





Vol

lar

sin contaminar: responsabilidad de todos

Ante el notable descenso de los precios de los billetes de avión, crece el uso de este medio de transporte y la contaminación que producen la multiplicación de rutas y frecuencias aéreas

Nadie se plantea que utiliza en exceso el avión. Al contrario, cada vez son más las personas que se valen de este medio de transporte, cada vez se utiliza con más frecuencia y cada vez el coste del billete es menor. La multiplicación del tráfico y de la oferta aérea redonda en una mayor comodidad y movilidad de millones de personas. Pero estos beneficios tienen un precio, y muy caro, para el planeta, para el medio ambiente y para la capa de ozono, afectados gravemente por la contaminación que causa el uso excesivo de estos aparatos.

Se ha calculado que un pasajero que realiza un viaje de ida y vuelta entre Londres y Nueva York genera el mismo nivel de emisiones que el que se produce para calentar una casa durante un año entero. Ante esta nueva realidad, la Unión Europea ha tomado la iniciativa. En diciembre de 2006 redactó una directiva

que intenta reducir el impacto contaminante de los aviones. La aplicación de esta norma, pendiente de la aprobación en el Parlamento Europeo y en los países miembros, repercutirá en el precio de los pasajes con incrementos moderados para el consumidor. Sin embargo, en opinión de algunos sectores, la medida es insuficiente para evitar la contaminación creciente que supone la aviación. Entre 1990 y 2004, los gases de efecto invernadero procedentes de los aviones aumentaron un 87% y, según las previsiones de la UE, se duplicará con creces de aquí a 2020.

LO QUE CONTAMINA UN AVIÓN

Los aviones suponen un 3% de las emisiones de dióxido de carbono (CO₂) en la UE, según el informe "La aviación y la atmósfera global" del Panel Intergubernamental de Cambio Climático. Aunque no parezca una proporción relevante, hay que tener en cuenta que aumentará de forma considerable en los próximos 50 años hasta representar, según algunas

previsiones, el 15% del total de emisiones. Además, el CO₂ puede permanecer en la atmósfera durante centenares de años. Por todo ello, la contaminación generada por el tráfico aéreo puede hacer que los esfuerzos de reducción de emisiones en otros sectores no hayan servido para nada.

Además del CO₂, los aviones emiten otros gases de efecto invernadero que no se incluyen en ese 3%. Dos de estos gases son el óxido nítrico y el dióxido de nitrógeno, que aumentan las concentraciones de ozono en la troposfera (las capas más bajas de la atmósfera), lo que influye en el calentamiento global. Los aviones también emiten vapor de agua, que ayuda a la formación de las estelas de condensación que dejan los aviones tras de sí y a la formación de 'nubes cirrus'. Ambos, estelas y 'nubes cirrus', repercuten en el calentamiento del planeta. Otros contaminantes emitidos son pequeñas partículas de sulfato y hollín, que inciden asimismo en la formación de nubes.

Aunque persisten algunas incertidumbres respecto a los efectos de estos gases, se ha constatado que todos inciden de una forma u otra sobre el clima. Por ello, se calcula que el impacto de la aviación es de dos a cuatro veces mayor que el efecto aislado de sus emisiones de CO₂. Según datos de la UE, sólo los aviones que so-

brevuelan el continente emiten más gases de efecto invernadero que algunos sectores industriales en Europa, como la industria del acero o las refinerías.

EL ORIGEN DEL PROBLEMA

El gran problema es que hasta ahora no ha habido forma de poner freno a esa contaminación, ya que las emisiones de los vuelos internacionales han quedado expresamente fuera de los objetivos del Protocolo de Kyoto, que establece reducciones en las emisiones por países (por tanto, sólo se han incluido los vuelos nacionales). En su lugar, el Protocolo "invitaba" a la Organización Civil de Aviación Internacional (ICAO) a iniciar acciones para reducir las emisiones.

Hasta la fecha, la ICAO no ha emprendido ninguna práctica encaminada para este fin, pese a que la proliferación de nuevas compañías aéreas y la oferta de billetes económicos han hecho crecer de manera notable el número de vuelos en los últimos años. A este crecimiento han contribuido también las ventajas fiscales de las que ha gozado el sector, ya que la aviación está exenta de pagar IVA y los impuestos por combustible —la razón de esta última exención se basa en un acuerdo internacional, suscrito hace más de medio siglo, con el que se pretendía potenciar el comercio aéreo internacional—.



