf>

²⁷ Plan de acción sobre la biomasa, COM (2005)628, Comisión Europea, diciembre de 2005, http://ec.europa.eu/energy/res/biomass_action_plan/doc/2005_12_07_comm_biomass_action_plan_es.pdf

²⁸ Informe sobre los biocarburantes, COM(2006) 845, Comisión Europea, enero de 2007, <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:52006DC0845:ES:HTML>

²⁹ “Biofuels: Is the cure worse than the disease?”, documento de debate para la Mesa Redonda sobre Desarrollo Sostenible de la OCDE, septiembre de 2007, <http://www.oecd.org/dataoecd/33/41/39276978.pdf>

³⁰ Ibid.

³¹ “Overview of recent developments in sustainable biomass certification”, Faaij et al., <http://www.bioenergytrade.org/t40reportspapers/00000098a10e0a005/index.html>

³² “Towards a harmonised sustainable biomass certification scheme”, Ecofys, junio de 2007

³³ Para conocer los detalles de la consulta de 2006 y sus respuestas, véase: http://ec.europa.eu/energy/res/legislation/biofuels_consultation_en.htm

³⁴ “How biofuel companies are lobbying against basic environmental safeguards”, Biofuelwatch, septiembre de 2006, <http://www.biofuelwatch.org.uk/biofuelindustryresponses%5B1%5D.pdf>

³⁵ Carta abierta: “Instamos a la Unión Europea a renunciar a objetivos de utilización de biocombustibles en Europa”, enero de 2007, <http://www.biofuelwatch.org.uk/2007Jan31-openletterbiofuels-spanish.pdf>

³⁶ Consulta pública: “Biofuel issues in the new legislation on the promotion of renewable energy”, julio de 2007, http://ec.europa.eu/energy/res/consultation/biofuels_en.htm#stakeholders

³⁷ “A Roadmap for Renewable Energy in Europe”, informe Thomsen, propuesta de resolución del Parlamento Europeo (2007/2090(INI))

³⁸ “Cropland expansion changes deforestation dynamics in the southern Brazilian Amazon”, Douglas Morton et al., septiembre de 2006, <http://www.pnas.org/cgi/content/abstract/0606377103v1?ck=nck>

³⁹ “Biofuels and Commodity Markets – Palm Oil Focus”, P. Thoenes, FAO, 2006, http://www.fao.org/es/ESC/common/ecg/110542_en_full_paper_English.pdf

⁴⁰ Véase nota 26.

⁴¹ “Sweden calls for the creation of a ‘biopact’ with the south”, *Biopact*, julio de 2007, <http://biopact.com/2007/07/sweden-calls-for-creation-of-biopact.html>

⁴² “Donde los árboles son desierto”, Klemens Laschefski, FASE/TNI, noviembre de 2003, <http://www.tni.org/docs/200702161811323910.pdf?>

⁴³ “Biofuels: Is the cure worse than the disease?”, Discussion paper for the OECD Round Table on Sustainable Development, septiembre de 2007, <http://www.oecd.org/dataoecd/9/3/39411732.pdf>

⁴⁴ Respuestas a la consulta pública “Biofuel issues in the new legislation on the promotion of renewable energy”, 2007, http://ec.europa.eu/energy/res/consultation/biofuels_en.htm

⁴⁵ Respuesta de cinco ONG africanas a la consulta británica sobre biocombustibles RTFO, mayo de 2007, <http://tech.groups.yahoo.com/group/biofuelwatch/message/599>

⁴⁶ Jacqueline Cramer, en una reunión de consulta con ONG en Utrecht, febrero de 2007

⁴⁷ “Green fuels could be bad for the environment”, comunicado de prensa conjunto, Friends of the Earth (Inglaterra, Gales e Irlanda del Norte) et al., 10 de abril de 2007,

http://www.foe.co.uk/resource/press_releases/green_fuels_could_be_bad_f_10042007.html

⁴⁸ “Biofuels make sense but only if they are sustainable”, Stephen Ladyman, 18 de abril de 2007, <http://www.biofuelreview.com/content/view/918/>

⁴⁹ La Mesa Redonda sobre el Aceite de Palma Sostenible también ignora la cuestión de los transgénicos, y es probable que el Foro Global sobre Soja Responsable siga sus pasos. El Consejo de Manejo Forestal, por otro lado, excluye de su certificación los árboles transgénicos.

