¿Aviones que vuelan con aceite de palma? Las compañías de palma aceitera serían las que más ganen con los planes de “combustible alternativo” de la OACI

Del 11 al 13 de octubre, Ciudad de México será la sede de una Conferencia de Alto Nivel sobre Aviación y Combustibles Alternativos, convocada por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI). La OACI es una organización especializada de las Naciones Unidas con una larga trayectoria representando los intereses de la industria de la aviación, es decir, las compañías aéreas y los fabricantes de aeronaves.

Antes de la conferencia, la Secretaría de la OACI publicó la propuesta de una “Visión” que anuncia un escenario en el que los aviones funcionan en base a la combustión de enormes cantidades de agrocombustibles: 128 millones de toneladas anuales para el año 2040 y 285 millones de toneladas para 2050 [1]. En comparación, en el año 2016 se utilizaron en total aproximadamente 82 millones de toneladas de agrocombustibles [2].

Los volúmenes propuestos por la Secretaría de la OACI parecen muy poco realistas: las aerolíneas son altamente sensibles a los costos del combustible y es muy raro que algún agrocombustible llegue a tener un precio equitativo al de los combustibles fósiles. En este momento, los agrocombustibles más baratos para la aviación cuestan casi el triple que el queroseno a base de petróleo [3], lo cual es mucho más caro que los agrocombustibles utilizados para los automóviles. La Secretaría de la OACI respalda los pedidos de subsidio de la industria, pero habrá un límite a la cantidad de subsidios que los Estados estén dispuestos a pagar o transferir a los pasajeros. Sin embargo, como se explica más adelante, es posible que pronto entren al mercado agrocombustibles para la aviación mucho más baratos, adecuados para mezclas de hasta un 15 por ciento.

No obstante, de adoptarse, las propuestas de la OACI podrían causar graves perjuicios, ya que las únicas que se beneficiarían serían la industria de la aviación y las compañías de palma aceitera:

1) Legitimarán la expansión de los aeropuertos en todo el mundo, lo que significará más emisiones de gases de efecto invernadero, así como más contaminación atmosférica y sonora.

El interés de la industria de la aviación - y de la OACI - en los agrocombustibles proviene de la búsqueda de un interminable crecimiento rápido. Las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes de la aviación internacional aumentaron un 87 por ciento entre 1990 y 2014, más rápidamente que las de casi cualquier otro sector [4]. La industria espera que el volumen de viajes aéreos prácticamente se duplique en 2035 [5]. Las tasas de crecimiento superan en mucho el potencial de las mejoras de la eficiencia y no se vislumbran soluciones tecnológicas que permitan a los aviones volar sin quemar combustibles líquidos. Con el fin de desviar el reclamo de una verdadera restricción de las emisiones y, por tanto, del crecimiento, la OACI ha respaldado el concepto de un futuro “crecimiento neutro en carbono” de la industria. Esto se basa principalmente

en las compensaciones de carbono de la aviación - ampliamente condenadas por más de 100 grupos de la sociedad civil en 2016 [6] - y en los agrocombustibles, que son falsamente clasificados como “carbono neutro”.

2) Cualquier uso a gran escala de agrocombustibles en la aviación tendrá que basarse en el aceite de palma.

Como demostrará un nuevo informe de Biofuelwatch [7], el único tipo de agrocombustibles que es adecuado para los aviones y que podría producirse en cantidades importantes sin problemas técnicos es el producido a partir del Aceite Vegetal Hidrotratado (HVO, por su sigla en inglés). Se habla de combustibles de aviación a partir del azúcar, la madera o las algas, pero permanecen en el campo de la ciencia ficción, aunque se hayan producido pequeñas cantidades a costos exorbitantes. El HVO se basa en la tecnología y la infraestructura desarrollada para las refinerías de petróleo. Durante el año 2016 representó el 4 por ciento de la producción mundial de agrocombustibles, pero creció más de diez veces más rápido que los agrocombustibles en general [8]. En la actualidad, los combustibles HVO para aviones son sustancialmente más caros que el diesel HVO utilizado en los coches. Sin embargo, las compañías esperan que pronto se apruebe la mezcla de hasta el 15 por ciento del diesel HVO más barato con combustibles a reacción basados en petróleo, lo que implicaría que con una simple extensión de los actuales subsidios de los agrocombustibles a la aviación podría ser suficiente para crear un nuevo mercado de importancia. La materia prima representa el 60-80 por ciento del costo de los combustibles HVO, y el aceite de palma es, por lejos, el más barato, aparte del aceite de cocina y las grasas animales, que escasean. Además, el proceso de refinación es más barato en el aceite de palma que en otros aceites vegetales.

Tal como escribí en el boletín del WRM de mayo [9], en los últimos años la producción de HVO ha sido responsable del fuerte incremento en el uso del aceite de palma en los agrocombustibles de la UE, por lo que si las aerolíneas comenzaran a utilizarlo a gran escala, el uso del aceite de palma inevitablemente crecería más.

