

Desde el mineral hasta el automóvil



Condiciones de explotación y cadenas de suministro en el sector de materias primas y la responsabilidad de la industria automovilística alemana

Pie de imprenta

Desde el mineral hasta el automóvil – versión abreviada

Condiciones de explotación y cadenas de suministro en el sector de materias primas y la responsabilidad de la industria automovilística alemana

Editor

Bischöfliches Hilfswerk MISEREOR e.V.

Mozartstraße 9
D-52064 Aachen
Germany
Tel. (+49) (0) 241- 442 168
Fax. (+49) (0) 241-442 505
info@misereor.de
www.misereor.de
Contacto: Armin Paasch

Diakonisches Werk der Evangelischen Kirche in Deutschland e. V. para la acción „Pan para el Mundo“

Stafflenbergstraße 76
D-70184 Stuttgart
Germany
Tel. (+49) (0) 711-2159-387
Fax. (+49) (0) 711-2159-569
info@brot-fuer-die-welt.de
www.brot-fuer-die-welt.de
Contacto: Martin Quack

Global Policy Forum Europe

Königstr. 37a
D-53115 Bonn
Germany
Tel. (+49) (0) 228-96 50 510
Fax. (+49) (0) 228-96 38 206
europe@globalpolicy.org
www.globalpolicy.eu
Contacto: Jens Martens

Autores/ autoras: Uwe Kerkow, Jens Martens, Axel Müller

Edición: Jens Martens (responsable), Martin Quack, Elisabeth Strohscheidt

Colaboradores/ colaboradoras de edición: Ilona Auer-Frege, Mara Beez, Heidi Feldt, Susanne Friess, Anne Krings, Claudio Moser, Vincent Neussl, Elmar Noe, Wolfgang Obenland, Armin Paasch, Sara Morais Teixeira

Aquisgrán/Bonn/Stuttgart, septiembre de 2012

La Biblioteca Nacional Alemana tiene registrada la versión completa de esta publicación (ISBN 978-3-943126-07-5) en la Bibliografía Nacional Alemana. Podrá consultar en internet los datos bibliográficos en detalle en <http://dnb.d-nb.de>.

Índice

Prólogo	4
Introducción	5
Repercusiones de la producción de materias primas sobre los derechos humanos	7
Hierro y acero.....	7
Cobre.....	7
Aluminio y bauxita.....	8
Observaciones generales y resumen.....	8
Posibilidades y límites de la trazabilidad de las materias primas metálicas	9
Conclusiones y consecuencias	10
Posibilidades de actuación de los gobiernos.....	10
Posibilidades de actuación de las empresas.....	11
Posibilidades de actuación de las organizaciones de la sociedad civil.....	13

Esta versión abreviada del estudio “Desde el mineral hasta el automóvil – condiciones de explotación y cadenas de suministro en el sector de materias primas y la responsabilidad de la industria automovilística alemana” renuncia a ejemplos, gráficas y apartados explicativos. Las referencias bibliográficas se han reducido al mínimo estrictamente necesario.

Prólogo

La explotación y el procesamiento de las materias primas van ligados una y otra vez a vulneraciones de los derechos humanos y a la escalada de la violencia y de conflictos. En el caso de los diamantes, el coltán y otras "materias primas de fuentes conflictivas", este problema ya es ampliamente conocido. Pero también la explotación de otras materias primas como el hierro, el cobre y la bauxita va unida con frecuencia a vulneraciones de los derechos humanos, graves daños medioambientales, conflictos y la criminalización de los defensores/ las defensoras de los derechos humanos, como pueden atestiguar las organizaciones asociadas de MISEREOR y "Pan para el Mundo" y como también demuestra el presente estudio.

Las empresas que demandan estas materias primas en grandes cantidades tienen su parte de responsabilidad en cuanto a las condiciones de la explotación y del procesamiento. En Alemania esto afecta, entre otras, a la industria automovilística que, además, ha de tener un interés propio en que el abastecimiento de dichas materias primas sea socialmente y ecológicamente sostenible.

Este estudio demuestra que tanto las medidas emprendidas hasta el momento por los Estados, cuya responsabilidad primaria debería ser, en nuestra opinión, adoptar las regulaciones oportunas, como las actividades voluntarias llevadas a cabo hasta ahora por las empresas en el marco de la "Responsabilidad Social Corporativa", no son suficientes para subsanar las situaciones de injusticia existentes. Demuestra, asimismo, que hay diferentes ámbitos en los que es posible alcanzar mejoras notables si los Estados y las empresas lo desean. Finalmente, el estudio señala qué medidas concretas pueden y, desde nuestro punto de vista, deberían ser emprendidas en la explotación de materias primas en el sur global, para respetar y proteger los intereses legítimos y los derechos

humanos de las personas que viven en la pobreza.

Queremos expresar nuestro agradecimiento a quienes han contribuido a este estudio analizando las complejas relaciones existentes entre las vulneraciones de los derechos humanos y la explotación y el procesamiento de materias primas en la cadena de producción y de suministro "desde el mineral hasta el automóvil".

Para alcanzar una forma de vida y de economía realmente sostenible, no tendremos más remedio que contener nuestra avidez desmesurada por las materias primas. Paralelamente, será preciso adoptar con carácter urgente medidas concretas para evitar las consecuencias negativas ecológicas, sociales y en materia de derechos humanos y los conflictos violentos, a consecuencia de la explotación y el procesamiento de materias primas. Para ello, es necesario que se cubran los vacíos legislativos y de regulación. Pero también la industria procesadora y, por tanto, también el sector automovilístico, puede y debería realizar una aportación eficaz a estos efectos. Este estudio no proporciona soluciones acabadas, si bien, además de una amplia información de trasfondo, ofrece una serie de recomendaciones de actuación y estímulos para el diálogo con los actores/ las actrices de la política y la economía. MISEREOR, "Pan para el Mundo" y nuestras organizaciones contrapartes en Asia, África y Latinoamérica, así como el Global Policy Forum, quedan a disposición para dicho diálogo.

