



La compensación de las emisiones propuesta por la industria de la aviación para compensar las emisiones es una grave desviación respecto a la necesaria reducción de las emisiones del sector

“

Las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes de la aviación prácticamente se duplicaron de 1990 a 2006, lo que convierte a la aviación global en el séptimo mayor contaminante mundial, y además de forma desproporcionada dado que la provoca únicamente entre el 3 y el 7 por ciento de la población mundial.

La aviación es uno de los dos sectores mundiales que no cuenta con objetivos de reducción de emisiones. Si prosigue la situación actual, se prevé que la aviación aumente sus emisiones en un margen entre un 300 y un 700 por cien de aquí a 2050. En septiembre de 2016, la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) tiene previsto adoptar medidas para alcanzar un “crecimiento neutro en carbono” a partir de 2020.¹ Para conseguirlo, la principal propuesta que hay sobre la mesa es la compensación de carbono. Dado que a los países miembros de la OACI se les consulta sobre la propuesta, las organizaciones firmantes les instamos a que se aseguren de que la OACI aprueba un plan serio para reducir las emisiones. Los planes para compensar la mayoría de las emisiones del sector suponen una importante desviación respecto de las medidas reales que se deben adoptar para reducirlas.

Las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes de la aviación prácticamente se duplicaron de 1990 a 2006, lo que convierte a la aviación global en el séptimo mayor contaminante mundial, y además de forma desproporcionada dado que la provoca únicamente entre el 3 y el 7 por ciento de la población mundial.² Ante este contexto, la propuesta elaborada por la **Organización de la Aviación Civil Internacional (OACI)** ha recibido críticas por su escasa ambición.³

11.11.11, Belgium • Abibimman Foundation, Ghana • Accion Ecologica • African Youth International Development organisation • AMAF-BENIN • Aliança RECOs – Redes de Cooperação Comunitária Sem Fronteiras, Brazil • Amis de la Terre, France • Amigos da Terra, Brazil • Alternatives Durables pour le Développement, Cameroon • Attac Austria • Attac France • ARA, Germany • APED, Cameroon • Asia Pacific Forum on Women, Law and Development, Asia-Pacific • Asian Peoples' Movement on Debt and Development, Philippines • Avenir Climatique, France • Bharat Jan Vigyan Jatha & India Climate Justice • Both ENDS, Netherlands • Brot für die Welt, Germany • Bruno Manser Fonds, Switzerland • CADTM International • CarbonMarket Watch, Belgium • Carfree.com • CECD • Censat Agua Viva-Amigos de la Tierra Colombia • Ciel voulué, France • Climate Express, Belgium • Colectivo Ts'unel Bej, Mexico • Counter Balance, Czech Republic • COECOCEIBA, Costa Rica • Corporate Europe Observatory, Belgium • CRAD, Central African Republic • denkhausbremen, Germany • Digo Bikas Institute, Nepal • DKA Austria • Ecologistas en Acción, Spain • Environmental Rights Action/Friends of the Earth Nigeria • European Institute for Sustainable Transport, Germany • FAJOD, Cameroon • Fairwatch, Italy • Fern, Belgium • Finance & Trade Watch, Austria • Focus on the Global South Thailand, Philippines, India • Food & Water Europe, Belgium • Food & Water Watch, USA • Fórum Mudanças Climáticas e Justiça Social-Brasil • Forum Ökologie & Papier, Germany • Friends of the Earth Malaysia • Friends of the Earth Norway • Friends of the Earth Scotland • Friends of the Earth-US • Friends of the Earth International • Fundación Solon, Bolivia • GAIA - Global Alliance for Incinerator Alternatives, UK • Global Forest Coalition • Grassroots Global Justice Alliance, U • Green Development Advocates, Congo Basin • Green Budget Germany • Greenpeace • Grupo Carta de Belém • Health of Mother Earth Foundation (HOMEF), Nigeria • Indigenous Environmental Network • Institute for Policy Studies - Climate Policy Program • Leave it in the Ground Initiative • Movimento Mulheres pela P@Z!, Brazil • New York Climate Action Group, US • Pro REGENWALD, Germany • Re:Common, Italy • Rettet den Regenwald e.V., Germany • REDD:Monitor • Robin Wood, Germany • Salva la Selva, Spain • Society of akumals vital ecology • SONIA for a Just New World, Italy • TaCa, France • Terra, Italy • Third World Network • TierraActiva Peru • Timberwatch Coalition, South Africa • Transport and Environment • Werkgroep Toekomst Luchtvaart, Netherlands • Woodland League, Ireland • World Rainforest Movement



