



UNIÓN EUROPEA

REDUCIR LAS EMISIONES DE GASES FLUORADOS Prensa Parlamento Europeo

El Parlamento Europeo ha dado luz verde, tras el compromiso alcanzado en el comité de conciliación, a un paquete normativo que persigue reducir las emisiones de gases fluorados. Uno de los textos es una directiva que limita las emisiones procedentes de los sistemas de aire acondicionado de los vehículos, prohibiendo el registro y comercialización de aquellos que no cumplan la normativa. El otro texto es un Reglamento que prohíbe la comercialización o venta de ciertos productos cuando contengan gases fluorados.

La reducción de emisiones de gases fluorados de efecto invernadero es el objetivo de la nueva normativa aprobada por el Parlamento. La directiva ha sido aprobada por amplia mayoría y el Reglamento por 476 votos a favor, 46 en contra y 25 abstenciones.

Los gases fluorados son menos conocidos que el CO₂, pero desempeñan un papel importante en el denominado efecto invernadero. Se utilizan con frecuencia en aires acondicionados, refrigeradores y aislantes y una vez en la atmósfera sus efectos perjudiciales pueden tardar cientos e incluso miles de años en desaparecer.

Los dos textos aprobados por la Cámara son el primer paso para una regulación comunitaria sobre la materia y contribuirán a cumplir con los objetivos de la Unión Europea en el marco del Protocolo de Kioto: la UE se propone reducir en un 8% la emisión de gases causantes del efecto invernadero entre 2008 y 2012.

La directiva aprobada por el pleno limita el máximo de emisiones de los sistemas de aire acondicionado de los vehículos. Se establecen las fechas a partir de las cuales quedará prohibida la comercialización de nuevos vehículos cuyos sistemas de aire no cumplan las exigencias de la nueva norma: 2011 para los nuevos vehículos y 2017 para todos los vehículos.

REGLAMENTO SOBRE GASES FLUORADOS

La nueva legislación prevé la prohibición del uso de estos gases en ciertos productos. Por ejemplo, zapatos, marcos de ventanas, extintores de incendios, ruedas. La fecha en que serán efectivas las prohibiciones depende del tipo de producto. Por ejemplo, para las suelas de zapatos no podrán usarse gases fluorados de efecto invernadero a partir del 1 de julio. En las

ruedas, dentro de un año.

Los gases fluorados podrán seguirse utilizando, con ciertos condicionantes regulados en otras disposiciones, en toda una serie de aplicaciones para las que no existe alternativa. Por ejemplo, sistemas de aire acondicionado, refrigeración y equipos eléctricos. Pero el Reglamento introduce medidas para evitar pérdidas o filtraciones al aire. Los productores tendrán además que proporcionar más información sobre los gases comercializados en la Unión Europea.

INFORMACIÓN Y ETIQUETADO

Otro aspecto del Reglamento es que los aparatos que contengan gases fluorados no podrán comercializarse sin una etiqueta que indique de manera clara e indeleble los nombres químicos de estos gases y su cantidad. También deberá especificarse que los mismos están cubiertos por el Protocolo de Kioto. Los manuales de instrucciones que acompañen a estos aparatos tendrán que precisar además el potencial impacto de los gases en el calentamiento del planeta. La forma de la etiqueta queda pendiente de determinar y la Comisión decidirá posteriormente si procede añadir información medioambiental suplementaria.

También se regulan varios aspectos que afectan a las instalaciones fijas de aire acondicionado, refrigeración o protección contra el fuego, sobre las normas técnicas que deben cumplirse y las inspecciones que deben llevarse a cabo (normas que también se aplicarán a los equipos importados), sobre la formación del personal de mantenimiento, sobre la definición y el inventario de las instalaciones, y sobre la promoción de tecnologías alternativas (tanto para las instalaciones fijas contempladas por el nuevo Reglamento como para los sistemas de climatización de los vehículos de motor, objeto de la Directiva).

RESPONSABILIDAD SOCIAL DE LAS EMPRESAS Fundación Entorno/Cordis

La disminución de los recursos y el deterioro del medio ambiente, y, por contra, el aumento de la población, especialmente en los países en vías de desarrollo, así como de las diferencias entre ricos y

UNIÓN EUROPEA UNIÓN EUROPEA

pobres, todo ello sumado al impacto de enfermedades como la malaria, el sida o la tuberculosis, situará a las empresas de la UE en una encrucijada en la próxima década. Las que no tomen medidas para mitigar las consecuencias de este cúmulo de factores estarán abocadas al fracaso. Así lo describen en un nuevo informe los consultores de PriceWaterhouseCoopers (PWC), con motivo de que en marzo la Comisión Europea apoyara una Alianza Europea para la Responsabilidad Social de las Empresas (RSE, en sus siglas en inglés).