Pirmin Spiegel

Administrador ppal.

MISEREOR

Párroca Cornelia Füllkrug-Weitzel

Directora

"Pan para el Mundo"

Jens Martens

Administrador

Global Policy Forum Europe

Aquisgrán, Bonn y Stuttgart, septiembre de 2012

Introducción

A pesar de las crisis económicas y financieras que imperan a nivel global, el mundo está experimentando en estos momentos un *boom* de las materias primas como no ha existido nunca antes. La demanda mundial de materias primas ha alcanzado valores máximos históricos. Esto también sucede, especialmente, con las materias primas metálicas, como el hierro, la bauxita y el cobre.

Con el fin de aprovechar el *boom* momentáneo para su desarrollo económico, numerosos países del sur apuestan cada vez más por la explotación de sus recursos minerales. Nuevas regiones son puestas en explotación para la producción y se otorgan licencias adicionales de explotación en regiones mineras ya existentes.

Sin embargo, la explotación va unida frecuentemente a graves vulneraciones de los derechos humanos y daños medioambientales. Las personas de las regiones afectadas informan continuamente acerca de los impactos irreversibles en la naturaleza, particularmente, en las selvas tropicales, la contaminación del agua potable y del aire, las expulsiones de los territorios y los desplazamientos forzados, las vulneraciones de los derechos laborales y de la libertad de expresión y de reunión. Y a menudo, las personas tampoco se benefician del *boom* de las materias primas desde el punto de vista económico. Hasta el momento, son demasiado escasos los impulsos sostenibles de desarrollo que emanan de la minería a favor de las áreas directamente afectadas. Por ello, en muchos países aumenta la resistencia contra la minería. Ocurre con frecuencia que los conflictos violentos entre los grupos de población y el gobierno o el grupo empresarial o entre los propios grupos de población afectados estallan ya durante la fase de exploración.

La política alemana de materias primas aborda estos problemas solamente de forma periférica. En el centro de la estrategia de materias primas del Gobierno Federal se sitúa el aseguramiento de un abastecimiento suficiente de la industria alemana con materias primas metálicas.¹ A estos efectos, se firmó en el año 2011 un convenio bilateral sobre materias primas con Mongolia, en 2012 le siguió un convenio con Kazajistán. Además, están previstas otros convenios bilaterales. Con este fin, en la actualidad el Gobierno Federal está manteniendo conversaciones con Chile, Zambia, Namibia y Sudáfrica. El objetivo primario de dichos convenios es facilitar a las empresas alemanas el acceso a las fuentes de materias primas. Otros países que dependen de la importación de materias primas proceden de forma similar. En este sentido, el Gobierno Federal acepta como mal menor revalorizar políticamente los gobiernos autoritarios mediante este tipo de convenios y guardar silencio ante las vulneraciones de derechos humanos, como en el caso de Kazajistán.

No es ninguna sorpresa que también para la industria alemana el abastecimiento permanente de materias primas ocupe el centro de su interés. A este fin sirve también la alianza de la economía alemana por las materias primas [Rohstoffallianz (RA)] que fue fundada a principios del año 2012. En este contexto, no es casualidad que participen o vayan a participar en la alianza de la economía alemana por las materias primas los grupos empresariales Daimler y BMW, así como importantes proveedores como Bosch y ThyssenKrupp. Así pues, la industria automovilística no sólo es una de las ramas económicas más importantes de Alemania, sino que al mismo tiempo es también uno de los mayores consumidores industriales finales de materias primas metálicas.

Los grupos empresariales automovilísticos se encuentran entre los compradores más importantes de dichos materiales en los mercados mundiales. Disponen de un fuerte poder de mercado frente a los comerciantes y productores. Y con esto se ha de plantear también la cuestión de cuál es la (co-)responsabilidad que tiene la industria automovilística en cuanto a las condiciones de explotación de las materias primas y las consiguientes repercusiones sociales, ecológicas y en materia de derechos humanos.

Sin lugar a dudas, es en primer lugar la obligación de los gobiernos de los países de las materias primas, así como de las empresas mineras, ocuparse de que se cumplan los estándares de derechos humanos, vigentes a nivel internacional, y se eviten las repercusiones negativas para la población local. Pero la industria de consumo final tiene una corresponsabilidad de la que no puede renegar, si bien deberá diferenciarse en cada caso concreto.

Ahora bien, la cuestión clave es si los instrumentos estatales existentes y las iniciativas empresariales cuya finalidad es arraigar la responsabilidad empresarial a lo largo de la cadena de producción y de suministro son suficientes y efectivos y si están siendo implementados consecuentemente por las empresas del sector automovilístico.

A continuación, pasaremos a analizar dichas cuestiones usando como ejemplo tres metales que son de esencial relevancia para la fabricación de vehículos: el hierro o acero, el aluminio y el cobre. El presente estudio se ha centrado conscientemente en estos metales, ya que, a diferencia de las tierras raras y los minerales de fuentes conflictivos, actualmente éstos no se encuentran en el centro de los debates de la política, la ciencia y la sociedad civil. Sin embargo, la explotación y el posterior procesamiento de estas materias primas también van ligados continuamente a vulneraciones de los derechos humanos y a graves daños medioambientales.

En el marco de este estudio, no se trata del debate fundamental con conceptos relativos al transporte y a la movilidad, basados en el transporte individual motorizado. Y en especial, no se van a tematizar los problemas graves relacionados con la prospección de petróleo y las emisiones contaminantes de turismos, dado que éstos ya son objeto de amplios debates públicos.