ENTRE 1990 Y 2004, LOS GASES DE EFECTO INVERNADERO DE LOS AVIONES AUMENTARON UN 87% Y SE ESTIMA QUE SE DUPLICARÁN CON CRECES DE AQUÍ A 2020



El pasado mes de diciembre, la Comisión Europea propuso controlar las emisiones de los aviones con una directiva que aún tiene que ser aprobada por los países miembros y el Parlamento europeo. La directiva establecerá un control sobre los vuelos comunitarios y sobre todos los vuelos internacionales que despeguen o aterricen en la UE a partir de 2011 y 2012. Desde entonces, las compañías aéreas, ya incluidas en el sistema de comercio de emisiones, deberán pagar si contaminan más de lo permitido. Eso implica que dispondrán de unos derechos de emisiones de CO₂ limitados (lo que supondrá un número máximo de vuelos) que recibirán de forma gratuita. Las compañías que superen ese límite, o bien deberán pagar una multa o bien podrán comprar los derechos 'extra' de emisión en subastas, como sucede con otros sectores económicos en los que se aplican medidas para la reducción de emisión de gases.

MEDIDA INSUFICIENTE

Las compañías aéreas han protestado por esta directiva porque, aseguran, les afectará negativamente desde un punto de vista económico. No obstante, la UE prevé que si las empresas plasman el coste adicional de los derechos de emisión subastados en el precio de los pasajes, estos sólo deberían subir entre 1,8 y 9 euros hasta el 2020. Por su parte, grupos ecolo-

gistas como la Federación de Aviación y Ambiente (AEF), asociación británica sin ánimo de lucro, se quejan de que la UE ha cedido a la presión de la industria y que la directiva es insuficiente para hacer disminuir el alarmante crecimiento de la aviación. Aún se podría, afirman, eliminar las exenciones fiscales de las que se ha beneficiado la industria aérea durante años. La AEF calcula que sólo la exención sobre combustible supone para la industria aérea un ahorro de 35.000 millones de euros.

Por otro lado, ¿sabrá el consumidor si los presumibles incrementos de precio responderán a esos derechos de emisiones? La UE ya ha advertido de que los derechos de emisión gratuitos no tienen por qué suponer un incremento en el coste del pasaje, puesto que a la empresa no le cuesta nada. La subida por este motivo sólo se daría si la empresa tuviera que comprar en subasta más derechos de emisión de los que se le han adjudicado.

No obstante, este extremo será de difícil seguimiento porque no hay una legislación que regule los precios y que obligue a detallar en función de qué conceptos se realizan los incrementos de tarifas. Desde los distintos grupos ecologistas aseguran que lo importante en este caso es evitar que las empresas aéreas suscriban acuerdos monopolistas y aumenten de manera simultánea el precio de los pasajes. ◀

DENTRO DE CINCO AÑOS, LAS COMPAÑÍAS AÉREAS DEBERÁN PAGAR SI CONTAMINAN MÁS DE LO PERMITIDO

TRENES DE ALTA VELOCIDAD Y CUPONES DE EMISIÓN DE GASES

El problema del crecimiento desmesurado del tráfico aéreo no se encuentra en la persona que contrata un vuelo una vez al año, sino en el uso del avión de forma innecesaria y de forma continuada. Entre las soluciones que se han propuesto para evitarlo, la Federación de Aviación y Ambiente (AEF) sugiere que todos los vuelos de corta distancia en la UE se cubran con trenes de alta velocidad.

Otras entidades defienden como medida la compra voluntaria de cupones de emisiones de gases por parte del ciudadano que adquiere un pasaje de avión. La iniciativa concienciaría a los ciudadanos, aunque no está claro - asegura la organización de grupos ecologistas Airport Watch- que realmente sirva para evitar el CO₂ de los vuelos.

Por ello, Airport Watch reclama la eliminación de las exenciones fiscales a la industria aérea y pide al ciudadano que se plantee si realmente necesita coger esos aviones o si puede hacer el viaje en tren.

Por ejemplo, si se trata de un viaje de trabajo donde está programada una sola reunión, ¿sería posible optar por la videoconferencia? Cómo evitar que la sociedad sea "avión-dependiente" con las continuas ofertas de vuelos baratos o cómo pedir a países en desarrollo que renuncien a esa contaminación si no lo hacemos nosotros, son algunas de las preguntas que lanza esta organización.

