

**eP** Coses de la vida **SOCIETAT**

La preocupació pel medi ambient

# 'Flygskam', vergonya de

## L'augment de les emissions dels avions comercials encoratja un moviment

MANUEL VILASERÓ  
MADRID

**G**reta Thunberg, l'adolescent sueca que lidera la protesta estudiantil davant la crisi climàtica, va aconseguir projecció mundial arran del discurs pronunciat a la Cimera del Clima de Katowice (Polònia). El seu «esteu robant el futur als vostres fills» dirigit als dirigents mundials no es podrà sentir, no obstant, a la següent cimera, la que se celebrarà el desembre vinent a Santiago de Xile. La noia ja ha anunciat que no hi podrà assistir perquè no viatja mai amb avió, al ser el transport més contaminant. Ha recorregut gairebé tot el continent europeu amb ferro-

carril, però el viatge transatlàntic amb vaixell li impediria anar a l'escola massa temps.

L'exemple de la Greta és una solució radical al que sembla un atzucac. Entre 1990 i el 2010 es va duplicar el nombre de vols a tot el món gràcies a la irrupció del *low cost* (baix cost), mentre les seves emissions augmentaven el 70%. Per als pròxims 20 anys s'espera un altre salt similar. El sector aeri és l'únic gran emissor que va quedar fora de l'Acord de París (2015) per afrontar la crisi climàtica.

**OBVIETAT TECNOLÒGICA** // Darrere d'aquesta situació s'amaga una obvietat tecnològica. L'avió no pot ser ara per ara elèctric i gas-

ta una enorme quantitat de querosè. Els experts coincideixen en què els esforços dels fabricants a millorar l'eficiència dels aparells no estan sent suficients per contrarestar l'augment desbocat dels vols. ¿Què fer, llavors? El dilema a curt i mitjà termini sembla aquest: o volem menys o ignorem l'emergència climàtica.

Les organitzacions mediamambientals exigeixen que es posi fi a la butlla fiscal que té el sector aeri. El querosè no paga ni un euro en impostos i els bitllets dels vols fora de la UE no estan sotmesos a l'IVA. «L'eliminació d'aquesta subvenció encoberta que manté els preus artificialment baixos encarriria els bitllets i frenaria el creixe-

### Les aerolínies demanen que no les «demonitzin»

►► **Les aerolínies respecten «la llibertat d'elecció del mitjà de transport que cadascú consideri adequat», però demanen que «no es demonitzi» l'aviació perquè cobreix «unes necessitats objectives, sense altres alternatives quan hi ha el mar pel mig». Així ho expressa Javier Gándara, president d'ALA (Associació de Línies Aèries), que opina que gràcies a l'esforç de les companyies «ara està a abast de la majoria una classede viatge que abans només era per als privilegiats».**

ment desenraonat de l'aviació», afirma Núria Blázquez, experta en combustibles i contaminació d'Ecologistes en Acció, que adverteix que «el principi *Qui contamina paga* s'ha d'aplicar també al sector aeri».

Els governs de Bèlgica i Holanda estan plantejant solucions d'aquesta mena. Aquest últim país ha convocat una cimera interministerial de la UE els pròxims 20 i 21 de juny per posar-les damunt la taula a partir d'un document de posició presentat el mes de febrer passat. La coalició que el governa portava en el seu programa electoral la proposta de gravar els bitllets o els combustibles, però únicament es pot fer en el marc de la Unió Europea.

### L'EMISSIÓ DE CO<sub>2</sub> MARCA LA DIFERÈNCIA

# Pont aeri (115 quilos) - AVE (0)

**Els trens es mouen a Espanya** amb energia elèctrica provinent només de fonts renovables

M. V.  
MADRID

Una de les alternatives a l'abast de la gran majoria per eludir els viatges aeris contaminants és optar pel tren en les rutes de curta i mitjana distància. Posem l'exemple del trajecte Barcelona-Madrid, el de més trànsit d'Espanya. Amb dades de l'any passat extreptes del comparador

Ecopasenger, un passatger aeri emetia en aquesta ruta per cada viatge 115 quilos de CO<sub>2</sub>, el principal gas amb efecte hivernacle, mentre que amb tren la xifra en baixava 20. Gairebé cinc vegades menys. Des de l'1 de gener passat, la diferència és encara més gran, perquè cap tren emet diòxid de carboni a Espanya després que Adif, l'ad-

ministrador de la xarxa ferroviària, hagi contractat electricitat únicament renovable.

