¡No al crecimiento de la aviación! ¡No a las falsas soluciones al cambio climático!

No nos van a engañar con la falsa promesa de “crecimiento neutro en carbono” de la aviación a partir de 2020.

Los planes de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI -una agencia especializada de Naciones Unidas), para maquillar a la industria de la aviación con un disfraz de sostenibilidad son absurdos [1]. Dicen que es posible continuar creciendo si pagan a otros para que lleven a cabo una reducción extra de emisiones – a través de proyectos de “compensaciones” (“offsets”). Pero no es verdad que las compensaciones realizadas en un lugar puedan neutralizar las emisiones que se han realizado en otro. Esto es más acusado en las compensaciones que consisten en almacenar carbono en árboles y suelos [2].

Las compensaciones provocan más problemas de los que resuelven. Constituyen una licencia para contaminar, conducen a un aumento global de las emisiones, están a menudo conectados con violaciones de derechos humanos [3], y nos distraen de las soluciones reales. Hay que reducir las emisiones donde se producen, en su fuente. Es por eso que el tráfico aéreo debe reducirse, no crecer.

¡Queremos soluciones reales al cambio climático!

— No a los aeropuertos nuevos ni a las expansiones de los existentes. Hay cientos de proyectos de construcción y expansión de aeropuertos en todo el mundo, los cuales destrozan ecosistemas, tierra agrícola, modos de vida y sustentos. No nos podemos permitir invertir más en una infraestructura tan destructiva y que genera tanto carbono [4].

— No a la sustitución de queroseno por biocombustibles. Los biocombustibles son cualquier cosa menos neutros en carbono. Hacerlo también conduciría a una mayor apropiación de tierras y a una menor disponibilidad de tierras para cultivar alimentos [5].

— Acabar con los incentivos estatales a la aviación y los aeropuertos, e introducir un impuesto a la energía para el combustible de los aviones.

— Invertir en un modelo de transporte ferroviario atractivo y asequible. Reservar y ampliar los trenes nocturnos para viajes de larga distancia.

— Reducir el transporte global de mercancías, y para el resto del comercio pasarse a métodos de transporte más sostenibles y ecológicos. Reforzar la producción y el consumo locales de bienes [6].

Contexto

El pasado diciembre en París se llegó a un acuerdo histórico sobre cambio climático para mantener

el aumento de la temperatura global por debajo de los 2 centígrados, e intentar que no supere 1.5 grados. Para conseguir esto, y para que el planeta sea habitable para las generaciones futuras, es necesario un cambio real ¡ahora!

El sector de la aviación es el sector mundial cuyas emisiones de gases invernadero crecen más rápido, y uno de los que más contaminan [7]. Es urgente actuar. En lugar de construir cientos de aeropuertos nuevos o de ampliar los existentes, y en lugar de diseñar estrategias de crecimiento camufladas de sostenibles, hay que reducir el número total de vuelos.

Notas y referencias

1] La OACI (Organización de la Aviación Civil Internacional, o ICAO por sus siglas en inglés) está formada por 191 Estados Miembros además de representantes de la industria de la aviación – razón por la que las decisiones de la OACI parecen orientadas cada vez más a favorecer a la industria aérea. La OACI tomará una decisión sobre como contribuir a mitigar el cambio climático en su asamblea que tendrá lugar del 27 de septiembre al 7 de octubre de 2016. La propuesta quiere conseguir un “crecimiento neutro en carbono para 2020”, sobre todo por medio de mecanismos de mercado, lo que quiere decir compensaciones. Un documento de 2013 que recoge la posición de la Industria Global de la Aviación afirma que “la industria cree que un sistema de compensaciones de carbono sería el método más rápido para poner en funcionamiento, el más fácil de administrar, y el más eficiente económicamente.”

Ver: http://www.icao.int/Meetings/EnvironmentalWorkshops/Documents/2015-Warsaw/6*1*An-introduction-to-market-based-measures-MBMs.pdf y https://www.iata.org/policy/environment/Documents/atag-paper-on-cng2020-july2013.pdf y [http://www.icao.int/Meetings/HLM-MBM/Pages/HLM*briefing.aspx y http://www.fern.org/icao](http://www.icao.int/Meetings/HLM-MBM/Pages/HLM*briefing.aspx y http://www.fern.org/icao "")

[2] Las compensaciones no cumplen las reducciones de emisiones que prometen:

Los cálculos nunca son claros y se pueden manipular fácilmente – ha habido numerosos casos de fraude. Muchos proyectos que se tachan de compensaciones se habrían realizado de todos modos. La reducción que se recoge en papel no es en ese caso una reducción real, se habrían plantado esos árboles o se habría construído el proyecto hidroeléctrico de todos modos. Por lo que no existe ese ahorro 'extra' de emisiones que justifique el incremento de emisiones por el que compra los créditos provenientes de las compensaciones.