Repercusiones de la producción de materias primas sobre los derechos humanos

Numerosos ejemplos demuestran que en la prospección de mineral de hierro, de bauxita y de cobre, que es esencial para la fabricación de automóviles, y en la producción de acero y aluminio se producen una y otra vez vulneraciones de derechos humanos. Éstas afectan tanto a los derechos humanos económicos, sociales y culturales, como a los derechos civiles y políticos. Las vulneraciones de derechos humanos no se limitan ni a determinadas regiones, ni a países especialmente pobres con una dudosa estatalidad.

Hierro y acero

El acero y el hierro fundido son los componentes más importantes del automóvil; un vehículo consta aproximadamente en un 65 por ciento de estos dos materiales. La **demandas de mineral de hierro** de Alemania es cubierta exclusivamente mediante importaciones. En el año 2010 Alemania importó 43,1 millones de toneladas de mineral de hierro, principalmente de Brasil (52,6 por ciento), seguido de Suecia y Canadá. La demanda de **hierro bruto** (incluido el hierro fundido) es cubierta por la industria alemana principalmente mediante importaciones de Rusia (48,4 por ciento), Sudáfrica y Canadá. En 2010 estas importaciones ascendían a 421.288 toneladas. Las importaciones de hierro bruto proceden en su mayoría de Europa Oriental.²

Problemas de la producción de hierro y acero en términos ecológicos, sociales y de derechos humanos

La gran **ocupación de superficie** por las minas de mineral de hierro redundan en muchos países en la expropiación de terrenos, desplazamiento forzoso y desalojo. Para producir hierro y acero, se requieren grandes cantidades de **energía**. En el proceso de fundición para convertir el mineral de hierro en hierro bruto, los altos hornos funcionan en su mayoría con coque. El coque, a su vez, está formado por carbón cuya explotación causa problemas sociales y ecológicos en muchos países del sur.³ Allí donde es más barato se utiliza carbón vegetal como fuente de energía que se obtiene de los bosques vírgenes primarios o de monoculturas, por lo cual a menudo se ha visto destruido el espacio vital de comunidades indígenas.⁴ Asimismo, hay informes sobre condiciones laborales similares a las de la esclavitud en la producción de carbón vegetal.⁵ La explotación de monoculturas redundan en conflictos sobre las tierras, desalojos de la población rural y problemas

medioambientales a causa de la utilización de pesticidas y del elevado consumo de agua.⁶

En la producción de acero se emplea también la fuerza hidráulica para generar energía. Los grandes proyectos infraestructurales (presas) que van unidos a esto conllevan una y otra vez problemas como expropiaciones, reubicaciones y conflictos sobre las tierras.

En general, el consumo de agua es muy elevado en la prospección de mineral de hierro y en la producción de acero. Además, se liberan grandes cantidades de emisiones de gases de escape y de aguas residuales que, en función del grado de contaminación, pueden tener consecuencias graves para la salud de las personas. Muchas fábricas de hierro y acero aún están siendo operadas con antiguas tecnologías o máquinas que causan un impacto medioambiental perjudicial.

Cobre

En un automóvil se emplea una media de 25 kilogramos y en un camión, 70 kilogramos de cobre.⁷ El diez por ciento de la demanda alemana de cobre corresponde en la actualidad a la industria automovilística. En 2010 se importaron 1,1 millones de toneladas de concentrado de cobre. A esto cabe añadirle las importaciones netas de 635.539 toneladas de cobre en bruto.⁸ Los países de importación más importantes para la industria alemana del cobre en el año 2010 fueron Perú (25,2 por ciento), Argentina (17,8 por ciento), Chile (16,7 por ciento) y Brasil (14,3 por ciento). Con una cuota del 6,7 por ciento, Alemania es el tercer mayor procesador de cobre después de China y los EE.UU.⁹

Problemas de la producción de cobre en términos ecológicos, sociales y de derechos humanos

En la explotación a cielo abierto se producen enormes cantidades de escombros. Así, al obtener una tonelada de mineral de cobre, se genera una media de 110 toneladas de desechos. En total, deben moverse 200 toneladas de material.¹⁰

La explotación y fundición de cobre no sólo requieren un gran gasto de energía, sino que también generan muchas emisiones y precisan del uso de diversos productos químicos. La explotación a cielo abierto puede tener **consecuencias graves para la salud** de las personas que viven en el entorno, estando así en peligro, entre otras cosas, su derecho a la salud. La carga de metales pesados (particularmente, plomo y mercurio), relacionada con la explotación de cobre, plantea

grandes retos a los fabricantes. Si los metales pesados llegan al **agua potable**, pueden suponer un grave peligro para la salud de las personas y de los animales.

Los problemas ecológicos y en materia de derechos humanos no aparecen sólo en el entorno inmediato de una mina. Las masas de escombros derivadas de la prospección de cobre y la eliminación de las mismas a través del sistema fluvial pueden, además, ser perjudiciales para grupos de poblaciones muy lejanos.

Aluminio y bauxita

Con un 43 por ciento, el sector del transporte es el comprador de productos de aluminio más significativo de todas las ramas de la industria. En este sector la industria automovilística es a su vez el mayor comprador. La industria alemana importó en 2010 dos millones de toneladas de bauxita y 921.000 toneladas de óxido e hidróxido de aluminio. La bauxita procedía en un 73,6 por ciento de Guinea (Conakry) y el 14,9 por ciento era de Ghana.¹¹

Problemas de la producción de bauxita y de aluminio en términos ecológicos, sociales y de derechos humanos

Como toda explotación a cielo abierto, la explotación de bauxita representa asimismo un impacto masivo en el medioambiente de las regiones afectadas. Y también en la obtención de aluminio surgen graves problemas ecológicos. En este caso, se generan como residuo de producción los lodos rojos tóxicos que tienen que depositarse de forma estanca. Continuamente se han dado casos de un almacenamiento y aseguramiento incorrecto de los **lodos rojos**, lo que ha tenido como consecuencia graves problemas medioambientales y para la salud.