El informe, titulado "Responsabilidad empresarial: estrategia, gestión y valor", propone que la visión central para la empresa en los próximos diez años sea precisamente este tipo de responsabilidad. El trabajo de PWC, que plantea una visión a diez años, concluye que "hace veinte años, las cuestiones sociales y medioambientales eran competencia exclusiva de los activistas. Dentro de diez años, formarán parte posiblemente de los aspectos más críticos que perfilarán la política de los gobiernos y la estrategia de las empresas. Hace veinte años, nuestro índice de crecimiento parecía infinito. Dentro de diez años, dependerá de factores medioambientales que escapan a nuestro control".

El documento analiza la influencia que en conjunto suponen la disminución de los recursos, el aumento de la población, especialmente en los países en desarrollo, la ampliación de la división entre ricos y pobres, el devastador impacto de enfermedades como la malaria, el VIH/SIDA y la tubercu-

losis, y la incidencia creciente que tendrá sobre el medio ambiente el recrudecimiento de estos problemas en los próximos años.

Reconoce que la UE desempeña un papel clave en la definición de la futura economía europea, y que es impulsora de avances específicos en áreas como el impacto medioambiental. Sin embargo, el informe de PWC prevé que, en el futuro, las organizaciones de la UE tendrán que adaptar sus planes vigentes para que abarquen un espectro más amplio de riesgos, se adecuen de forma rentable a los cambios, anticipen las modificaciones en materia regla-

mentaria e impulsen la innovación para abordar los cambios sociales y medioambientales.

El lanzamiento de la alianza europea para la responsabilidad social de las empresas en marzo pasado hizo que este tipo de acciones y el desarrollo sostenible fueran incluidos en la agenda europea. La idea es aumentar la asimilación de la responsabilidad social por parte de las empresas de la UE, que se llevará a cabo convirtiendo a las empresas en los principales agentes de responsabilidad social y garantizando la participación de interlocutores de fuera de este ámbito.

EL FUTURO DE LOS BIOCOMBUSTIBLES EN EUROPA Fundación Entorno/Cordis

Ha salido a la luz el borrador final del informe de visión del Consejo Asesor de Investigación sobre Biocombustibles (BIOFRAC), que lleva por título "Biofuels in the European Union. A Vision for 2030 and Beyond", que apuesta fuertemente por la inversión en biocombustibles, especialmente en la segunda generación, que ofrece mayor eficacia en cuanto a niveles de CO₂.

BIOFRAC se creó a comienzos de 2005 como una iniciativa de la Dirección General de Investigación con el objetivo de aglutinar las diferentes líneas de investigación y aportar un enfoque sobre la biomasa para los combustibles destinados al transporte. Los autores esperan que este informe de visión contribuya a las iniciativas del VII Programa marco (VIIPM).

La visión de BIOFRAC propone que "para 2030, la Unión Europea cubra una cuarta parte de sus necesidades de combustible para el transporte por carretera con biocombustibles limpios" que, a su vez, consideran, promoverá el desarrollo de tecnologías innovadoras y el crecimiento de sectores relacionados con la biomasa, los biocombustibles y el automovilístico. El informe ofrece una imagen optimista si se logra este objetivo, y presenta bastantes situaciones ventajosas para todos.

Hoy en día, el transporte representa el 30 por ciento del consumo energético total de la UE, y el 98 por ciento de este gasto energético en transporte se destina a los combustibles fósiles. Todos contribuyen a las emisiones de CO₂ y el cambio climático.



UNIÓN EUROPEA

La inversión en biocombustibles tendrá la doble ventaja de contribuir a los objetivos de reducción de las emisiones de CO₂ y de garantizar el suministro de combustible de la UE. Un impulso significativo de los biocombustibles tendrá importantes repercusiones sobre el aspecto que presentarán nuestros campos. Las estimaciones cifran entre un cuatro y un 13 por ciento la cantidad de tierra de cultivo de la UE que se necesitará para cultivar biocombustibles para sustituir por completo los combustibles fósiles. Los autores creen que esto “facilitará la asimilación del sector agrícola dentro de la Política Agrícola Común”.

