

La aviación es el transporte más contaminante

ORNELA DE GASPERIN QUINTERO

A pesar de haberse establecido un consenso científico global, la tragedia climática se incrementa año con año, porque no hemos cambiado o reformado la causa que origina la debacle: el actual sistema económico capitalista. En este sistema se plantea hacer crecer cualquier sector que contribuya al Producto Interno Bruto (PIB), exponencial e infinitamente, sin importar si ese sector es útil o perjudicial para la humanidad. Los dogmas económicos actuales tienden al crecimiento de todos los sectores de las economías del mundo, a pesar de que el planeta tiene recursos limitados. Ese crecimiento se alienta con el propósito de producir más capital, no de satisfacer necesidades humanas.

Un ejemplo clave de este proceso es el de la aviación: ésta genera alrededor de 3.5 por ciento de las emisiones de gases mundiales. Además, la aviación es el medio de transporte más injusto que hay. El 80 por ciento de la humanidad jamás ha usado un avión; cada año, menos de 4 por ciento de la población mundial toma vuelos internacionales y sólo 1 por ciento de las personas que vuelan, generan la mitad de las emisiones de la aviación. La escala de contaminación generada por un solo vuelo es apabullante: un vuelo México-París, contamina más que una persona, de la población más pobre del mundo, en un año; el mismo nivel de contaminación que producen en una sola hora, los vuelos privados.

Es el medio de transporte más injusto que hay: 80 por ciento de la humanidad jamás ha usado un avión

Aunque se plantean distintas ideas para solucionar el problema de la contaminación de la aviación, como ganancias en eficiencia, los bonos de carbono, aviones eléctricos, aviones que funcionan con biocombustibles, ninguna de



▲ "Un vuelo México-París contamina más que una persona, de la población más pobre del mundo, en un año; el mismo nivel de contaminación que producen en una sola hora, los vuelos privados". Foto Reuters

estas opciones ha dado resultados. Empezando por las ganancias en eficiencia, en una economía enfocada en crecer, la eficiencia no es la solución para la aviación. Aunque los avances tecnológicos podrían y deberían ser nuestros aliados contra la catástrofe climática (como las baterías con mayor vida), en un mundo enfocado en desarrollar todos los sectores económicos que contribuyen al crecimiento del PIB, como sucede ahora, estos avances son nuestros enemigos.

Las ganancias en eficiencia requieren mayor uso de energía. Este fenómeno se conoce como la paradoja de Jevons o efecto rebote, descrita por William Stanley Jevons, quien registró que durante la Revolución Industrial la máquina de vapor inventada por James Watts, que era más eficiente que la previa de Thomas Newcomen, llevó a aumentos globales en el uso de carbón (y no a su disminución, como se esperaba). Del mismo modo, los vehículos y aviones más eficientes

han llevado a mayor, no menor, consumo de gasolina y emisiones. Tampoco se pueden compensar las emisiones a través de bonos o créditos de carbono. La idea detrás de las compensaciones de carbono es simple: protege un fragmento de selva, que, si talada, generaría la misma tonelada de carbono que tu vuelo. Cada crédito de carbono en teoría compensa una tonelada de CO₂, y empresas o individuos compran créditos para "compensar" las emisiones asociadas a sus productos. Los créditos los venden proyectos privados que dicen absorber CO₂. Sin embargo, 94 por ciento de las compensaciones de carbono no tienen valor, pero sí despojan a pueblos indígenas de sus tierras y privatizan sus derechos y recursos.

Los aviones eléctricos siguen contaminando, en primer lugar, porque generar baterías requiere de agua, minería y deforestación, y en segundo lugar porque la energía que se usa para recargar esas baterías todavía viene de energía de fuentes fósiles.

También se propone usar agrocombustibles que usan maíz, soya, girasol, o palmas. Aunque a la hora de quemar un biocombustible, estos emiten tanto CO₂ como absorbieron durante su crecimiento, esto no considera las emisiones causadas por el transporte y uso de fertilizantes de las plantas. La industria lleva más de una década prometiendo el aumento del uso de biocombustibles en la aviación, pero en la actualidad menos de 0.01 por ciento del combustible de aviación es biocombustible. Otro riesgo relacionado con los biocombustibles es que se talen bosques para usar la madera como fuente de biocombustible.

El problema de fondo es que el crecimiento del tráfico aéreo no se cuestiona, y las soluciones propuestas están lejos de lograr el fin del impacto climático de la aviación.

No hay justicia climática sin justicia social.

ornela.gasperin@gmail.com