

NAS NOTÍCIAS

ENERGIA – OS ESTADOS ESTÃO ADOTANDO SANÇÕES CONTRA O NORD STREAM 2

Nord Stream 2 é um gasoduto que ligará a Rússia à Alemanha pelo Mar Báltico a uma distância de 1.200 quilômetros. Este projeto é supervisionado por um consórcio de Engie, OMV, Wintershall Dea, Uniper, Shell e liderado pela empresa russa Gazprom. Seu objetivo é permitir a entrega para a Europa Ocidental da Rússia de 55 bilhões de metros cúbicos de gás a cada ano, mais que o dobro do que é entregue atualmente.

Os Estados Unidos e outros estados europeus, como Ucrânia, Polónia e países do Báltico, temem que esse novo gasoduto reforce a influência da Rússia e a dependência dos estados europeus no Gás russo. Washington pretende impor sanções às empresas e pessoas envolvidas neste projeto. Isso inclui o congelamento de ativos e a revogação de vistos nos EUA. O estado americano terá que indicar os nomes das empresas e pessoas envolvidas.



A empresa suíça Allseas, que é a mais afetada por essas sanções devido a inúmeros interesses econômicos nos Estados Unidos, decidiu suspender seu trabalho no oleoduto, aguardando esclarecimentos das autoridades americanas sobre esses regulamentos.

Berlim e Bruxelas denunciam uma interferência americana na política energética europeia que afeta as empresas envolvidas em atividades legais. Moscou anunciou que essas sanções não impedirão a execução desse projeto de oleoduto.

No entanto, essas sanções deverão ser validadas pelo Senado dos Estados



LITORAL – Controle de uma mancha de diesel no arquipélago de Galápagos

Após o colapso no domingo 22 de dezembro de um guindaste na barcaça Orca, o barco emborcou e afundou, deixando escapar uma mancha de quase 2.300 litros de diesel no porto de San Cristobal Island, pertencente ao arquipélago de Galápagos, localizado na costa do Equador.

Lenin Moreno, o preditor equatoriano, disse em comunicado à imprensa que "a situação está sob controle e que um conjunto de ações foram tomadas para mitigar os possíveis impactos" e que "a operação de intervenção dominou a mancha de combustível".

De fato, um plano de emergência foi ativado na tentativa de limitar os riscos ao ambiente já frágil deste arquipélago equatoriano classificado como patrimônio natural da humanidade. Para fazer isso, barreiras de contenção e panos absorventes foram rapidamente colocados por militares e ambientalistas. A dispersão do diesel poderia, portanto, ser evitada. A operação de recuperação de produtos possibilitou a limpeza da área poluída, conforme declarado pelo Ministro do Meio Ambiente, Raul Ledesma, que havia visitado o local. Este último também alegou que nenhuma espécie animal foi afetada pelo derramamento de diesel.

Importante observar que essa mesma barcaça já havia sido destruída em fevereiro de 2018, causando derramamento de combustível após a descompensação do peso em outro porto do arquipélago.



PLANEJAMENTO – Pesticidas: distâncias mínimas de dispersão estabelecidas a poucos metros das residências

Em setembro passado o Governo havia submetido à consulta um projeto de decreto sobre a distância entre áreas dispersas e habitações. Esse projeto de decreto se baseou, em particular, em um parecer emitido em 14 de junho pela Agência Nacional de Segurança da Saúde, que recomendava o estabelecimento de distâncias mínimas que variam dependendo dos tipos de culturas ou do equipamento de pulverização utilizado.

O referido projeto também interveio na sequência de uma decisão do Conselho de Estado de 26 de junho de 2019 tendendo ao cancelamento parcial e à modificação do decreto de 4 de maio de 2017 referente à comercialização e ao uso de produtos fitofarmacêuticos. Esse decreto foi alvo de fortes críticas devido à ausência de disposições destinadas a proteger os moradores de áreas tratadas com produtos fitossanitários.