Otro problema de la producción de aluminio es su inmenso **consumo de energía**. Por eso, el 55 por ciento de todas las fundiciones de aluminio son abastecidas con electricidad generada por fuerza hidráulica.¹² Los proyectos de presas, realizados para la generación de energía eléctrica, a menudo conllevan también la vulneración del derecho a vivir en condiciones dignas, a causa de la reubicación y expulsión de las personas que viven en el área de inundación.

Por último, los trabajadores/las trabajadoras de las minas de bauxita y de las fábricas de aluminio se quejan con frecuencia de las malas **condiciones de trabajo**, de importantes **perjuicios para la salud** y de la vulneración de los **derechos sindicales** básicos.

Observaciones generales y resumen

Con frecuencia, allí donde las personas tratan de forma crítica las consecuencias de la prospección de minerales y de la producción de metales, sus protestas son sofocadas con **violencia**. Especialmente, los/ las portavoces y dirigentes de movimientos de protesta son criminalizados a menudo. Los/ las activistas son intimidados, encarcelados arbitrariamente o amenazados de muerte; algunas personas incluso pagan con su vida por su compromiso.

La **militarización** de las regiones mineras, el empleo de fuerzas de seguridad militares y paramilitares para reprimir protestas, así como el empleo de fuerzas de seguridad privadas, contratadas por las propias empresas, representan asimismo o tienen como consecuencia vulneraciones evidentes de los derechos humanos.

Los proyectos mineros sólo pueden realizarse en el territorio de pueblos indígenas cuando éstos hayan otorgado voluntariamente su **consentimiento** previo. Sin embargo, este derecho es vulnerado en numerosos casos por los gobiernos y los grupos empresariales mineros. A menudo, las personas afectadas sólo son implicadas de forma insuficiente, demasiado tarde o no son implicadas en absoluto en los procesos de decisión. Una y otra vez, se mantienen negociaciones con representantes indígenas que no tienen legitimación para hablar en nombre de la comunidad.

En concreto, en las investigaciones realizadas para este estudio relativo a la explotación y el posterior procesamiento de hierro, cobre y aluminio, se ha constatado la vulneración de los siguientes derechos humanos:

- » el derecho de cada persona a un estándar de vida adecuado para sí misma y para su familia, incluyendo una alimentación suficiente y alojamiento,
- » el derecho a agua potable limpia,
- » el derecho al máximo nivel de salud física y mental que cada persona pueda alcanzar,
- » el derecho a unas condiciones de trabajo justas y favorables, seguras y saludables,
- » el derecho de expresión y de reunión,
- » el derecho a protección ante encarcelamientos arbitrarios,
- » el derecho de los pueblos indígenas a prestar un consentimiento libre, previo e informado.

Posibilidades y límites de la trazabilidad de las materias primas metálicas

Las relaciones comerciales y **cadena de suministro** en el sector automovilístico son sumamente complejas. En cada vehículo se encuentran miles de piezas, cada uno de los grandes grupos empresariales automovilísticos tiene miles de proveedores. Constatar la procedencia de un material metálico es posible mediante análisis químicos metalúrgicos, pero sólo hasta la fase de procesamiento del metal en bruto. En el caso de las aleaciones y los metales puros esta posibilidad ni siquiera existe. Sin embargo, en algunos casos, las materias primas metálicas (aluminio) se comercian con una marcación de lotes. Habida cuenta de la relevancia que tienen las empresas proveedoras para la producción de automóviles, es razonable prestar atención también a este miembro de la cadena de suministro. En este contexto, se trata también de la cuestión de hasta qué punto las empresas automovilísticas y los proveedores pueden (y deben) asumir responsabilidades por las condiciones en que se obtienen las materias primas compradas por ellos.

Hay vacíos? en los **conocimientos** de las empresas automovilísticas sobre la procedencia de las piezas primarias utilizadas en las distintas fases previas y de las materias primas utilizadas en las mismas. De ello se desprenden una serie de riesgos económicos que en caso de escasez de suministro pueden llegar hasta interrupciones de la producción. Por eso, los fabricantes de automóviles tienen un interés cada vez mayor en estar informados a fondo sobre sus cadenas de suministro. Así pues, las empresas automovilísticas se interesan por la procedencia de sus materias primas (metálicas) cuando esto es de su interés empresarial. Sin embargo, en la actualidad, esto sucede principalmente en relación con la valoración de los riesgos de adquisición y no con vistas a la observancia de unos estándares mínimos sociales, ecológicos y de derechos humanos.

Los fabricantes de automóviles consideran que sus **posibilidades de acceso** a las empresas proveedoras directas son limitadas y que la **trazabilidad** de las materias primas utilizadas hasta la mina no es realizable. Como justificación se remiten a la complejidad de las relaciones de suministro. No obstante, no hay que precipitarse en eximir a los fabricantes alemanes de automóviles de toda responsabilidad. Por una parte, las vías de suministro importantes para las materias primas primarias son relativamente fáciles de controlar, ya que la mayoría de los contratos de suministro (también para productos semiterminados y productos a medida) se celebran directamente con los productores. Por otra parte, los procesos supraempresariales de coordinación y comunicación van ganando constantemente en importancia.

El argumento de que una garantía de origen conlleva gene-

ralmente unos **gastos** no soportables no es plausible en este contexto, pues cuando se importan materias primas a Alemania, la garantía de origen, por regla general, es algo que se da por sentado. Por eso, en principio, sería posible, tanto para la industria automovilística como para los grandes proveedores, incluir en la documentación del flujo de material, que desde hace mucho tiempo se gestiona de forma electrónica, garantías de origen sobre los yacimientos de minerales de las materias primas primarias utilizadas. Hoy en día, ya no supone una complejidad técnica desmesurada realizar y utilizar un sistema de información a medida sobre el origen de las materias primas.