Hasta ahora las aerolíneas han evitado usar el aceite de palma en el limitado número de vuelos con mezclas de agrocombustibles, por temor a una mala publicidad. Ciertamente la OACI no saldrá públicamente “apoyando” el aceite de palma. Sin embargo, no es posible un incremento de los agrocombustibles de la aviación sin el uso del aceite de palma.

El mayor productor de HVO, Neste Oil, trabaja en una opción para utilizar el aceite de palma en los motores de aviones: clasificando una fracción del aceite de palma crudo como “residuo”. [10] Esto es motivo de controversia porque Neste se niega a revelar cuánto de su “78% de deshechos y residuos” consiste en aceite de palma propiamente dicho. Al mismo tiempo, Indonesia y Malasia han intensificado su presión para que la Unión Europea no “discrimine” el aceite de palma en los agrocombustibles, utilizando y amenazando con recurrir a negociaciones y acuerdos comerciales para proteger sus mercados en crecimiento [11]. Una vez que exista un mercado de agrocombustibles para la aviación, es de esperar que ocurran otras presiones y tácticas similares.

3) Aun cuando el nuevo mercado para los agrocombustibles de la aviación siga siendo pequeño, su mero anuncio y propaganda podría desencadenar en más acaparamientos de tierra e inversiones en aceite de palma.

La exageración sobre un mercado futuro puede tener impactos tan severos como la demanda real. Así, la ONG ActionAid constató que en mayo de 2013, los inversores europeos habían adquirido 6 millones de hectáreas de tierra en el África subsahariana para la producción de agrocombustibles

para la Unión Europea. Sin embargo, la Unión Europea no ha importado prácticamente ninguna materia prima de agrocombustibles de África. El acaparamiento de tierras en tan vasta escala fue legitimado e incentivado por la mera “promesa” de una futura demanda.

Oponerse al avance de los agrocombustibles para la aviación - tanto en la OACI como en diferentes países y regiones - será vital para evitar que surja otro mercado de aceite de palma y se alimente el aumento de plantaciones. Al mismo tiempo, es importante que la sociedad civil no le siga inadvertidamente el juego a las empresas de plantaciones exagerando la probable escala de un futuro mercado y contribuyendo así al bombo que lo rodea.

Almuth Ernsting, almuthbernstinguk [at] yahoo.co.uk

Biofuelwatch, http://www.biofuelwatch.net/

[1] Proposed ICAO Vision on Aviation Alternative Fuels, 2017, https://www.icao.int/Meetings/CAAF2/Documents/CAAF.2.WP.013.4.en.pdf

[2] BP Statistical Review of World Energy, June 2017, bp.com/content/dam/bp/en/corporate/pdf/energy-economics/statistical-review-2017/bp-statistical-review-of-world-energy-2017-renewable-energy.pdf

[3] Sub Group on Advanced Biofuels, European Commission, February 2017, platformduurzamebiobrandstoffen.nl/wp-content/uploads/2017/07/2017_SGAB_Cost-of-Biofuels.pdf

[4] National greenhouse gas inventory data for the period 1990-2014, UNFCCC, http://unfccc.int/resource/docs/2016/sbi/eng/19.pdf

[5] IATA Forecasts passenger demand to double over 20 years, October 2016, http://www.iata.org/pressroom/pr/Pages/2016-10-18-02.aspx

[6] International Civil Society Statement, September 2016, fern.org/sites/fern.org/files/Final_September.pdf

[7] Biofuelwatch’s report on aviation biofuels will be available at biofuelwatch.org.uk/2017/aviation-biofuels from 6th October 2017

[8] Renewables 2017, Global Status Report, http://www.ren21.net/wp-content/uploads/2017/06/17-8399_GSR_2017_Full_Report_0621_Opt.pdf

[9] Demanda fabricada: los impulsores de las políticas detrás del crecimiento implacable del aceite de palma, Boletín 239 del WRM, abril-mayo de 2017, http://wrm.org.uy/es/articulos-del-boletin-wrm/seccion1/demanda-fabricada-los-impulsores-de-las-politicas-detras-del-crecimiento-implacable-del-aceite-de-palma/

[10] Palm Fatty Acid Distillate (PFAD) is the non-edible portion of crude palm oil, which would otherwise be used for soaps, cosmetics, etc.

El destilado de ácido graso de palma (PFAD, por sus siglas en inglés) es la porción no comestible del aceite de palma crudo, que también podría usarse para la fabricación de jabones, cosméticos, etc.

[11] Palm oil for fighter jets, Euractiv, September 2017, euractiv.com/section/biofuels/news/palm-oil-for-fighter-jets-under-eu-attack-producers-seek-alternatives/