La propuesta de la OACI para reducir el impacto medioambiental de la aviación se basa fundamentalmente en la compensación de carbono. En un informe de posición publicado por la "Industria Global de la Aviación" de 2013 se señala que *"La industria cree que un simple programa de compensación de carbono sería lo más rápido de aplicar, lo más fácil de administrar y lo más rentable"*.⁴ Muchos consideran la compensación como una solución falsa porque no conduce a una reducción de las emisiones, sino simplemente al traslado de las emisiones de un sector a otro y, en el mejor de los casos, a que el resultado no suponga un aumento de las emisiones.⁵

Hasta ahora, la OACI ha redactado una serie de principios que deberían cumplirse con las compensaciones de carbono, como por ejemplo evitar el recuento doble, el cálculo a partir de una base de referencia realista, que sean permanentes y no resulten nocivas. Sin embargo, la experiencia del Mecanismo de Desarrollo Limpio (MDL) deja en entredicho la noción de que las compensaciones ofrecen beneficios para el medio ambiente. En términos generales, los propios proyectos de compensación han demostrado que son incapaces de respetar los principios fijados por la OACI.

La venta fraudulenta de créditos de carbono como inversión ha supuesto una estafa para muchos pensionistas vulnerables que se han quedado sin los ingresos de toda una vida.⁶ Como resultado de la experiencia del MDL, así como de las controversias y escándalos producidos alrededor de proyectos de compensación de carbono en los mercados voluntarios, el Sistema Europeo de Comercio de Derechos de Emisión (el principal mercado de compensación mundial) ha prohibido oficialmente el uso de créditos de compensación para cumplir los objetivos de emisiones de la UE a partir de 2020.

Sin lugar a dudas, esto conllevará problemas de reputación graves, dado que hay un importante número de proyectos de compensación, especialmente en el caso de las compensaciones que buscan "reducir las emisiones por deforestación y degradación de los bosques" (REDD+), que se enfrentan a oposición local y en los que se culpa de forma equivocada a las prácticas agrícolas de los campesinos y al uso forestal por parte de los pueblos indígenas, mientras que se silencian las causas reales de la destrucción forestal a gran escala.

Los bosques y los suelos no compensan las emisiones procedentes de combustibles fósiles

Las compensaciones de carbono basadas en el suelo, como los proyectos del tipo REDD+ o de tipo agrícola, son especialmente controvertidos y suponen un mayor riesgo para el medio ambiente.

Por naturaleza, los proyectos REDD+ imponen restricciones en el uso existente del suelo: así es como generan el ahorro de carbono que se vende en forma de créditos de compensación. Dado que la gran mayoría de proyectos REDD+ culpan (de forma incorrecta) a la agricultura campesina a pequeña escala de la deforestación, especialmente cuando hay rotación de cultivos, estas restricciones van en detrimento del sustento de los campesinos y de la forma de vida de los pueblos que viven en los bosques. Por el contrario, los proyectos REDD+ que abordan los causantes reales de la deforestación a gran escala (extracción de petróleo y carbón, minería, infraestructuras, presas de gran tamaño, explotación forestal industrial y comercio internacional de productos agrícolas) son prácticamente inexistentes.⁷

Dado el reto de contar las reducciones de las emisiones y distribuir los pagos de las compensaciones entre múltiples agricultores a pequeña escala, existe el riesgo de que las compensaciones agrícolas favorezcan a los agricultores a gran escala o a las prácticas agrícolas de monocultivo, lo que impulsaría aún más la desposesión de tierras en manos de pequeños campesinos, especialmente en el Sur Global.