Em 20 de dezembro, o governo finalmente decidiu. Serão, portanto, cinco metros para as culturas chamadas "baixas" (cereais, saladas etc.) e dez metros para culturas altas (trepadeiras ou árvores frutíferas). Essas distâncias mínimas podem ser reduzidas para três metros se for utilizado equipamento de pulverização ambientalmente mais eficiente. Excepcionalmente, a distância mínima a ser respeitada será de vinte metros para "os produtos mais perigosos". No entanto, este limite excepcional deve abranger apenas 0,3% das substâncias ativas utilizadas na França. Saia do famoso glifosato ou SDHI cujos efeitos nocivos são, no entanto, bem comprovados.

Tribunal correcional de Lyon, 16 de setembro de 2019

O tribunal correcional de Lyon absolveu dois réus que pareciam ter tirado o retrato do Presidente da República em uma prefeitura do distrito de Lyon para protestar contra a inação do governo frente à emergência climáticas. O tribunal baseou sua decisão no conceito de estado de necessidade.

Suprema Corte da Holanda, 20 de dezembro de 2019

Em uma decisão descrita como histórica, a Suprema Corte da Holanda exigiu que o estado holandês aumentasse suas metas de redução das emissões de gases de efeito estufa. As emissões holandesas de CO2 devem estar pelo menos 25% abaixo do seu nível em 1990. O fracasso em atingir essa meta seria, segundo os juízes da Suprema Corte da Holanda, uma “violação dos direitos dos cidadãos Holandês”, protegido pela Convenção Européia de Direitos Humanos, concluiu a justiça. Esta decisão põe fim a uma longa batalha legal travada por 900 cidadãos holandeses na ONG Urgenda.

Sentença do Conselho de Estado de 18 de dezembro de 2019:

A lei de 30 de dezembro de 2017 (conhecida como lei de Hulot) fixou o fim da pesquisa e exploração de hidrocarbonetos em 1 de janeiro de 2040. As concessões de mineração concedidas desde estender além deste prazo. Uma empresa deste setor atacou uma decisão administrativa pedindo ao Conselho de Estado que negasse provimento à aplicação desta lei, considerando que ela violava o direito de propriedade. Na decisão proferida em 30 de dezembro, o tribunal responde que esta lei não afeta o direito de propriedade, devido à busca de um objetivo de interesse geral, constituído, neste caso, pela salvaguarda do direito de propriedade, meio ambiente.

**CLIMA – COP 25: um amargo fracasso apesar da emergência climática**

A 25ª conferência das Nações Unidas, que terminou no domingo 15 de dezembro em Madri, será lembrada apenas por um fato: seu recorde de duração com quarenta - duas horas atrasado. As duas semanas de negociações foram marcadas especialmente por fortes dissensões entre os Estados.

Os Estados Unidos, que abandonaram o acordo de Paris em novembro passado, Austrália, Japão, mas também o grupo BRICS (Brasil, Rússia, Índia, China e África do Sul) rejeitaram todas as propostas de consenso e tentaram desacelerar o fortalecimento de seus compromissos de redução de gases de efeito estufa, formalmente esperado no próximo ano na COP 26 em Glasgow. Os negociadores também não obtiveram resultados nos mercados de carbono e no artigo 6 do Acordo de Paris. O primordial foi não enfraquecer ainda mais o Acordo de Paris, ficando o exame das regras para a implementação do Artigo 6 foi adiado para a sessão de junho de 2020. O mesmo destino foi reservado para negociações nas tabelas de relatórios do quadro de transparência.

O “New Deal Verde”, adotado em Bruxelas pela União Européia na íntegra na COP 25, visando a neutralidade de carbono de todos os seus estados membros em 2050, parece ser o único raio de esperança neste oceano de trevas.

**AMBIENTE – A limpeza das estradas com sal no inverno e suas conseqüências ambientais**

Sabemos, desde a lei que entrou em vigor em 24 de junho de 1989, que incorporou o artigo 141-8 no código da estrada, que um município é responsável pela manutenção de suas estradas. Combinado com a jurisprudência sobre a responsabilidade do prefeito de um município, pode-se concluir que essa responsabilidade pode ser incorrida devido a manchas de gelo que comprometem a segurança dos usuários da estrada na cidade.