Se calcula que se crearán entre 45.000 y 75.000 nuevos puestos de trabajo por cada uno por ciento de combustibles fósiles que se reemplacen por biocombustibles. Si los biocombustibles llegan a suponer de hecho una cuarta parte de las necesidades energéticas, esto representará hasta 551.250 nuevos puestos de trabajo en toda la UE, y todos ellos en áreas rurales.

El informe aprueba los esfuerzos de la Comisión para promover la Plataforma Tecnológica para los biocombustibles, que el Consejo Asesor espera incentive la excelencia en este campo.

NUEVA DIRECTIVA SOBRE PILAS Y ACUMULADORES

Aquí Europa

La Unión Europea dispondrá en 2008 de una nueva directiva sobre pilas y acumuladores para asegurar que las sustancias tóxicas que contienen no dañen la naturaleza. Este acuerdo, alcanzado por el Comité de Conciliación, tiene que ser adoptado formalmente por el Parlamento Europeo y el Consejo. Una vez adoptado y publicado en el Diario Oficial de la UE a lo largo de 2006, los Estados miembros dispondrán de dos años para transponer la normativa.

El Comité de Conciliación ha acordado que la cuota mínima de recogida de pilas y acumuladores usados llegue al 25% en 2012 y al 45% en 2016.

El nuevo texto exigirá que las pilas sean recicladas en un 75% si contienen cadmio, en un 65% si contienen plomo y en un 50% si no integran ninguno de estos dos componentes.

Según datos de la Comisión Europea, el mercado de la UE da salida cada año a casi 800.000 toneladas de baterías de automóviles, 190.000 de

baterías industriales y 160.000 toneladas de pilas.

Las baterías contienen una gran cantidad de sustancias potencialmente tóxicas y peligrosas como son el mercurio, plomo, cadmio, níquel, cobre, que si se incineran contaminan el aire y si se almacenan en vertederos, contaminan el suelo. Por ello el ejecutivo comunitario considera el reciclado la mejor alternativa. Además, es interesante desde el punto de vista económico porque gracias al reciclado se pueden recuperar una serie de metales valiosos como el níquel, cobre o plata.

La futura normativa obligará a los productores a financiar el tratamiento de los residuos. Además, los grandes fabricantes deberán sufragar los gastos de la elaboración de campañas públicas de información. Los puntos de recogida de las baterías usadas deberán ser de fácil acceso para los consumidores.

INVENTARIO NACIONAL DE EMISIONES

La Comisión Europea ha incoado procedimientos de infracción a varios Estados miembros por incumplimiento de obligaciones establecidas en la normativa comunitaria sobre cambio climático. Entre los países afectados está España, ya que la Comisión considera que no ha cumplido sus obligaciones respecto a dos cuestiones: la no presentación del Inventario Nacional sobre emisiones de gases de efecto invernadero en el plazo exigido y el informe de cantidad asignada.

Los Estados miembros están obligados a entregar el Inventario Nacional de emisiones de gases de efecto invernadero y la información necesaria para elaborar el informe de cantidad asignada antes del 15 de enero.

Este año se ha producido un retraso en la elaboración del Inventario Nacional debido a dificultades excepcionales para recopilar los datos de base, pero ya está prácticamente terminado y será remitido en breve a la Comisión.

En lo que respecta al Informe de Cantidad Asignada, España envió un borrador incompleto, ya que faltaba la serie completa de emisiones 1990-2004 y algunas decisiones relativas al uso de los sumideros de carbono. En el momento en que se disponga del Inventario Nacional se completará el Informe convenientemente y se enviará a la Comisión en las próximas semanas.

EN BREVE EN BREVE EN BREVE

NUEVAS NORMAS PARA PRODUCCIÓN DE NEUMÁTICOS RECAUCHUTADOS

Europa Press

La Comisión Europea anunció que, desde el pasado mes de abril, estarán vigentes en todo el territorio de la Unión nuevas normas para la producción de neumáticos recauchutados, que tendrán que estar en línea con el reglamento de la Comisión Económica para Europa de la ONU, e introducirán las mismas obligaciones que tienen que cumplir los fabricantes de neumáticos nuevos.

Es la primera vez que la Unión Europea se acoge a unas disposiciones internacionales de obligado cumplimiento en esta materia, ya que hasta ahora tomaban la forma de reglamentos opcionales.

