

¿Por qué siempre se discute sobre el impacto de las emisiones del transporte terrestre y en cambio no se mencionan las emisiones del transporte aéreo o marítimo?

Actualmente, las emisiones del transporte terrestre son aún mucho mayores que las del transporte aéreo o marítimo. El hecho que se mencionen tan poco las emisiones del transporte aéreo y marítimo, sobre todo se debe a una cuestión de gestión, de lo que da testimonio la respuesta a la siguiente pregunta: ¿a quién se atribuyen las emisiones de un barco o avión: al país de salida, al de tránsito o al de destino? Aunque parece una cuestión ingenua, no lo es. De hecho, en la mayoría de los países, los combustibles de automoción soportan una fuerte fiscalidad, mientras que los combustibles aéreos no. Esto justifica el crecimiento del transporte aéreo en todo el mundo, afianzado por el fuerte impulso de las compañías aéreas de bajo coste, todo ello ha incrementado muchísimo las emisiones de gases de efecto invernadero a la atmósfera. En la Unión Europea, durante el período 1990-2002, las emisiones globales de gases de efecto invernadero se redujeron un 2,9 %, pero las emisiones atribuidas al transporte aéreo aumentaron en el mismo período en un 67 % (incluso con la mejora en la eficiencia energética de los aviones). Los tratados internacionales no intervienen en los sectores aéreo y naval, a pesar de que el protocolo de Kioto menciona explícitamente la obligación

¿Qué preguntaríamos sobre lo que podemos hacer?

de los países desarrollados de reducir las emisiones de gases de efecto invernadero imputables al transporte aéreo a través de la Organización Internacional de Aviación Civil. Los 188 países miembros de esta organización, sin embargo, no han sabido cómo establecer una regulación de las emisiones de CO₂ del sector.

Las líneas de actuación posibles van, por un lado, en mejorar la gestión del tráfico aéreo en tierra, con el fin de reducir el tiempo empleado por los aviones en mantener los motores en marcha antes de despegar y, por otro lado, mejorar la gestión del tráfico aéreo en vuelo para evitar los «atascos» en las llegadas, con el consiguiente tiempo de espera en aterrizar. La fiscalidad sobre los precios del combustible es otro factor que puede contribuir a la racionalización del uso del transporte aéreo, pero la principal dificultad de esta medida, dada la dimensión internacional del transporte aéreo, es la dificultad de alcanzar una armonización fiscal en todo el mundo.