A día de hoy, ya se le exige a la industria automovilística que proporcione a las entidades estatales **información** detallada sobre la composición material de los productos empleados en sus vehículos. El hecho de que de cara a la opinión pública las empresas apenas hagan declaraciones sobre la procedencia de las principales materias primas que necesitan es justificado por éstas alegando la necesidad de mantener en secreto sus modalidades de compra.

El acceso a las materias primas y el abastecimiento de las mismas es identificado por las empresas como un factor esencial de producción (y de riesgo) que se tiene en cuenta consiguientemente a diferentes niveles de gestión en la organización empresarial. Sobre todo, en el marco del **desarrollo de productos** y de las **compras** las empresas automovilísticas podrían influir en la obtención de las materias primas y en el cumplimiento de estándares específicos (incluidos los estándares de derechos humanos) en lo referente a la explotación y el posterior procesamiento de las materias primas.

En la práctica, las empresas alemanas disponen de **múltiples opciones**, para exigir el cumplimiento de los estándares medioambientales y la observancia de los derechos humanos, también frente a las empresas proveedoras. Así pues, en las licitaciones, los contratos de suministro, los documentos de acompañamiento correspondientes y las valoraciones de proveedores se podrían tener en cuenta unos requisitos específicos y deberes de información respecto a la procedencia (deseada) de las materias primas y los materiales básicos primarios.

El argumento de que la utilización de **materias primas secundarias** dificulta la trazabilidad es materialmente correcto, pero conduce a equívoco, porque en principio ni siquiera es necesario determinar el origen de las materias secundarias. Su utilización no influye (directamente) en la compatibilidad ecológica y las consecuencias sociales de las actividades mineras actuales.

Conclusiones y consecuencias

Los compradores y los procesadores de materias primas y, por tanto, también las empresas de la industria automovilística, tienen una corresponsabilidad en cuanto a las consecuencias y los efectos secundarios de la explotación de materias primas. Y las empresas automovilísticas alemanas (así como las grandes empresas proveedoras como Bosch y ThyssenKrupp) se ocupan cada vez más de los aspectos de sostenibilidad en la cadena de suministro. Reconocen cada vez más que la responsabilidad respecto a las consecuencias sociales, ecológicas y de derechos humanos, derivadas de su actividad económica, no se puede restringir a su propia: empresa y a su entorno directo.

Sin embargo, es evidente que por parte de los proveedores no se hace ninguna comprobación sistemática del cumplimiento de unos estándares mínimos sociales, de derechos humanos y ecológicos y que ésta tampoco es objeto de las condiciones de compra específicas de las empresas automovilísticas. Los representantes de las empresas manifestaron que consideraban que sus posibilidades de acceso a las empresas proveedoras directas eran limitadas y que la trazabilidad de las materias primas utilizadas hasta la mina no es realizable.

Además, hasta el momento, ni los instrumentos interestatales de los gobiernos, ni las iniciativas voluntarias de las empresas son suficientes para obtener transparencia en cuanto a toda la cadena de producción “desde el mineral hasta el automóvil” y para poder garantizar que los metales utilizados por las empresas automovilísticas y sus proveedores no han sido explotados ni procesados vulnerando los estándares mínimos ecológicos, sociales y en materia de derechos humanos.

Posibilidades de actuación de los gobiernos

Obligar a las empresas a la transparencia a lo largo de la cadena de producción y de suministro sería un primer paso importante, para poder reconocer con tiempo cuándo están en peligro o se están vulnerando derechos humanos y poder adoptar las correspondientes medidas de respuesta. En este sentido, los esfuerzos de regularizar el sector de materias primas a nivel internacional se han concentrado en los últimos años sobre todo en la publicidad de los flujos de pago. Sobre la base de la campaña Publish What You Pay (PWYP) y el trabajo de la Extractive Industries Transparency Initiative (EITI), se han creado proyectos de ley en EE.UU. y en la UE cuyo objetivo es imponer a las empresas de materias primas obli-

gaciones de publicidad específicas para cada país. En EE.UU. la ley **Dodd-Frank Wall Street Reform and Consumer Protection Act**, en su **sección 1504**, prevé que las empresas estadounidenses y extranjeras que estén registradas en la US Security and Exchange Commission (SEC), deberán hacer público cuánto pagan a los gobiernos por el acceso y la explotación de petróleo, gas natural y otros recursos minerales.¹³

A nivel de la UE están previstas directivas similares cuyo borrador fue presentado por la Dirección General de Mercado a la Comisión Europea en octubre de 2011: por un lado, se pretende modificar la **Transparency Obligations Directive**, por otro lado, adaptar dos directivas de rendición de cuentas (**Accounting Directives**).¹⁴

Un próximo paso consecuente de los gobiernos sería crear ahora, después de las reglas para la transparencia en los flujos de pago, también unas **reglas para la transparencia de los flujos de recursos**.

Más allá del mero objetivo de la transparencia apuntan ya las regulaciones de la **sección 1502** de la **Dodd-Frank Act**.¹⁵ Ésta exige a todas las empresas que cotizan en la bolsa estadounidense que se aseguren de que los metales estaño, tántalo, tungsteno y oro, utilizados por ellas, no contribuyen ni directa ni indirectamente a la financiación de grupos armados en la República Democrática del Congo y los territorios adyacentes.

Debería estudiarse la posibilidad de ampliar las disposiciones de la Dodd-Frank Act, 1502, a otros metales, hechos (por ejemplo, vulneraciones de derechos humanos) y regiones. Para ello, será necesario también comprobar previamente a fondo las condiciones marco existentes para la implementación. Conforme al principio *Do No Harm*, deberán evitarse las repercusiones negativas no intencionadas para las personas en los territorios de explotación.