⁵⁰ “International NGOs: Dutch report on Biomass Sustainability Criteria lacks vision from the South”, GFC, WRM, GRR, CEO y Red Latinoamericana contra los Monocultivos de Árboles, 27 de abril de 2007, <http://www.regenwald.org/international/englisch/news.php?id=664>

⁵¹ Presentación: “Certification system for the sustainable production of biofuels”, Meo Consulting, mayo de 2007

⁵² Carta sobre política, Cramer, ministra neerlandesa de Medio Ambiente, junio de 2007, <http://www.mvo.nl/biobrandstoffEN/download/070614%20Beleidsbrief%20Duurzame%20Biomassa.pdf>

⁵³ Declaración de Douglas Alexander, ministro británico de Transporte, 21 de junio de 2007, www.dft.gov.uk/press/speechesstatements/statements/rtfstatement

⁵⁴ “Overview of recent developments in sustainable biomass certification”, Faaij et al., <http://www.bioenergytrade.org/t40reportspapers/00000098a10e0a005/index.html>

⁵⁵ White Paper, “Sustainable Biofuels Program, The need for biofuel certification/labelling”, EPFL, http://cgse.epfl.ch/webdav/site/cgse/shared/Biofuels/White%20Paper_ForWebsite.pdf

⁵⁶ Presentación del Dr. Uwe Sayer, Grupo de trabajo del FSC en Alemania, Berlín, 23 de febrero de 2007

⁵⁷ Comunicación personal, Alotau Environment, diciembre de 2006

⁵⁸ “Towards better practice in smallholder palmoil production”, IIED, julio de 2006, p. 3, www.rspo.org

⁵⁹ “Ghosts on our Own Land: Indonesian Oil Palm Smallholders and the Roundtable on Sustainable Palm Oil”, Sawit Watch y Forest People’s Programme, 2006, http://www.forestpeoples.org/documents/prv_sector/oil_palm/ghosts_on_our_own_land_txt_06_eng.pdf

⁶⁰ “Policy, Practice, Pride and Prejudice”, Friends of the Earth Netherlands, Lembaga Gemawan y Kontak Rakyat Borneo, julio de 2007, <http://www.milieudefensie.nl/globalisering/publicaties/rapporten/policy-practice-pride-and-prejudice.pdf>

⁶¹ Los trabajadores despedidos y desalojados se sintieron finalmente obligados a aceptar algo de dinero y abandonar la zona. Amnistía Internacional sigue investigando la condena y sentencia de cinco funcionarios sindicales.