L'opció ecològica no és, no obstant, la més econòmica. El bitllet aeri més barat per viatjar a la capital d'Espanya des de Barcelona el 14 de juny vinent, per exemple, sortia per 42 euros, mentre que l'AVE costava el doble, 85. La diferència és en

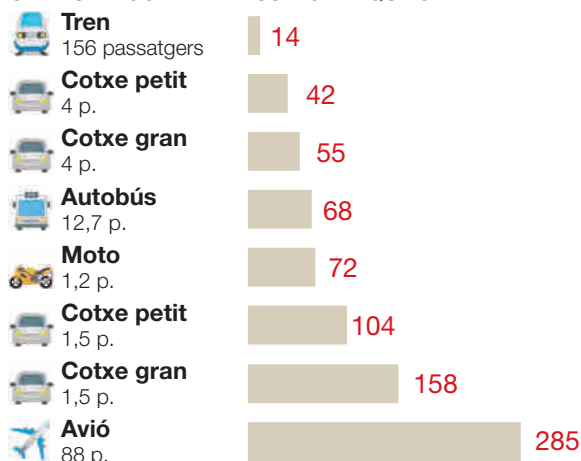
part pel model de negoci amb què va néixer el Madrid-Barcelona, dirigit especialment a captar com a clients els executius del pont aeri. L'AVE *low cost* i l'entrada d'operadors privats pot girar la truita.

Però aquesta desigualtat en els preus no és només un fenomen espanyol. Tot i que no tan accentuada, també es dona en

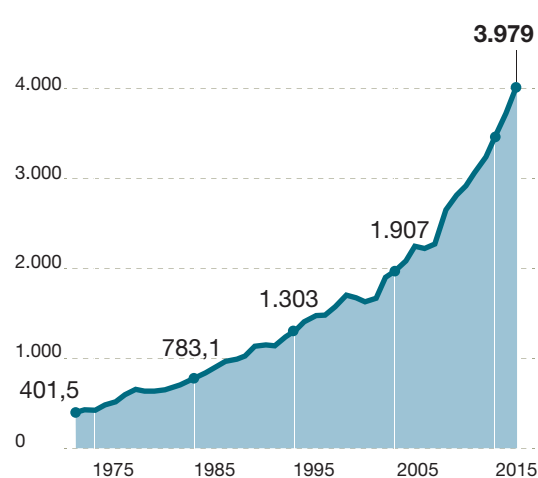


### LES EMISSIONS DEL TRANSPORT

GRAMS DE CO<sub>2</sub> PER PASSATGER I QUILOMETRE



### PASSATGERS DE TRANSPORT AERI EN MILIONS DE PASSATGERS





# volar

## social antivols

El creixement de la representació dels Verds al Parlament Europeu rema també a favor d'aquestes mesures que, de tota manera, no seran fàcils. La presa de decisions en matèria de fiscalitat requereix la unanimitat dels 28 estats membres i la potent indústria aeronàutica europea s'oposa frontalment a qualsevol nou impost.

Però els joves també empenyen. I molt. La solució més radical, la de Greta Thunberg, s'està estenent entre els estudiants dels països nòrdics i ja compta amb un lema: #quedarseaterra (#staygrounded). El fenomen creix, fins al punt que a Suècia el transport aeri ha perdut passatgers (un 4,5% des de co-

mençament d'any) per primera vegada des de la sortida de la crisi mentre que es disparen els viatges amb tren. Una enquesta revela que el 23% dels suecs es va abstenir d'agafar l'avió l'any passat per reduir el seu impacte climàtic. Allà ja han encunyat el terme *flygskam* (vergonya de volar), que a Finlàndia s'anomena *lentoahapea*.

**CIMERA A BARCELONA** // A nivell mundial s'acaba de crear la xarxa Stay Grounded (Quedar-se a terra), integrada per 118 organitzacions d'uns 70 països la posada de llarg dels quals tindrà lloc en una cimera sobre el «decreixement aeri» que se celebrarà a la Casa Batlló de Barcelona. La integren des de verds tradicionals com els d'Ecologistes en Acció i Amics de la Terra espanyols, a grups d'oposició d'aeroports locals, activistes de justícia climàtica, tribus en perill d'extinció i oenagés creades específicament contra les emissions aèries.

Entre els organitzadors també hi figura l'Institut de Ciència i Tecnologia Ambientals



JORDI COTRINA

►► Enlairament d'un avió a l'aeroport del Prat.

