

El precio de la contaminación aérea

Los pasajeros han perdido la cuenta de cuántas tasas y cargos pagan cada vez que vuelan y que, en muchos casos, superan al importe del propio billete. A las tradicionales tasas aeroportuarias, le han seguido en los últimos dos años un cargo extra por emitir el billete y otro para sufragar el encarecimiento del petróleo. Aerolíneas y pasajeros podrían afrontar también pagos por contaminar si prosperan los planes de la UE



El Ejecutivo comunitario, uno de los mayores activistas en pro del cumplimiento del protocolo de Kyoto, quiere hacer pagar a las aerolíneas por el dióxido de carbono (CO₂) —el principal gas causante del calentamiento de la Tierra— que emiten los más de 25.000 aviones que surcan a diario el cielo europeo. Un solo vuelo de ida y vuelta entre Madrid y China origina tantas emisiones como la calefacción, luz y cocina de un hogar durante un año y más que un coche en doce meses, según ha reiterado en varias ocasiones el comisario europeo de Medio Ambiente, Stavros Dimas.

Pero el problema, añade Dimas, no son las emisiones de la aviación a día de hoy, que sólo supone el 3% del total. El problema que ve la UE es que las emisiones de las aerolíneas aumentan mucho más rápidamente que las emisiones del resto de sectores económicos, debido al incremento del 5% en el número de vuelos anuales. Mientras que la UE trabaja para que en siete años, las emisiones en toda la región sean un 8% inferiores a las que había en 1999, los vuelos internacionales han aumentado sus emisiones hasta la fecha un 73%. Cifra que se duplicará de aquí a 2012.

Por este motivo, la Comisión Europea ha decidido tomar cartas en el asunto. Así, a finales de septiembre inició los trámites para que se apruebe la inclusión de la aviación comercial entre los sectores —eléctricas, cementeras,...— a los que se les aplica las normas del protocolo de Kyoto. Esta medida afectaría a todas las aerolíneas que operen vuelos internacionales —que suponen el 60% de las emisiones— desde cualquier aeropuerto europeo, sea cual sea su nacionalidad. A estas aerolíneas, según el sistema vigente desde enero, se le asignarían unos permisos para emitir un determinado número de toneladas de CO₂ al año. De superar esta cantidad tendría que ir a comprar permisos de emisión a las compañías que no los hayan agotado. Esta es la medida, que a día de hoy cobra más cuerpo, pero la UE sigue sin descartar otras opciones, como impuestos u otros cargos.

Incremento del gasto

Sea cual sea, finalmente, el mecanismo adoptado, el impacto económico en los costes va a ser importante. Algunos organismos, como la OACI, dependiente de la ONU, cifran entre 13.000 y 50.000 millones de euros al año el coste que tendría que aplicar un sistema para cobrar a las aerolí-

LA COMPRA DE LOS PERMISOS

A las aerolíneas, según el sistema vigente desde enero, se les asignarán unos permisos para emitir CO₂. Si han agotado sus topes pueden comprar permisos a otras empresas.



Las aerolíneas tendrán que pagar entre 13.000 y 50.000 millones de euros por la emisión de CO₂

neas por sus emisiones de gases contaminantes. Un coste que, como casi siempre, va a recaer sobre el bolsillo de los consumidores. Las estimaciones elaboradas por el Ejecutivo comunitario concluyen que los costes en esos derechos y las inversiones en motores más eficaces encarecerán en nueve euros los billetes. Sin embargo, diversos estudios sitúan este coste por encima de los 100 euros.

Como era de esperar, la propuesta no ha sentado muy bien en el sector. La Asociación Internacional del Transporte Aéreo (IATA) no tardó en mostrar su oposición frontal a un plan, que en su opinión, no va a contribuir a resolver el problema del calenta-

miento global de la tierra. "Una solución europea no es una solución por completo. Los esfuerzos unilaterales regionales solo serán una distracción para dar una respuesta global al calentamiento de la Tierra", aseguró el presidente del organismo, Giovanni Bisignani, en un comunicado remitido días después del anuncio de Bruselas. Pero el presidente de la IATA va más allá y niega que la aviación contamine tanto como ha dejado entrever Bruselas. "Hay que disipar esa idea de que el transporte aéreo es una industria sucia. El consumo actual es de 3,5 litros por pasajero a los cien kilómetros, es decir, el mismo que el de un utilitario de bajo consumo", añadió Bisignani, que

INCREMENTO DE LOS VUELOS

El problema que ve el comisario europeo de Medio Ambiente Stavros Dimas, es que los vuelos han aumentado este año un 5%, con el consiguiente incremento de la contaminación.

acusa a la burocracia europea de causar un exceso de emisiones. "La ineficacia de los sistemas de control de tráfico aéreo por parte de los gobiernos hace que las aerolíneas emitan hasta 48 millones de toneladas de CO2 innecesarias cada año", advirtió Bisignani, que cifra este coste en 4.000 millones.

Pero la oposición del sector no es el único problema al que se enfrenta la UE para sacar adelante la medida, que podría entrar en vigor en 2008. También se puede chocar una vez más frontalmente con Estados Unidos si trata de regular también a las líneas aéreas que no son de Europa. El Ejecutivo de George Bush y la ONU aseguran que la UE sólo tiene autoridad sobre las compañías comunitarias, pero no sobre las de otros países.



"La base legal de la propuesta de la Comisión para pedir participación de las aerolíneas que no son de la UE nos parece poco clara, y hay serias dudas acerca de si tal propuesta sería consistente con las obligaciones internacionales", han advertido funcionarios estadounidenses durante las últimas semanas.

Mientras que la Comisión sigue adelante con sus planes, la industria aérea sigue tomando medidas por su cuenta. Es el caso de la Asociación Británica por una Aviación Sostenible, integrada por las compañías British Airways, Virgin Atlantic, Airbus y el operador aeroportuario BAA. Dichas compañías han anunciado una estrategia común para mejorar la eficiencia energética en el sector. Para lograrlo, la asociación trabaja actualmente en la creación de un nuevo modelo de avión previsto para 2020 que reducirá en un 50% el CO2 emitido y la contaminación acústica. ●