El engaño de los biocombustibles puede agravar el hambre y la desigualdad

Tiempo de lectura: 4 min.

Jennifer Clapp
Olivier De Schutter

Otra importante fuente de emisión de gases de efecto invernadero se dispone a usar biocombustibles para «descarbonizarse». El sector del transporte marítimo se suma así a las industrias automotriz y aeronáutica en considerar esta alternativa «más limpia» a los combustibles fósiles como un modo de reducir sus emisiones sin hacer cambios sustanciales en sus actividades. Pero es habitual que se exageren los beneficios de los biocombustibles y que se subestimen sus costos.

El transporte marítimo internacional utiliza cada año más de 300 millones de toneladas de combustibles fósiles (alrededor del 5% de la producción mundial de petróleo). El sector es responsable del 3% de la emisión mundial de gases de efecto invernadero, superando a potencias industriales como Alemania o Japón.

La Organización Marítima Internacional (OMI), organismo de las Naciones Unidas encargado de la regulación marítima, quiere cambiar esta situación. En 2023, se comprometió a reducir las emisiones del transporte marítimo un 20% (con aspiración de llegar al 30%) en 2030, y un 70% (u 80%) en 2040. Desde entonces, ha estado trabajando con sus 176 estados miembros para negociar un conjunto de medidas que permitan promover estos objetivos y lograr que las emisiones del transporte marítimo sean «cercanas a cero» en 2050.

Pero la fecha límite para formular un marco definitivo (abril de 2025) ya está cerca, y las negociaciones del mes pasado en Londres no produjeron grandes avances. Como señaló Constance Dijkstra, directora de políticas de la OMI en la organización activista Transport & Environment: «Todavía no conocemos la reducción de emisiones que se espera de los barcos, ni qué combustibles y tecnologías se considerarán limpios». La respuesta a esas preguntas (y a la de si se adoptarán o no los biocombustibles) es la diferencia entre un gran avance o un desastre ambiental.

En la trayectoria actual, la OMI pondrá en vigor una «norma mundial» que obligaría a los buques a usar combustibles menos contaminantes durante la transición a alternativas descarbonizadas. Algunos miembros de la OMI (en particular, Brasil) sostienen que los biocombustibles deben ocupar un lugar central en la iniciativa. Esta propuesta generaría grandes beneficios para Brasil, que es un importante productor de biocombustibles agrícolas. Pero no hay en ella nada de sostenible.

Un estudio reciente prevé que con la inclusión de los biocombustibles en la norma mundial de la OMI, su uso podría extenderse al 36% de la actividad naviera internacional en 2030, el 59% en 2035 y el 76% en 2040. Dado que la producción de biocombustibles a partir de residuos sólo alcanza para cubrir una pequeña parte de la demanda del sector del transporte marítimo, sería necesario un gran aumento de la producción basada en cultivos como la palma, la soja y el maíz.

El mismo estudio calcula que el cultivo de esos vegetales demandaría en 2030 unos 35 millones de hectáreas adicionales (el equivalente a la superficie de Alemania o Zimbabue). Eso implica deforestar esas áreas, con la consiguiente eliminación de los depósitos de carbono que contienen. También puede llevar a una reasignación de tierras que hoy se destinan a la producción de alimentos y forrajes (aunque es probable que en la práctica, sea necesaria una expansión de la superficie agrícola que la compense).

Los efectos de este cambio indirecto en el uso de la tierra anularían cualquier ahorro de emisiones derivado del abandono de los combustibles fósiles. Además, como ha advertido la Organización de las Naciones Unidas para la Alimentación y la Agricultura, el desvío de tierras de cultivo hacia la producción de combustibles encarecerá los alimentos y dificultará el acceso de poblaciones vulnerables a una nutrición suficiente, en un momento en que el hambre y la malnutrición ya están en aumento. Según el Banco Mundial, un incremento de apenas el 1% en los precios mundiales de los alimentos puede hundir en la pobreza extrema a nada menos que

diez millones de personas.

Para colmo de males, el tipo de monocultivo a gran escala que es común usar en la producción de biocombustibles utiliza enormes cantidades de agua y fertilizantes contaminantes. La degradación ambiental resultante pondría en riesgo la producción futura de alimentos, de modo que incluso una adopción «transicional» de los biocombustibles provocará a largo plazo más inseguridad alimentaria, empeoramiento de indicadores sanitarios y aumento de la pobreza (agravado por el hecho de que la mayor parte de los beneficios económicos de la producción de biocombustibles quedan en manos de las grandes empresas agroindustriales, en detrimento de las pequeñas explotaciones).

Por todo ello, es necesario que la OMI excluya de su marco final los biocombustibles agrícolas y ponga el acento en alternativas sostenibles como los electrocombustibles y la energía eólica. Es esencial invertir desde ahora para garantizar un suministro suficiente de esos combustibles que permita a la industria naviera cumplir los objetivos de la OMI. Al mismo tiempo, la imposición de normas estrictas a los combustibles debe ir acompañada de un ambicioso gravamen a las emisiones de carbono del transporte marítimo; esto es necesario para generar ingresos que faciliten una transición equitativa del sector hacia nuevas soluciones energéticas.

El plazo de abril para ultimar estas medidas está cada vez más cerca. La importancia de descarbonizar el transporte marítimo es innegable, pero el uso de biocombustibles no servirá para cumplir ese objetivo y dañará la salud y el bienestar de las personas y del planeta durante años o incluso décadas. El sector del transporte marítimo debe mirar más allá de los biocombustibles e invertir en fuentes de energía realmente sostenibles, o nos hundirá a todos en un desastre ambiental.

Traducción: Esteban Flamini

https://www.project-syndicate.org/commentary/imo-global-fuel-standard-for-shipping-industry-must-exclude-biofuels-by-jennifer-clapp-and-olivier-de-schutter-2025-03/spanish

ver PDF
Copied to clipboard