De fato, considerou-se que a falha do prefeito em tomar medidas para garantir o tráfego nas estradas dentro de áreas construídas pode, em caso de negligência grave, colocar em jogo a responsabilidade do município (CE, 26 de novembro de 1976, Dpt de l'Hérault, Rec. P. 514, conclusão Galabert). A leitura do restante da jurisprudência sobre o assunto garante que a ausência de sal possa constituir uma negligência grave. É por esse motivo que os serviços públicos espalham sal nas estradas quando há riscos significativos de gelo. No entanto, essas operações não são isentas de conseqüências ambientais. De fato, o sal influencia a presença e a concentração da água no solo. Se for necessário para o desenvolvimento da flora, ele também pode queimar plantas e impedir seu desenvolvimento, quando sua concentração é muito alta. Também tem o efeito de acidificar o solo, o que prejudica alguma vegetação. As chuvas podem fazer com que esse sal viaje para os cursos de água e, desta vez, afeta sua vida animal. Portanto, é necessário, em um momento em que as questões ecológicas estejam ganhando importância, levar em conta esses problemas, a fim de adaptar a resposta dada a essa obrigação para garantir a segurança das estradas e de seus usuários.

**POLUIÇÃO – Lei da mobilidade, em direção a uma alternativa real ao carro?**

Quando as leis na área de transporte se tornam mais rígidas o objetivo principal geralmente é descongestionar o tráfego nas grandes cidades e permitir que respirem. Portanto, é necessário observar o fracasso quase sistemático da mobilidade urbana. Em Lyon, Paris ou Marselha, é difícil se locomover na hora do rush. Os congestionamentos são o lote diário de dezenas de milhares de trabalhadores que continuam dirigindo seus veículos sozinhos todas as manhãs. A lei de orientação à mobilidade foi publicada no Jornal Oficial em 26 de dezembro de 2019, uma oportunidade para voltarmos aos desafios dessa reforma, em um momento de mudança climática e o problema cada vez mais premente da poluição das grandes cidades. Essa lei reformou profundamente o quadro geral das políticas de mobilidade, integrando questões ambientais. Desenvolvido após a conferência nacional de mobilidade, possui quatro objetivos: 1º Sair da dependência do carro, 2º Acelere o crescimento de nova mobilidade, 3º Transição ecológica bem sucedida, 4º Programa de investimentos no setor de transportes. Esta lei autoriza notavelmente, a partir de 2020, a criação de ônibus autônomos, ou seja, meios de transporte público sem motorista. As linhas automáticas do metrô de Paris, por exemplo, demonstraram amplamente sua eficácia durante greves recentes, possibilitando garantir um serviço mínimo em determinados eixos de tráfego.

Apostamos que o intuito principal desta nova legislação cumprirá seu objetivo, em um contexto em que permanecer sem veículo pessoal permanece, para muitos trabalhadores, uma doce utopia.

**CLIMA – Moscou: um Natal sem neve**

Segundo os habitantes locais sem o jaleco branco Moscou não é realmente Moscou. Mesmo deixando de lado as conseqüências para o turismo, ver a cidade sem seu véu nevado neste momento não agrada os moscovitas. Esta é mais uma testemunha da mudança climática atual. As temperaturas, 15 graus acima das normas sazonais, privam a capital russa de flocos. Moscou decidiu usar neve artificial, criar ilusões e assim permitir que os turistas tirassem algumas fotos típicas da estação. A produção desta neve falsa tem conseqüências: requer o uso de grandes ventiladores e ar comprimido. Mesmo que a neve assim produzida tenha a mesma composição que a que se forma naturalmente, esse processo consome muita energia e requer grandes quantidades de água, que devem ser levadas para outro lugar, perturbando seu ciclo natural. Em termos de ecologia e clima, costuma-se falar em ciclos de feedback positivo. Eles são positivos não porque são suas conseqüências, mas porque são fenômenos auto-sustentáveis que se alimentam. Privada de neve natural pelo clima muito ameno, ligada a um clima desordenado, a capital russa contribui para agravar esses distúrbios ao criar essa neve. A cobra morde o rabo. Como em muitas outras questões, mitigar as conseqüências das mudanças climáticas sem enfrentar suas causas acaba por intensificar o problema.