Los créditos de compensación procedentes de la conservación forestal, la plantación de árboles o la captura de carbono en suelo acarrear el riesgo adicional de desperdiciarse en caso de incendio, tormenta o deterioro natural que produzcan una emisión incontrolada del carbono almacenado en los árboles, el suelo u otros hábitats naturales. Ésta es una de las razones por las que el MDL excluye todas las categorías de compensación vinculadas a tierras forestales o de uso agrícola excepto para proyectos de forestación, reforestación y producción de energía a partir de biomasa. Incluso en ese caso, los créditos de estos proyectos de compensación mediante la plantación de árboles se venden como créditos de carbono temporales que se tienen que recomprar en unos años, ya que los créditos de estos proyectos de plantación no se pueden considerar como una solución de almacenamiento permanente de carbono.

En resumen, los créditos de compensación basados en el suelo son controvertidos y la experiencia de REDD+ ha dejado patente que las normas de certificación o las salvaguardas no pueden prevenir los conflictos.⁸

Nosotros, los abajo firmantes, instamos a los miembros de la OACI a que aseguren que las medidas adoptadas en su 39ª reunión supongan una contribución adecuada y justa al esfuerzo global para limitar el calentamiento global muy por debajo de los 2 grados centígrados. Cualquier medida adoptada en la 39ª reunión de la OACI debe presentar una propuesta seria para reducir las emisiones. También debe excluir los créditos de compensación basados en el suelo, como los proyectos tipo REDD+, por las razones expuestas en esta carta.

1 Para alcanzar un crecimiento neutro en emisiones de carbono, la OACI propone mejorar la eficacia en el consumo de combustible de la flota aérea mundial en una media de un 1,5% anual (un objetivo ya superado), estabilizar las emisiones netas de CO₂ del sector de la aviación en los niveles de 2020 mediante el denominado "crecimiento neutro en carbono" y reducir a la mitad las emisiones de CO₂ de la industria antes de 2050, en comparación con 2005. Para obtener más detalles véase <http://www.icao.int/environmental-protection/Pages/market-based-measures.aspx>

2 http://www.bund.net/fileadmin/bundnet/pdfs/mobilitaet/150804_bund_mobilitaet_ngo_luftverkehrskonzept.pdf

3 Airplane CO₂ standard too weak, MEPs tell industry. 25.02.2016 <http://www.transportenvironment.org/news/airplane-co2-standard-too-weak-meps-tell-industry>; European NGO Comments on the ICAO Global MBM Process. 2013. <http://carbonmarketwatch.org/wp-content/uploads/2013/07/EU-NGOs-on-ICAO-MBM-Process.pdf>

4 <https://www.iata.org/policy/environment/Documents/ataq-paper-on-cng2020-july2013.pdf>

5 Véase por ejemplo Movimiento Mundial por los Bosques Tropicales (2015): REDD: una colección de conflictos, contradicciones y mentiras http://www.wrm.org.uy/files/2014/12/REDD-Coleccion_de_conflictos_contradicciones_y_mentiras_expandido.pdf

6 REDD-Monitor (2016). Another 19 credit boiler room scams bite the dust. 16 Februar 2016. <http://www.redd-monitor.org/2016/02/11/another-19-carbon-credit-boiler-room-scams-bite-the-dust-including-not-before-time-carbon-neutral-investments/>

7 Véase por ejemplo GRAIN (2015): Los proyectos REDD+ y cómo debilitan la agricultura campesina y las soluciones reales para enfrentar el cambio climático <https://www.grain.org/es/article/entries/5325-los-proyectos-redd-y-como-debilitan-la-agricultura-campesina-y-las-soluciones-reales-para-enfrentar-el-cambio-climatico.pdf>

8 Véase, por ejemplo, el gran número de publicaciones del blog de la página web REDD-Monitor, www.redd-monitor.org