La **California Transparency in Supply Chains Act 2010**, que entró en vigor el 1 de enero de 2012, tiene un objetivo similar.¹⁶ Esta ley obliga a los comerciantes y fabricantes que operen negocios en California y tengan una facturación de más de 100 millones de dólares estadounidenses a nivel mundial a que hagan público lo que hacen en su cadena de suministro en contra de la esclavitud y la trata de seres humanos. A estos efectos, deben informar si actúan y en qué medida actúan en los cinco ámbitos siguientes: verificación,

auditoría, certificación, obligación interna de rendición de cuentas y formación.¹⁷

Debería estudiarse si la California Transparency in Supply Chains Act sirve demostrablemente para combatir la esclavitud y la trata de seres humanos y si, por tanto, puede servir también como ejemplo para otras disposiciones de aplicación generalizada.

Un punto de partida completamente distinto para aumentar la transparencia de los flujos de materias primas a lo largo de la cadena de suministro es ofrecido por el reglamento europeo **REACH (Registration, Evaluation and Authorization of Chemicals)**.¹⁸ Éste entró en vigor el 1 de junio de 2007 y afecta también a la industria automovilística.¹⁹ Conforme a REACH, los fabricantes, importadores y usuarios posteriores deben registrar sus productos químicos y son responsables de su uso seguro. REACH contiene también disposiciones relativas a la transmisión de información en la cadena de suministro: según éstas, debe transmitirse información sobre todos los productos químicos a lo largo de la cadena de suministro hasta la venta definitiva, para garantizar que se haga un uso seguro de los mismos. En el marco de REACH, se requiere a todas las empresas que elaboren un inventario de todas las sustancias y mezclas que se utilicen en la empresa.

Un inventario elaborado en el marco de REACH podría ofrecer también un instrumento para registrar sistemáticamente el **origen de las materias primas procesadas**. Con el Sistema Internacional de Datos de Materiales (IMDS), la industria automovilística ha creado un sistema de información que posiblemente podría servir de base para ello.

Las empresas deben demostrar que la sustancia que quieren introducir en el mercado de la UE no es nociva para la salud humana y el medioambiente. Es decir: antes de que se otorgue una licencia, la empresa debe demostrar que su actividad no causa daños. De un modo similar, también podría tener lugar en determinados casos, a definir con exactitud, una inversión de la carga probatoria en el caso de las vulneraciones de derechos humanos.²⁰

Además, es determinante que las víctimas tengan un acceso efectivo a los recursos legales, para poder reclamar una indemnización y reparación. Un requisito importante para ello es que Alemania y la UE anulen el principio legal de separación, según el cual las empresas matrices no responden de los delitos de sus empresas filiales. Debería introducirse una obligación de responsabilidad para las empresas europeas también para los casos de vulneraciones de derechos humanos y daños medioambientales, en los que una empresa europea no haya atendido en grado suficiente a su deber de diligencia.

Posibilidades de actuación de las empresas

Independientemente de las disposiciones legales, las empresas disponen ya en estos momentos de diversas posibilidades para aumentar la transparencia en relación al origen de las materias primas utilizadas en su cadena de suministro y para exigir y controlar el cumplimiento de los estándares medioambientales y en materia de derechos humanos por parte de los proveedores. Así, los **principios rectores de Naciones Unidas para la economía y los derechos humanos** contienen numerosas recomendaciones sobre cómo las empresas deberían acometer su responsabilidad en lo referente a la observancia de los derechos humanos. Según estos principios, las empresas tienen la responsabilidad de

1. reconocer públicamente el cumplimiento del Código Internacional de Derechos Humanos;
2. identificar sistemáticamente los riesgos para los derechos humanos causados por actividades propias y actividades relacionadas de otras empresas;
3. en los casos de riesgo, realizar estimaciones sobre las consecuencias para los derechos humanos;
4. incluir los resultados en las decisiones empresariales y emprender medidas preventivas;
5. comprobar regularmente la efectividad de dichas medidas;
6. rendir cuentas públicamente sobre dichas medidas y permitir una indemnización adecuada en caso de daños.²¹

En términos generales, la **Due Diligence Guidance de la OCDE**, que en principio se refiere muy específicamente a la responsabilidad empresarial en la cadena de suministro de los minerales conflictivos procedentes de la República Democrática del Congo y de los territorios adyacentes, también ofrece una guía general para empresas, para que éstas atiendan a su deber de diligencia respecto a la cadena de suministro. La guía comprende los cinco niveles siguientes: establecimiento de un sistema de gestión susceptible de ser aplicado, identificación de riesgos, desarrollo e implementación de una estrategia, revisión independiente (auditoría) y presentación periódica de informes de carácter público.²²

Las empresas automovilísticas deberían exigir sistemáticamente en sus **directrices para proveedores y condiciones de compra** el cumplimiento de unos estándares mínimos. Deberían ampliar dichos estándares al ámbito de la adquisición de materias primas. Además de los requisitos técnicos y cualitativos, deberían tener en cuenta sistemáticamente este tipo de estándares mínimos en la selección de los proveedores a lo largo de la cadena de suministro.

El punto clave en la cadena de producción de las materias primas metálicas es el proceso de fundición. Aquí entra en acción el **Conflict Free Smelter Program de la Electronic Industry Citizenship Coalition (EICC)**. La EICC ha desarrollado unas directrices para poder certificar a las empresas fundidoras y de refinería como “libres de conflictos”. Hasta el momento, hay doce empresas fundidoras de la cadena de producción de tántalo, entre otras, la empresa alemana H.C. Starck GmbH, y seis empresas de refinería de oro que han sido calificadas de “libres de conflictos”.²³

Debería estudiarse si un sistema de certificación como el Conflict Free Smelter Program puede ser aprovechado también por otros sectores, como la industria automovilística. Además, habría que estudiar si un sistema de certificación de este tipo también se podría ampliar a otras materias primas, como la bauxita, el hierro y el cobre y a otras regiones y bajo qué condiciones podría hacerse.