La captura y almacenamiento de carbono en los suelos y bosques no se debería usar para desplazar o reducir la mitigación en otros sectores como la aviación. Las emisiones de los combustibles fósiles son permanentes, mientras que en comparación, la captura de carbono en bosques y suelos es temporal. Los créditos compensatorios de la conservación forestal, plantación de árboles o captura y almacenamiento en suelos llevan el riego añadido de ser nulos cuando los incendios forestales, las tormentas o la descomposición natural provocan la liberación del carbono retenido en los árboles, suelos u otros hábitats naturales.

Esta es una de las razones por las que el Mecanismo de Desarrollo Limpio (MDL) excluye a todas las compensaciones relacionadas con el uso de los suelos forestales y agrícolas a excepción de la repoblación forestal, reforestación y proyectos energéticos de biomasa. Incluso en estos casos, los créditos provenientes de los proyectos de compensaciones de estas plantaciones de árboles sólo

pueden venderse como créditos de carbono temporales, y deben ser comprados de nuevo en el plazo de unos años porque dichos créditos no pueden ser considerados como almacenamiento permanente de carbono.

Ver http://www.fern.org/misleadingnumbers y http://www.nature.com/nclimate/journal/v3/n9/full/nclimate2006.html

Ver también www.climate-neutral.org

[3] Compensaciones de carbono provenientes de usos del suelo, tales como los proyectos de REDD+ (Reduciendo Emisiones por la Deforestación o Degradación de los Bosques) **o de la agricultura**, son particularmente controvertidos. Por naturaleza, los proyectos REDD+ ponen restricciones a los uso existentes del suelo– así generan los 'ahorros' de carbono que son vendidos como créditos de compensaciones. Debido a que la gran mayoría de los proyectos REDD+ culpan (de modo erróneo) a la deforestación producida por la agricultura campesina de pequeña escala, sobre todo si implica rotación de cultivos, las restricciones que imponen tienen un impacto negativo en los modos de vida campesinos de los habitantes de los bosques. Al contrario, apenas existen los proyectos REDD+ que tratan de los verdaderos causantes de la deforestación a gran escala, como la extracción de petróleo, carbón, minería, infraestructuras, grandes presas, tala industrial o comercio internacional de productos agrícolas.

Debido a las dificultades para contabilizar reducciones de emisiones y distribuir los pagos por compensaciones entre numerosos pequeños campesinos, existe el riesgo de que las compensaciones agrícolas favorezcan a los grandes agricultores y a las prácticas de monocultivos, lo que daría como resultado otra causa de desposesión de tierras a los pequeños agricultores, sobre todo en el Sur Global.

En resumen, que los créditos de compensaciones de proyectos que implican uso del suelo son controvertidos, y la experiencia con REDD+ ha demostrado que ni las normas de certificación ni las claúsulas de salvaguarda pueden prevenir los conflictos.

Ver: http://wrm.org.uy/browse-by-subject/mercantilization-of-nature/redd/ y http://www.redd-monitor.org/ y http://www.climatesmartagconcerns.info/

[4] Por ejemplo entre 2006 y 2015 se han construído sólo en China 50 nuevos aeropuertos.
Ver http://www.handelsblatt.com/unternehmen/handel-konsumgueter/peking-baut-mega-infrastruktur-china-klotzt-mit-neuen-riesen-airports/11366142.html

[5] Ver http://www.wri.org/publication/avoiding-bioenergy-competition-food-crops-and-land?? o https://www.transportenvironment.org/publications/globiom-basis-biofuel-policy-post-2020

[6] En 2014, las aerolíneas transportaron 51.3 millones de toneladas métricas de mercancías, lo que representa más del 35% del comercio global en valor. De media, el negocio del transporte de mercancías genera el 9% de los ingresos de las aerolíneas.
Ver http://www.iata.org/whatwedo/cargo/pages/index.aspx

[7] La aviación es el método de transporte que contribuye de modo más intensivo al cambio climático, y además es una las industrias de más rápido crecimiento por lo que se refiere a emisiones de gases invernadero. La OACI predice que para 2050 las emisiones de la aviación pueden crecer entre un 300 y un 700%.

(Ver: http://ec.europa.eu/clima/policies/transport/aviation/index_en.htm) Aún así el Acuerdo de París no menciona la aviación. Pero al ser una fuente de emisiones de gases invernadero antropogénica, las cuales los Estados se han comprometido a reducir para mantener el ascenso de la temperatura global por debajo de 2 grados centígrados, de modo indirecto la aviación forma parte del Acuerdo de París.

Además de CO2, las aeronaves emiten a la atmósfera otras sustancias dañinas. Las emisiones de aerosoles y vapor de agua por los motores de las aeronaves a las capas de aire húmedo también forman estelas que contribuyen a formar el tipo de nubes llamadas cirros. Esto tiene un efecto potencial fuerte en el cambio climático.
Ver: https://www.oecd.org/sd-roundtable/papersandpublications/49482790.pdf

Mientras que la aviación hasta ahora se ha usado sólo por aproximadamente un 10% de la población mundial, el cambio climático está ya afectando de modo principal a las sociedades del Sur global – las menos responsables de las emisiones provenientes de la aviación y del calentamiento global.
Ver: http://www.deutschlandradiokultur.de/reihe-abgehoben-die-flugmeile-und-ihr-preis.976.de.html?dram:article_id=307990