- ⁶² “El modelo de desarrollo irresponsable, insustentable y antidemocrático en el Paraguay actual”, declaración de OSC y movimientos de Paraguay, agosto de 2006, http://www.grr.org.ar/ceparaguay/la_segunda_conferencia_sobre_soja.htm
- ⁶³ Actas de la reunión XXV del Comité Organizador del RTRS, 30 de agosto de 2006, <http://www.responsiblesoy.org/esp/actas/Acta%20Asunci%F3n%20XXV.pdf>
- ⁶⁴ Comunicación durante un encuentro sobre la soja entre ONG europeas y latinoamericanas, París, diciembre de 2006
- ⁶⁵ Actas de la reunión XXVI del Comité Organizador del RTRS, 1 de septiembre de 2006, <http://www.responsiblesoy.org/esp/actas/Acta%20XXVI.pdf>
- ⁶⁶ Forest Conversion Newsletter, WWF, marzo de 2007
- ⁶⁷ Ricardo Carrere, <http://www.fsc.org/plantations/docs/Bonn%20Meeting%20Presentations%20and%20Resources/Presentations/Presentation%20Carrere.pdf>
- ⁶⁸ “Maquillaje verde - Análisis crítico de la certificación de monocultivos de árboles en Uruguay por el FSC”, Ricardo Carrere, abril de 2006, <http://www.wrm.org.uy/paises/Uruguay/libro.pdf>
- ⁶⁹ Boletín del Movimiento Mundial por los Bosques Tropicales, marzo de 2007, <http://www.wrm.org.uy/inicio.html>
- ⁷⁰ Para más detalles sobre estos casos, véase el boletín de septiembre de 2006 y de abril de 2007 del Movimiento Mundial por los Bosques Tropicales, <http://www.wrm.org.uy/inicio.html>; y “El flujo del aceite de palma Colombia - Bélgica/Europa, Acercamiento desde una perspectiva de derechos humanos”, HREV para la Coordination Belge pour la Colombie, noviembre de 2006
- ⁷¹ Comunicado de prensa, Danish Rainforest Foundation, 28 de junio de 2007, <http://www.rainforest.no/html/481.htm>
- ⁷² “Life as a commerce campaign – The social impacts of certified timber plantations in South Africa”, Wally Menne, Timberwatch South Africa / Coalición Mundial por los Bosques, junio de 2007
- ⁷³ Véase www.bettersugarcane.org
- ⁷⁴ Presentación de WWF ante una reunión previa de la Mesa Redonda de la EPFL, 28 de noviembre de 2006, http://cgse.epfl.ch/webdav/site/cgse/shared/Biofuels/Steering%20Board/Documents/WWF%20BioFuels_EPFL_28Nov06.pdf
- ⁷⁵ “EPFL announces global alliance to ensure biofuels’ sustainability”, EPFL, abril de 2007, <http://actualites.epfl.ch/presseinfo-com?id=438>
- ⁷⁶ Draft environmental principles, Mesa Redonda sobre Biocombustibles Sostenibles, http://www.bioenergywiki.net/index.php/Draft_Principles
- ⁷⁷ “Towards a harmonised sustainable biomass certification scheme”, Ecofys, junio de 2007
- ⁷⁸ “Carbon mitigation by biofuels or by saving and restoring forests?”, R. Righelato y D. V. Spracklen, *Science*, Vol. 317. no. 5840, 17 de agosto de 2007, p. 902

- ⁷⁹ “Stern Review: The Economics of Climate Change”, Nicolas Stern, Cabinet Office HM Treasury, octubre de 2006
- ⁸⁰ La Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático reconoce cinco gases de efecto invernadero clave como principal causa del cambio climático: dióxido de carbono (CO₂), metano (CH₄), óxido nitroso (N₂O), hidrofluorocarburos (HFC), perfluorocarburos (PFC) y hexafluoro de azufre (SF₆).
- ⁸¹ “N₂O release from agro-biofuel production negates global warming reduction by replacing fossil fuels”, P. J. Crutzen, A. R. Mosier, K. A. Smith y W. Winiwarter, *Atmos. Chem. Phys. Discuss.* 7, 11191–11205, 1 de agosto de 2007
- ⁸² “How meaningful are ‘greenhouse gas standards’ for biofuels in a global market?”, Almuth Ernsting, pendiente de publicación, septiembre de 2007, <http://www.biofuelwatch.org.uk>
- ⁸³ “First Comment on the UCB–UIUC Proposal to BP”, Tad Patzek, marzo de 2007, <http://www.stopbp-berkeley.org/CellulosicBiofuels.pdf>
- ⁸⁴ “Carbon Mitigation by Biofuels or by Saving and Restoring Forests”, Renton Righelato y Dominick Spracklen, *Science*, Vol 316 no. 5840, 17 de agosto de 2007, p. 902
- ⁸⁵ http://www.senternovem.nl/mmfiles/26601_tcm24-124161.pdf
- ⁸⁶ http://www.senternovem.nl/mmfiles/26601_tcm24-124161.pdf
- ⁸⁷ “Ethanol Can Contribute to Energy and Environmental Goals”, A. E. Farrell, R., J. Plevin, B. T. Turner, A. D. Jones, M. O’Hare, D.M. Kammen, Vol. 311, *Science*, 27 de enero de 2006, p. 56
<http://rael.berkeley.edu/EBAMM/FarrellEthanolScience012706.pdf>
- ⁸⁸ Carta: “Energy Returns on Ethanol Production”, Cutler J. Cleveland et al., *Science*, Vol. 312 No. 5781, 23 de junio de 2006, p.1746
- ⁸⁹ “The False Promise of Biofuels”, Jack Santa Barbara. Informe especial para International Forum on Globalisation e Institute for Policy Studies, septiembre de 2007
- ⁹⁰ “Towards a Harmonised Sustainable Biomass Certification Scheme”, informe de ECOFYS, junio de 2007
- ⁹¹ “Greenhouse Gas Emissions and Avoided Emissions in the Production and Utilization of Sugar Cane, Sugar and Ethanol in Brazil”, Macedo, Copersucar Technological Centre, 1990-1994, http://ftp.mct.gov.br/clima/ingles/comunic_old/coperal.htm
- ⁹² “An Assessment of Energy and Greenhouse Gases of NExBTL”, Informe final, Institut für Energie- und Umweltforschung Heidelberg GmbH, junio de 2006
- ⁹³ Véase www.biofuelwatch.org.uk
- ⁹⁴ “Biofuels and their global influence on agriculture and the food market”, borrador, noviembre de 2006. Incluye revisiones de varios estudios sobre disponibilidad de tierras.
- ⁹⁵ “Biofuel Skeptic Extraordinaire - An interview with David Pimentel”, T. Philpott, Grist,

