

El consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) debe zanjar sus planes de usar biocombustibles y el mito del crecimiento ‘neutral’ de carbono

Entre el 11 y el 29 de junio 2018, el Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) se reunirá en Montreal. Muy arriba en su agenda se encuentran las reglas propuestas para el Plan de Compensación y Reducción de Carbono para la Aviación Internacional (CORSIA, por sus siglas en inglés). CORSIA se basa en la asunción falsa de que las emisiones de carbono de la industria de la aviación en rápido crecimiento se pueden mitigar mediante compensación de carbono y uso de biocombustibles.

Durante la última conferencia de alto nivel de OACI sobre “Alternativas Sostenibles a los Combustibles en la Aviación”, los estados miembros rechazaron los objetivos de biocombustibles propuestos para la aviación. En ese momento, 96 organizaciones de la sociedad civil habían advertido que tales objetivos conducirían a un aumento de los robos de tierras y a la volatilidad de los precios de los alimentos, más deforestación, más destrucción de biodiversidad, más uso de agroquímicos y contaminación de agua potable, sin reducir el impacto climático de la aviación¹.

Incluso sin los objetivos explícitos, las reglas propuestas por CORSIA podrían abrir la puerta a los planes de uso de biocombustibles a gran escala.

Las reglas propuestas por CORSIA permitirían a las aerolíneas utilizar cualquier biocombustible para tratar de satisfacer el compromiso de ‘crecimiento neutral en términos de carbono’ desde 2020, mientras que cumplan con dos criterios extremadamente débiles y sin un mecanismo creíble para hacerlos cumplir². El órgano ambiental de OACI ha propuesto previamente 17 criterios ambientales y sociales que al menos deberían dificultar en buena medida que las aerolíneas utilicen aceite de palma. Sin embargo, un reciente reporte de la Fundación Changing Markets ilustra³ que existen problemas inherentes serios relacionados con la confianza en la certificación de sostenibilidad. En relación al aceite de palma, el reporte concluye que “ninguno de los esquemas ha sido efectivo para desacelerar la deforestación, el drenaje de las turberas o la pérdida de biodiversidad”.

El único tipo de biocombustible apto para los aviones que puede producirse en la cantidad necesaria se fabrica a base de Aceites Vegetales Hidrotratados (HVO) y aceite de palma (incluida una fracción de aceite de palma descrita de manera falsa como residuo o deshecho⁴), la materia prima favorita para la producción de HVO porque es el aceite vegetal más barato en los mercados mundiales y el más barato de refinar⁵.

Los planes de biocombustibles amenazan con convertir a la industria de la aviación en el nuevo conductor de la deforestación – así como de los robos de tierras y los abusos de los derechos territoriales y humanos. Al mismo tiempo, no hacen nada para abordar las emisiones de gases de efecto invernadero siempre crecientes de la aviación, asociadas al interminable crecimiento de la industria.

Es incluso más preocupante que -junto a los biocombustibles-, la CORSIA de OACI permitirá a las aerolíneas alcanzar la llamada “neutralidad” a través del uso de las compensaciones de carbono. Los planes de compensación de carbono de ICAO fueron denunciados por 80 organizaciones de la sociedad civil en 2016⁶. En enero 2018, Virgin Atlantic se retiró de un proyecto de compensación de carbono en Camboya después de que se revelaran elevados niveles de deforestación y violaciones graves de derechos humanos en el área del proyecto – lo que significa que las emisiones de la aviación no estaban siendo compensadas en absoluto⁷. Desafortunadamente, está lejos de ser un

incidente aislado y las aerolíneas pueden esperar que este tipo de casos quedarán expuestos cada vez más según se vaya expandiendo el uso de las compensaciones por parte de su industria.

El futuro de las compensaciones está aún más en duda al requerirse de parte del Acuerdo de París que todos los estados y todos los sectores corten sus emisiones hasta llegar a cero. En todo caso, no queda espacio para un mecanismo en el que un sector evita cortar sus emisiones pagando a otros sectores para que corten las suyas.

Finalmente, existen propuestas que permiten que los combustibles fósiles se clasifiquen como 'alternativa sostenible a los combustibles para la aviación' y se acrediten bajo CORSIA. Esto podría significar que el queroseno de las refinerías de petróleo donde el calor y la energía procede de la quema de madera, falsamente clasificada como neutral en términos de carbono (lo cual aumenta aún más la presión sobre los bosques) – o el queroseno que procede de fuentes de petróleo que requieren menos energía para su extracción que otros fueran clasificados como sostenibles.

Urgimos a los miembros del Consejo de OACI a rechazar el mecanismo CORSIA que se basa en las soluciones falsas de los biocombustibles y la compensación – y que incluso recompensarían directamente a las empresas petroleras – y a tomar en serio el Acuerdo de París para limitar el cambio climático a menos de 1,5°, lo cual no se podrá alcanzar a no ser que el crecimiento de la aviación acabe y se revierta.

Para firmar esta carta, por favor escribir a biofuelwatch@gmail.com indicando el nombre de la organización y el país antes del 8 de junio de 2018

¹ biofuelwatch.org.uk/2017/biocombustibles-en-la-aviacion-carta-abierta/

² Los únicos criterios propuestos son que la materia prima no debe proceder de tierras deforestadas después de 2009 y que los biocombustibles deben tener un 10% de las emisiones de gases de efecto invernadero en comparación con los combustibles convencionales - basándose en una metodología fraudulenta que ignora muchos de los impactos climáticos de los biocombustibles: transportenvironment.org/press/eu-commission-surrenders-united-nations%E2%80%99-icao-aviation-biofuels

³ changingmarkets.org/wp-content/uploads/2018/05/FALSE-PROMISE-EXEC-SUM-ESP.pdf

⁴ El destilado de ácido graso de palma (PFAD, por sus siglas en inglés) es ampliamente utilizado por Neste y otros fabricantes de HVO que lo describen como 'residuo o deshecho'. No se trata de un verdadero residuo, sino de una fracción de Aceite Crudo de Palma que tiene alta demanda para otros usos. En la actualidad, PFAD constituye el 4-5% del Aceite Crudo de Palma, pero la proporción podría aumentar si aumentan la demanda y los precios de PFAD.

⁵ El aceite de palma tiene una cantidad elevada de grasas saturadas, por lo que es más barato de refinar a HVO que aceites vegetales como colza, que tienen menos grasas saturadas.

⁶ fern.org/icaodeclaration

⁷ fern.org/node/554