A día de hoy, ya se le exige a la industria automovilística que proporcione información detallada sobre la composición material de los productos empleados en sus vehículos. A estos efectos, las empresas automovilísticas han instaurado conjuntamente una amplia base de datos, el **Sistema Internacional de Datos de Materiales (IMDS)**.

El sistema **Compliance Data Exchange (CDX)**, desarrollado por Hewlett-Packard, tiene un objetivo similar. Gracias a este sistema, se pueden recopilar, gestionar y analizar datos de materiales en todos los niveles de la cadena de suministro. El sistema CDX permite a las empresas dar cumplimiento a las disposiciones legales, como REACH y la Dodd-Frank Act 1502.²⁴

Las empresas automovilísticas y proveedoras deberían estudiar en qué medida pueden utilizar los sistemas de información como IMDS y CDX también a efectos de la trazabilidad y la certificación de origen específica de los metales que son procesados por ellas. Asimismo, debería estudiarse si se puede incorporar a este tipo de sistemas de datos información cualitativa sobre el cumplimiento de los estándares mínimos sociales, ecológicos y de derechos humanos y de qué forma podría hacerse.

Una trazabilidad sin lagunas de los metales procesados a lo largo de la cadena de suministro sería un primer requisito importante para que las empresas puedan aplicar mejor la debida diligencia en materia de derechos humanos. En este sentido, un aspecto decisivo es que el origen de las materias primas y todas las medidas de la empresa encaminadas a garantizar los derechos humanos y los estándares medioambientales se expongan de forma comprensible para la opinión pública y los consumidores.

Las empresas automovilísticas deberían incluir sistemáticamente en sus informes sobre sostenibilidad la observancia de los estándares sociales, ecológicos y de derechos humanos a lo largo de toda la cadena de suministro. En este contexto, deberían tenerse en cuenta también los resultados del grupo de trabajo sobre el tema publicidad a lo largo de la cadena de suministro (*supply chain disclosure*) de la **Global Reporting Initiative**.²⁵

Los grupos automovilísticos BMW y Daimler, así como los grandes proveedores como Bosch y ThyssenKrupp, también tendrán pronto la posibilidad de influir directamente en las condiciones de explotación de las materias primas metálicas. Como integrantes de la alianza por las materias primas [Rohstoffallianz (RA)], participan directamente en una empresa de exploración que trabaja de forma estratégica. Cabe suponer que entonces sí que conocerán el origen de las materias primas que adquieren a través de la alianza por las materias primas.

Las empresas que participan en la **alianza por las materias primas** tienen la posibilidad y la obligación de velar por que en los proyectos de la alianza se cumplan los más elevados estándares en materia medioambiental, social y de derechos humanos. El Gobierno Federal debería hacer depender su apoyo a los proyectos de la alianza por las materias primas, por ejemplo, en forma de garantías de crédito a la exportación (avales de Hermes) o créditos financieros independientes, de que éstas cumplan demostrablemente dichos estándares.

Posibilidades de actuación de las organizaciones de la sociedad civil

En el caso de la industria automovilística, las organizaciones de la sociedad civil pueden **informar** a la opinión pública (y, en su caso, también a las propias empresas) **acerca de las consecuencias de la producción de vehículos en términos ecológicos, sociales y de derechos humanos**. Para ello, sin embargo, éstas precisan de un mínimo de información que no siempre tienen a su disposición.

Una función importante de las organizaciones de la sociedad civil es el **apoyo y asesoramiento a los grupos de población afectados** en su lucha contra la degradación del medioambiente y las vulneraciones de derechos humanos en relación con la explotación y el posterior procesamiento de materias primas.

Y no en pocas ocasiones los propios colaboradores/ las propias colaboradoras de las organizaciones de la sociedad civil se convierten en víctimas de represalias.

Los gobiernos de los países origen de las materias primas tienen que garantizar sin restricción alguna la protección del derecho de expresión y de reunión de los/ las activistas civiles y defensores/ defensoras de los derechos humanos. Se insta al Gobierno Federal a que haga depender su cooperación con los países origen de las materias primas, por ejemplo, en el marco de colaboraciones respecto a las materias primas, del cumplimiento de los derechos humanos.

Pero la labor de las organizaciones de la sociedad civil no consiste únicamente en destapar situaciones de injusticia y prestar apoyo a los afectados. Tan importante como esto es **concienciar y sensibilizar a la población** antes de que se produzca el "caso de gravedad". En este contexto, tiene una importancia crucial informar a las comunidades indígenas sobre su derecho al consentimiento libre, previo e informado (*Free, Prior and Informed Consent*, FPIC) en caso de un proyecto de inversión, para que sean implicadas en todas las decisiones que les afecten y así puedan realizar su derecho de autodeterminación. La toma de conciencia de la población sobre las posibles repercusiones de los proyectos de materias primas es importante, en general, para preservar sus derechos humanos y prevenir los conflictos potenciales con los inversores.