8 de diciembre de 2006, <http://www.grist.org/news/maindish/2006/12/08/philpott>

⁹⁶ “Viewpoint: Closer cooperation needed on biofuels for CDM”, C. Ploch, *Point Carbon CDM/JI Monitor*, 18 de octubre de 2006

⁹⁷ Excepto Rusia, que debe limitar sus emisiones a los niveles de 1990.

⁹⁸ Sitio web de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático, http://unfccc.int/kyoto_protocol/background/items/2881.php

⁹⁹ “Biofuels Could Earn Carbon Credits Before 2012 –UN”, G. Wynn, Reuters, 9 de febrero de 2007

¹⁰⁰ “Options for reducing the risk of double counting in CDM projects”, World Bank Carbon Finance Unit, 4 de octubre de 2006, http://carbonfinance.org/docs/Double_Counting_EB_call_for_input.pdf. Las posibilidades actuales para abordar la contabilización doble subrayan la necesidad de mejorar los procedimientos administrativos, pero no aluden al problema general de que el MDL genera unos incentivos muy lucrativos para sortear dichas medidas.

¹⁰¹ *Carbon Trading: A Critical Conversation on Climate Change, Privatisation and Power*, L. Lohmann, Development Dialogue no.48, septiembre de 2006

¹⁰² “Sustainable Bioenergy: A Framework for Decision Makers”, ONU-Energía, abril de 2007

¹⁰³ “CDM and biofuels: Can the CDM assist biofuel production and deployment? ”, S. Bakker, Energieonderzoek Centrum Nederland, octubre de 2006

¹⁰⁴ *Carbon Trading: A Critical Conversation on Climate Change, Privatisation and Power*, L. Lohmann, Development Dialogue no.48, septiembre de 2006, pp. 172-173

¹⁰⁵ Sitio web de Mines and Communities, <http://www.minesandcommunities.org/Action/press728.htm>

¹⁰⁶ *Carbon Trading: A Critical Conversation on Climate Change, Privatisation and Power*, L. Lohmann, Development Dialogue no.48, septiembre de 2006, pp. 254-271

Últimas publicaciones:

“Agrocombustibles: una revisión crítica sobre 9 puntos clave”, CEO, GRR, TNI et al., junio de 2007

“The EU’s agrofuel folly: policy capture by corporate interests”, Corporate Europe Observatory (CEO), Briefing paper, junio de 2007

“Entre Ríos, propuestas insostenibles: producción de materia prima para las futuras plantas de agrocombustibles”, Grupo de Reflexión Rural Argentina, junio de 2007

“The Carbon Neutral Myth”, TNI Carbon Trade Watch, febrero de 2007

Lecturas adicionales:

The Seedling Agrofuels Special Issue, julio de 2007

Movimiento Mundial por los Bosques Tropicales (WRM), Boletín 112, número especial sobre biocombustibles, noviembre de 2006

“False Promise of Agrofuels”, Report, IPS e IFG, septiembre de 2007

“Agrofuels in Africa”, African Biodiversity Network, junio de 2007

“Agribusinesses and biofuels: an explosive mixture”, FBOMS, Rio de Janeiro, 2006

“De-polluting Doubts: Territorial Impacts of the Expansion of Energy Monocultures in Brazil”, Wendell Ficher Teixeira Assis y Marcos Cristiano Zucarelli, FBOMS, febrero de 2007

