

Fuente: boletín de ambientum

Las aerolíneas pagarán por el cambio climático

21/12/2007

Internacional | **Los vuelos con destino o salida desde cualquier país europeo tendrán una cuota de derechos de emisión asignada a partir de 2012, al igual que ya tienen los sectores industriales y energético. La propuesta de directiva adoptada ayer por los ministros de Medio Ambiente de la Unión Europea tiene como objetivo incluir a la aviación civil en la lucha contra el cambio climático, a la vista de su tendencia al incremento de emisiones desde 1990: han crecido un 100 por ciento.**

De esta forma, España, como el resto de países comunitarios, tendrá que asignar derechos de emisión de gases de efecto invernadero a las compañías con domicilio social en España y a los vuelos de compañías no españolas con entrada o salida en aeropuertos nacionales. Las únicas excepciones son los vuelos que se realicen en aviones de pequeño tamaño y que se consideren servicio público entre las islas Canarias y en el archipiélago de Madeira, por ser regiones ultraperiféricas, explicó la directora de la Oficina Española de Cambio Climático, Teresa Ribera.

La medida es controvertida porque 2012 es el último año del primer período de vigencia del Protocolo de Kioto, y habrá que incluir un nuevo sector en el cómputo de derechos de emisiones por países, lo que supone una dificultad añadida. Por eso, países como España pedían que se incorporasen las aerolíneas en 2013 para el siguiente período de régimen de comercio de emisiones.

Emisiones 2004-2006.

La base para calcular las emisiones asignadas a cada vuelo y cada compañía es el promedio de emisiones de 2004 a 2006, y no el año base del Protocolo de Kioto de 1990. Una vez asignadas las cuotas, las compañías entrarán en el mercado de derechos de emisión y si exceden o no llegan a lo asignado podrán comprarlas y venderlas. Además, las aerolíneas podrán realizar proyectos de desarrollo limpio en terceros países para deducirse emisiones, como ya hacen los sectores energéticos. El 10 de los derechos de emisión de dióxido de carbono (CO2) para las aerolíneas se subastarán.

La decisión de la UE lleva en discusiones desde 2001, cuando se lanzó la primera advertencia a las compañías de aviación civil para que adoptaran medidas de reducción de emisiones. Por parte de las autoridades europeas se plantearon dos medidas para conseguir disminuir la generación de gases de efecto invernadero: imponer cuotas o fiscalidad, indica Ribera. Los carburantes de la aviación están exentos de impuestos, por lo que se planteó gravar para combatir el cambio climático. Finalmente se ha optado por las cuotas. La propuesta de directiva europea también ha incluido los vuelos de monarcas, presidentes de gobierno y ministros de la UE, y se exceptúan los de terceros países.

¿Billetes 40 euros más caros?.

El sector de la aviación civil genera el 5 por ciento de las emisiones globales de gases de efecto invernadero y, aunque es una cantidad pequeña porcentualmente, la tendencia al incremento es enorme. De ahí la urgencia de la Unión Europea por adoptar medidas. Estados Unidos se ha mostrado en contra desde el principio de las negociaciones, hace seis años. El argumento de la Administración estadounidense es que, dado que no ha ratificado el Protocolo de Kioto, sus aviones tampoco deben tener cuotas de asignación de emisiones. Una de las consecuencias de esta propuesta podría ser el aumento del precio de los billetes. Un estudio de la Comisión Europea calcula que se pueden encarecer hasta 40 euros en los de ida y vuelta.

La Asociación Europea de Aerolíneas argumenta que la incorporación de la aviación al sistema de comercio de emisiones no debe afectar a la competitividad de la industria ni a su crecimiento económico, y que al ser las compañías compradoras y vendedoras de derechos, también se les debe permitir acceder a los mecanismos de desarrollo limpio, como el resto de sectores, para poder deducirse emisiones. Las compañías aéreas europeas consideran que el cálculo de sus cuotas de asignación de derechos de emisión se deben realizar teniendo como base el promedio de 2007 a 2006, y no como propone la UE, de 2004 a 2006.

Fuente: Público