
¿Hasta qué punto es creíble la compensación de las emisiones de carbono?

El aeropuerto de Eindhoven, en los Países Bajos, ha anunciado ser el primer aeropuerto de Europa donde los pasajeros, a partir de mayo del 2007, podrán compensar las emisiones causadas por su vuelo realizando una donación para proyectos de plantación de árboles. Sin embargo, la semana pasada, grupos de activistas de Londres criticaron esta forma de compensar las emisiones de carbono. Entonces, ¿hasta qué punto es creíble esta compensación?

El aeropuerto de Eindhoven coopera con la firma GreenSeat, la cual calcula y cobra las tarifas por compensación, y con la Fundación FACE que dirige proyectos de plantación de árboles. Pero no son los únicos que compensan las emisiones. Las empresas Carbon Neutral Company, objetivo del grupo activista británico la semana pasada, Climate Care y Offset My Life, comparten el mismo mercado en expansión. En 2006, el mercado de compensación de carbono se triplicó en comparación con el año anterior, y se espera que alcance un valor de 450 millones de Euros de aquí a tres años.

Sin embargo, según la organización Carbon Trade Watch (CTW), que forma parte del Transnational Institute con sede en Ámsterdam, la compensación de carbono no es más que una versión moderna de las indulgencias, el sistema de impuestos a los pecados inventado por la Iglesia Católica a fines de la Edad Media. “Los Perdonadores de los tiempos modernos están fabricando lo que afirman ser buenas acciones climáticas a través de proyectos que supuestamente reducen o evitan las emisiones de gases de efecto invernadero”, escribe la organización CTW en su reciente informe, “The Carbon Neutral Myth”.

Su autor, Kevin Smith, argumenta que es imposible evaluar cuánto CO₂ retienen los árboles. Para empezar, hay una distinción entre el carbono fósil encerrado y el que forma parte del ciclo vivo del carbono. Es sencillo convertir carbono encerrado en carbono activo – lo hacemos todo el tiempo al quemar combustibles fósiles – pero no es posible volver a encerrarlo. Una vez que está activo, el carbono puede ser retenido por un tiempo en el tronco de un árbol, pero finalmente la madera será quemada o se pudrirá, liberando nuevamente el carbono en la atmósfera. Por esta razón, la oficina británica de control de la publicidad ordenó al Scottish and Southern Energy Group (SSE) que dejara de hacer este tipo de afirmaciones en sus folletos.

Debido a las crecientes críticas a los programas de plantación de árboles, las empresas de compensación de carbono han comenzado a refugiarse en otras modalidades de compensación como la inversión en proyectos de energía renovable o de eficiencia energética que reducen las emisiones en otros lugares, conocidas como Mecanismo de Desarrollo Limpio (MDL) y Aplicación Conjunta (IC). Piensen en paneles solares, parques eólicos y conversión de excrementos y desperdicios en energía. Smith es también escéptico sobre tales proyectos; sostiene que no se puede evaluar cuánto se redujeron las emisiones, ya que no es posible realizar con precisión una comparación entre ambas situaciones, con y sin proyecto.

Entonces, ¿deberíamos dejar de viajar por completo? El activista Kevin Smith distingue entre las

emisiones necesarias (transportes indispensables e inevitables), y las emisiones de lujo (viajes cortos para los cuales existen alternativas, vuelos por vacaciones). Ya que la compensación de emisiones de carbono es un mito, según Smith, no es correcto hacer creer a la gente que puede seguir actuando como lo hace. “Este barniz ecologista es simplemente una pantalla de humo que obstaculiza la búsqueda de soluciones”, dice Smith.

En representación de Carbon Neutral, Sue Welland dijo a la BBC: “lo que hacemos es ayudar a las empresas a medir y reducir sus emisiones; y cuando no pueden reducir sus emisiones, las ayudamos a compensarlas”.

La cuestión principal – tal vez un tema de conciencia – es definir si determinadas emisiones son necesarias o son un lujo. El Ministro británico de Medio Ambiente, David Miliband, dijo el mes pasado: “La primera etapa debería consistir siempre en ver cómo podemos reducir y evitar las emisiones.” Pero reducir la cantidad de vuelos difícilmente sea de interés para los aeropuertos. El director del Aeropuerto de Eindhoven, Bart de Boer, reconoció que su iniciativa no disuadirá a la gente de volar. “Pero eso tampoco es mi tarea aquí”, observó.

Green Prices, 27 de febrero de 2007, enviado por Kevin Smith, correo electrónico: kevin@carbonradewatch.org, autor de “The Carbon Neutral Myth. Offset Indulgences for your Climate Sins”, Transnational Institute, http://www.tni.org/detail_pub.phtml?know_id=56&menu=