Las nuevas normas definen los requisitos que tienen que cumplir los productores de neumáticos reciclados en materia de homologación, características y producción e incluso prevén sanciones para quienes las incumplan.

Estas nuevas normas suponen una mejora medioambiental, ya que se reducirán las materias brutas utilizadas, la energía en el proceso de producción y una reducción también de los desechos que genera el proceso.

EL PARLAMENTO EUROPEO RECLAMA UNA ESTRATEGIA PARA LA LUCHA CONTRA INCENDIOS Y LA SEQUIA

Prensa Parlamento Europeo

La comisión de Política Regional del Parlamento Europeo aprobó el pasado 20 de abril, por 39 votos a favor, 5 en contra y una abstención, la propuesta de su presidente para que la UE se dote de una estrategia global para combatir las catástrofes naturales, que cubra fenómenos como los incendios y la sequía, y que permita dar ayudas a las familias de las posibles víctimas.

La estrategia de esta propuesta irá acompañada de un protocolo de actuación uniforme en la Unión Europea

para cada tipo de catástrofe para armonizar las medidas emprendidas por cada Estado miembro y garantizar una total solidaridad entre los países para hacer frente a los desastres.

Además, el informe contempla la elaboración de una directiva europea sobre prevención de incendios y de las sequías, para cubrir la falta de una verdadera política comunitaria en la materia y que estudie la creación de un Observatorio Europeo sobre la sequía y la desertificación. Asimismo, solicita a la Comisión Europea que modifique la normativa de ayudas al desarrollo rural para volver a incorporar la posibilidad de subvencionar la construcción de cortafuegos u otras medidas para evitar los incendios y la deforestación de zonas montañosas y mediterráneas.

PROTEGER LA ACUICULTURA

Prensa Comisión Europea

La Comisión Europea ha propuesto una serie de medidas para regular la introducción de especies alóctonas en el sector de la acuicultura con el fin de prevenir sus posibles efectos negativos en el entorno. Especies alóctonas o exóticas tales como la trucha arco-iris o la ostra del Pacífico han contribuido decisivamente a la rápida expansión del sector europeo de la acuicultura. No obstante, en algunos casos la introducción de este tipo de especies puede tener efectos adversos en los ecosistemas y cuasar graves pérdidas de biodiversidad. Por tanto, con esas medidas se pretende regular la introducción de estas especies mediante la instauración de un sistema de purismos. La propuesta de la Comisión no sólo garantizará la protección de los ecosistemas sino que también contribuirá al desarrollo duradero del sector de la acuicultura.

El principal objetivo de la propuesta consiste en crear a escala nacional un sistema de permisos para todas las especies nuevas que se introduzcan en el sector de la acuicultura. Con arreglo

a las medidas propuestas, todos los proyectos de introducción de especies alóctonas se deberán someter a la aprobación de un comité consultivo nacional, que determinará si la introducción propuesta es rutinaria o no. En caso de introducción no rutinaria, deberá realizarse una evaluación de impacto ambiental (EIA).

Solamente los movimientos considerados de bajo riesgo podrán obtener el permiso correspondiente. Si se considera que el riesgo es medio o elevado, el comité consultivo examinará con el solicitante si se dispone de procedimientos o tecnologías de mitigación que permitan reducir el riesgo hasta un nivel bajo.

BUQUE ANTICONTAMINACIÓN DE LA UE EN GALICIA

La Comisión de Transportes del Parlamento Europeo aprobó el pasado 2 de mayo el dictamen preparado por el eurodiputado Luis de Grandes sobre la financiación de la Agencia Europea de Seguridad Marítima (AESM) para el periodo 2007-2013, que ascenderá a 154 millones de euros y permitirá garantizar la presencia de un buque anticontaminación en las costas de Galicia.

Los eurodiputados aprobaron por unanimidad el informe en el que se recoge que la zona del Atlántico sea una de las zonas prioritarias de actuación de la Agencia por ser una de las más vulnerables.

Asimismo, el dictamen incorpora la propuesta para que el ámbito de actuación de los buques de la Agencia no se limite a la lucha contra la contaminación por hidrocarburos, sino también a otras sustancias nocivas y peligrosas que puedan ser vertidas al mar y provocar problemas en las costas.

La unanimidad lograda por el eurodiputado de Grandes garantiza el visto bueno del Parlamento y el respaldo de la Comisión, por lo que el reglamento para permitir la financiación de la Agencia se aprobará el próximo mes de junio. 