Notas finales

- 1 Véase, por ejemplo, el pronunciamiento crítico de las organizaciones de la sociedad civil respecto a la estrategia de materias primas, seguida por el Gobierno Federal, en www.globalpolicy.org/images/pdfs/GPFEurope/Anforderungen_an_eine_zukunftsfige_Rohstoffstrategie.pdf.
- 2 **Bundesanstalt für Geowissenschaften und Rohstoffe [Instituto Federal de Geociencias y Materias Primas] (2011):** Deutschland – Rohstoffsituation 2010. [Alemania – situación de las materias primas en 2010.] DERA Rohstoffinformationen 7. Hanóver, www.bgr.bund.de/DE/Gemeinsames/Produkte/Downloads/DERA_Rohstoffinformationen/rohstoffinformationen-07.pdf;jsessionid=6789ECB8A992C3C7C391C715E575FA.AF.1_cid289?__blob=publicationFile&v=7.
- 3 **Greenpeace (2008):** Die wahren Kosten der Kohle. Der Preis, den Mensch und Umwelt für den schmutzigsten Brennstoff der Welt zahlen. [Los costes reales del carbón. El precio que paga el ser humano y el medioambiente por el combustible más sucio del mundo.] Hamburgo, www.greenpeace.de/fileadmin/gpd/user_upload/Studie_Wahre_Kosten_der_Kohle_2008.pdf.
- 4 **Greenpeace International (2012):** Driving Destruction in the Amazon. How steel production is throwing the forest into the furnace. Amsterdam.
- 5 **Hersel, Philipp (2005):** Das internationale Finanzsystem: Katalysator der Inwertsetzung, Zerstörung und Umverteilung der natürlichen Ressourcen des Südens. [El sistema financiero internacional: catalizador de la valorización, destrucción y redistribución de los recursos naturales del sur.] Wuppertal: Wuppertaler Institut für Klima, Umwelt und Energie GmbH (Wuppertal Papers, tomo. 153.)
- 6 **Neuburger, Martina/Schmitt, Tobias (2009):** Holz als Rohstoff der Zukunft? [¿La madera como materia prima del futuro?] En: Geographische Rundschau, 11 de noviembre de 2009. Braunschweig: editorial Westermann Verlag.
- 7 www.pkw-steuer.de/news/1504.html
- 8 Instituto Federal de Geociencias y Materias Primas (2011)
- 9 Ibidem
- 10 **Oxfam America/Earthworks (2004):** Dirty Metals. Mining, Communities and the Environment. Boston/Washington DC, www.nodirtygold.org/pubs/DirtyMetals.pdf.
- 11 Instituto Federal de Geociencias y Materias Primas (2011)
- 12 **Gesamtverband der Aluminiumindustrie [Asociación alemana de la Industria del Aluminio] (2006):** Effiziente Ressourcennutzung als Antwort auf den Vorwurf der Energieintensität. [Aprovechamiento eficiente de los recursos en respuesta al reproche de la intensidad energética] Düsseldorf.
- 13 **United States Congress (2010):** Dodd-Frank Wall Street Reform and Consumer Protection Act. Washington, D.C. www.sec.gov/about/laws/wallstreetreform-cpa.pdf.
- 14 **European Commission (2011a):** Proposal for Directive on transparency requirements for listed companies and proposals on country by country reporting – frequently asked questions. Bruselas, <http://europa.eu/rapid/pressReleasesAction.do?reference=MEMO/11/734&format=PDF&aged=0&language=EN&guiLanguage=en> y **European Commission (2011b):** Proposal for a Directive of the European Parliament and of the Council on the annual financial statements, consolidated financial statements and related reports of certain types of undertakings [COM(2011) 684/2]. Bruselas http://ec.europa.eu/internal_market/accounting/docs/sme_accounting/review_directives/20111025-legislative-proposal_en.pdf así como **European Commission (2011c):** Commission Directive 2007/14/EC [COM(2011) 683/2]. Brusel, http://ec.europa.eu/internal_market/securities/docs/transparency/modifying-proposal/20111025-provisional-proposal_en.pdf.
- 15 United States Congress (2010)
- 16 http://info.sen.ca.gov/pub/09-10/bill/sen/sb_0651-0700/sb_657_bill_20100930_chaptered.html.
- 17 **Gebauer, Susanne (2011):** Complying with The California Transparency in Supply Chains Act 2010. In: Compliance & Ethics Professional, agosto de 2011, www.corporatecompliance.org/Portals/1/PDF/Resources/Compliance_Ethics_Professional/CEP_0811.pdf.
- 18 **Reglamento CE n.º 1907/2006 (REACH)** y www.reach-info.de.
- 19 **Verband der Automobilindustrie [Asociación alemana de la Industria del Automóvil] y otros (2012):** Leitlinien der Automobilindustrie zu REACH. Version 3.1 [Directrices de la industria automovilística respecto a REACH. Versión 3.1.] Berlín, www.acea.be/images/uploads/files/AIG_V3.1_Deutsch_.pdf.
- 20 **Pan para el Mundo/ECCHR/MISEREOR (2011):** Transnationale Unternehmen in Lateinamerika: Gefahr für die Menschenrechte? [Empresas Transnacionales en Latinoamérica: ¿un peligro para los derechos humanos?] Stuttgart, Aquisgrán y **Gerstetter, Christiane/Kamieth, Alexander (2010):** Unternehmensverantwortung – Vorschläge für EU-Reformen. Eine juristische Analyse der Auslandstätigkeit zweier deutscher Unternehmen. [Responsabilidad empresarial – propuestas para reformas en la UE. Un análisis jurídico de la actividad en el extranjero de dos empresas alemanas] Berlín: Germanwatch.
- 21 **UN Human Rights Council (2011):** UN Dok. A/HRC/17/31 de 21 de marzo de 2011, www.business-humanrights.org/media/documents/ruggie/ruggie-guiding-principles-21-mar-2011.pdf, principios 11 hasta 23.
- 22 **OECD (2011):** Due Diligence Guidance for Responsible Supply Chains of Minerals from Conflict-Affected and High-Risk Areas. Paris, www.oecd.org/dataoecd/62/30/46740847.pdf, Annex 1.
- 23 www.conflictreesmelter.org.
- 24 <http://public.cdssystem.com/de/web/cdx/conflict-minerals>.
- 25 <https://www.globalreporting.org/reporting/latest-guidelines/g4-developments/g4-working-groups/Pages/Supply-Chain.aspx>.

