La Unión Europea y su solución sin porvenir para un sector del transporte a prueba de clima: cuanto más combustible gastes, más verde serás

Para los fabricantes de automóviles y los políticos ansiosos por parecer “verdes” sin enfrentar directamente el problema del incremento creciente de las emisiones ocasionadas por el transporte, los biocombustibles son “el sabor del mes”. La moda también pegó fuerte en la Unión Europea. El 10 de enero, la Comisión Europea presentó su nuevo anteproyecto para la energía y los biocombustibles, que puede resumirse en apenas ocho palabras: malas noticias para la gente y el clima.

El documento de la Comisión propone que para 2020 el 10% del combustible utilizado para el transporte (con exclusión del utilizado en la aviación) en toda la Unión Europea sea biocombustible. El mismo se fabricaría a partir de diversos cultivos, por ejemplo colza, maíz, remolacha azucarera, palma aceitera, caña de azúcar y soja. Algunos de estos cultivos para biocombustible se plantarán dentro de la Unión Europea, donde sin embargo la capacidad es limitada, de modo que cuanto mayor sea la demanda europea de este combustible “verde”, mayor será la proporción cultivada en los países del Sur. Puesto que la Comisión se ha fijado un objetivo proporcional a la cantidad de combustible utilizado en el transporte en su conjunto, los aumentos del uso de combustible harán aumentar aun más este volumen. Actualmente la causa del aumento de emisiones de incremento más rápido en la Unión Europea es el combustible para el transporte, por lo que la demanda de las importaciones de biocombustibles del Sur será considerable.

Esto es especialmente alarmante pues cada vez hay más pruebas de que la demanda europea actual de biocombustibles está espoleando la destrucción de los bosques y la conversión de ecosistemas ricos en biodiversidad en todo el mundo, de Sudamérica al sudeste asiático.

En Camerún, por ejemplo, la mayor plantación de palma aceitera SOCAPALM se está expandiendo a expensas de los bosques tradicionalmente utilizados por las poblaciones locales. Esta expansión es causa de los conflictos territoriales de las poblaciones Bagyeli, Bulu y Fang, cuyas tierras han sido confiscadas sin que mediara compensación. Los puestos de trabajo creados en las plantaciones, que rara vez emplean a la población local, son a menudo temporales, sin contratos laborales ni seguros de salud o accidentes, y los salarios son extremadamente bajos: un trabajador no calificado gana poco más de un euro por una jornada laboral de doce horas. Los productos agroquímicos y los residuos líquidos de las refinerías contaminan los cursos de agua vecinos, reduciendo aun más el sustento de la población local.

Además de poner en peligro el sustento de las poblaciones locales y provocar más deforestación y conversión a la agricultura intensiva, muchos biocombustibles aumentan, en lugar de disminuir, las emisiones de gases de efecto invernadero a lo largo de la producción y el procesamiento. Un reciente estudio del impacto ambiental de la palma aceitera cultivada en el sudeste asiático realizado por el grupo conservacionista Wetlands International demostró que su uso en Europa generaría hasta diez veces más CO₂ que las emisiones equivalentes de gasolina. El informe de la Comisión menciona tales amenazas apenas al pasar y en su lugar elogia los biocombustibles en tanto oportunidad para las economías del Sur. No reconoce que las ganancias del mercado de

biocombustibles orientado a la exportación beneficiará a muy pocos en el Sur, mientras que muchos se enfrentarán a la pérdida de sus tierras tradicionales debido a la plantación de monocultivos y el aumento de los alimentos básicos. Puesto que los objetivos europeos para los biocombustibles promoverían la producción de biomasa en los países del Sur, la UE podría ser responsable de la reducción de la superficie de las tierras dedicadas a la producción de alimentos, erosionando así la seguridad alimentaria local e internacional. Al igual que los objetivos europeos, los objetivos estadounidenses para biocombustibles han sido criticados por requerir una proporción excesiva del maíz cosechado (20% en 2006). La demanda de EEUU de biocombustibles fabricados a partir del maíz ya ha aumentado el déficit global de granos, incrementando los precios de los alimentos básicos, como las tortillas en México.

La propuesta de la Comisión Europea también guarda silencio sobre otro asunto clave: el interés de la industria de la biotecnología en la promoción de los biocombustibles. Las variedades modificadas genéticamente de varios cultivos utilizados hoy para biocombustibles (con inclusión del maíz, la soja y la colza) han sido muy resistidas en tanto alimento, sobre todo en Europa. La industria espera que al promoverlos como biocombustibles estos cultivos tendrán más aceptación.

El aumento de los volúmenes de transporte es el verdadero asunto que la estrategia energética de la Unión Europea debería estar intentando solucionar. La inversión en transporte público bien diseñado y accesible es esencial, pero el anteproyecto de la Unión Europea no hace ninguna mención al respecto. El documento no deja dudas de que la "seguridad energética", no el cambio climático ni la reducción de la huella ambiental de la Unión Europea, es el principal objetivo del aumento del uso de biocombustibles en el sector del transporte europeo. Eso puede explicar que no se esté prestando atención a las medidas en el sector del transporte que podrían resultar en ganancias mucho mayores en cuanto al cambio climático. Límites de velocidad y una mejor relación peso/potencia para los automóviles y camiones nuevos podrían resultar en idénticos ahorros, e incluso podría ahorrarse mucho más si se adoptaran neumáticos eficientes en cuanto al combustible y se redujera el consumo de carburantes mediante motores más pequeños en los autos de pasajeros. Y todo esto antes de pasar al ahorro de combustible generado por la sustitución de los sistemas de transporte individuales por planes inteligentes de transporte público. La Comisión descarta todas estas opciones en tanto marginales y no dignas de seguimiento; antes que modificar el sistema de transporte europeo para que no perjudique el clima, prefiere importaciones riesgosas de biocombustibles que probablemente socaven las políticas climáticas y ambientales. No sorprende entonces que más de 60 organizaciones por la justicia social y el medio ambiente ya estén llamando a que se detengan los objetivos sobre biocombustibles de la Unión Europea.

Por Jutta Kill, FERN, correo-e: jutta@fern.org, www.fern.org, www.sinkswatch.org. Este artículo aparecerá en el número 150 de Red Pepper, de marzo de 2007, "Temperature Gauge", <http://www.redpepper.org.uk/>