“Biofuels for Transportation: Global Potential and Implications for Sustainable Agriculture and Energy in the 21st Century”, Worldwatch Institute, 2007

“A Blueprint for Green Energy in the Americas”, Garten Rothkopf, Banco Interamericano de Desarrollo, 2007

“How Biofuels Could Starve the Poor”, C. Ford Runge y Benjamin Senauer, Foreign Affairs, mayo-junio de 2007

“The Corporate Climate Coup”, David Noble, ZNet, 8 de mayo de 2007

Sitios web:

www.biofuelwatch.co.uk

Transnational Institute y Carbon Trade Watch

Fundado en 1974, el Transnational Institute (TNI) es una red internacional de activistas e investigadores dedicada al análisis crítico de problemas mundiales, presentes y futuros, con vistas a proporcionar apoyo intelectual a los movimientos de base que luchan por un mundo más democrático, igualitario y sostenible. El objetivo del proyecto Justicia Medioambiental consiste en dar a conocer las injusticias que se cometen en materia de usos agrarios y conflictos, contaminación, agua, deforestación y agricultura, a través de la investigación, los medios audiovisuales, la formación y el fomento de la solidaridad internacional. Carbon Trade Watch forma parte del proyecto Justicia Medioambiental de TNI, y promueve un análisis crítico del uso de mecanismos de mercado como método para abordar el cambio climático, tanto desde la perspectiva de su impacto en las comunidades locales como de su falta de eficacia.

www.carbontradewatch.org
www.tni.org

Corporate Europe Observatory

Corporate Europe Observatory (CEO) es un grupo dedicado a la investigación y a la organización de campañas que trabaja sobre cuestiones como democracia, equidad, justicia social y medio ambiente, todas ellas amenazadas por el poder político y económico de las grandes empresas y sus grupos de cabildeo. CEO organiza visitas guiadas por el barrio de Bruselas donde se concentran los grupos de presión, y coorganiza los premios al peor grupo de cabildeo de la UE. CEO forma parte de la coalición ALTER-EU por la transparencia del cabildeo empresarial y realiza campañas contra la privatización del agua y la política sobre agrocombustibles de la UE.

www.corporateeurope.org
www.worstlobby.eu
www.lasojamata.org

Grupo de Reflexión Rural

El Grupo de Reflexión Rural (GRR) se organiza desde mediados de los años noventa como un grupo de afinidad y un espacio de diálogos y debates multidisciplinares sobre los impactos del capitalismo global en nuestras sociedades. Desde perspectivas ecológicas y contestatarias, GRR se manifiesta implacable crítico del modelo agrario biotecnológico basado en la exportación de materias primas forrajeras tales como sojas y maíces transgénicos.

www.grr.org.ar

Frente a la amenaza del cambio climático y la creciente escasez de combustibles fósiles, se están promocionando los agrocombustibles como medio para reducir las emisiones de dióxido de carbono. La UE está proponiendo un objetivo obligatorio del 10 por ciento de uso de agrocombustibles en el sector del transporte para 2020. Sin embargo, cada vez hay pruebas más sólidas de que, lejos de reducir las emisiones, la carrera de los agrocombustibles acelerará notablemente el cambio climático y exacerbará muchos otros problemas sociales y medioambientales.

Preparando el terreno para los agrocombustibles - Políticas europeas, criterios de sostenibilidad y cálculos climáticos presenta un resumen de la política de la UE sobre los agrocombustibles hasta la fecha. Ofrece una panorámica general de las actuales iniciativas internacionales para desarrollar una normativa de 'sostenibilidad', llamando la atención sobre los problemas que se dan con los sistemas de certificación existentes y, en especial, su falta de diálogo con los grupos afectados del Sur Global. El análisis de la literatura científica sobre las emisiones de gases de efecto invernadero demuestra que muchos de los estudios existentes omiten variables fundamentales, como el efecto de 'desplazamiento de tierras' de los agrocombustibles en cuanto a cambios en los usos del suelo y pérdidas de carbono del suelo. Finalmente, el informe examina la posibilidad de que la producción de agrocombustibles pueda financiarse en el futuro a través del Mecanismo para un desarrollo limpio del Protocolo de Kyoto, lo cual daría un tremendo impulso financiero a la expansión de las plantaciones de agrocombustibles.