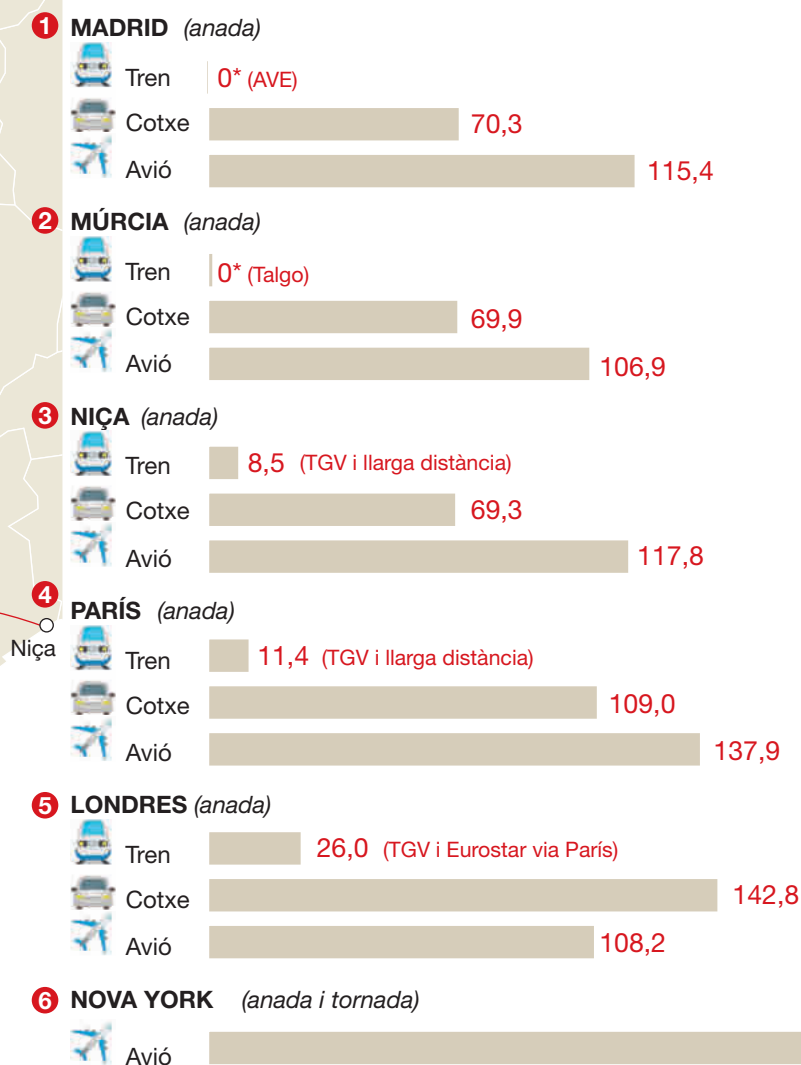
(ICTA) de la Universitat Autònoma de Barcelona.

Han escollit Barcelona per ser «una de les ciutats més afectades per la massificació del turisme, amb greus problemes ambientals i de salut». El seu argumentari és molt simple: les estratègies que ha posat en marxa la indústria aèria per posar fre a les emissions són inefectes, simples rentats de cara, «pura il·lusió». No queda cap més remei que reduir el nombre de vols, utilitzant només l'avió quan és imprescindible o no hi hagi cap altre transport alternatiu. Cap persona de les que intervindrà a la cimera es desplaçarà amb avió i si són en altres continents, hi intervindran *on line*.

**TREN NOCTURN O AUTOCAR** // Una de les banderes de la xarxa és precisament la creació d'impostos que gravin «el querosè, els bitllets i el viatger freqüent». També limitar els vols de curta distància, fomentar les alternatives, com els viatges amb tren nocturn o en bus per Europa, i frenar la construcció d'aeroports nous. ≡

### EXEMPLES DE TRAJECTES DES DE BARCELONA

QUILOS DE CO<sub>2</sub> EMESOS PER PASSATGER  
COTXE: MITJÀ, Dièsel EURO 4



Emissió mitjana anual per càpita a Espanya **7.200 kg**

altres països. Es pot volar de Londres a Madrid pel mateix preu que viatjar amb tren a Liverpool, tot i que el cost per al medi ambient sigui molt diferent: el viatger aeri haurà emès 230 kg de CO<sub>2</sub> quan arribi a la seva destinació, mentre que el de Liverpool només nou.

### Impostos

El fet que el querosè no estigui subjecte a cap impost és una de la claus que explicaria la diferència de preus segons els experts. L'avió contamina, però no paga per això. L'electricitat que consumeixen els trens, tot i que provingui de fonts renovables, està gravada amb l'impost elèctric (5,11%) i l'IVA (21%). La gasolina i el dièsel estan subjectes a l'impost especial d'hidrocarburs. És com si el ferrocarril i el cotxe privat actuessin amb la mà lligada a l'esquena davant una competència privilegiada pel que alguns anomenen «paradís fiscal aeri».

Javier Gándara, president de l'Associació de Línies Aèries (ALA), defensa que no s'ha d'entrar en comparacions amb altres mitjans, «perquè cadascun té la seva especificitat». Explica, per exemple, que els avions

paguen íntegrament les infraestructures (aeroports i navegació aèria) amb les taxes i en canvi, la majoria de carreteres són gratuïtes i els passatgers del ferrocarril no han de costejar la construcció de les vies. «Amb l'actual sistema hem aconseguit unes cotes altes de benestar per a la població, oferir serveis a un preu assequible i no ho hauríem d'espantillar amb nous impostos», adverteix.

**Els experts recomanen viatjar sempre amb tren per a les distàncies curtes i mitjanes**

**Dos diputats francesos demanen vetar els vols si hi ha alternatives en ferrocarril**

Ja hi ha qui proposa afavorir el tren per una via més expeditiva que els impostos. Diversos parlamentaris francesos de l'oposició, com ara Delphine Batho (Génération Ecologie) i François Ruffin (França Insubmissa) han proposat prohibir els vols nacionals que tinguin una alternativa amb transport ferroviari. De moment, el Govern ho ha rebutjat. «No hi ha cap necessitat de posar prohibicions», va respondre la ministra responsable dels transports, Elisabeth Borne. Però cal recordar que les passades europees els Verds van ser la tercera formació més votada.

### Excepció espanyola

No a tot el món els avions tenen la butlla fiscal absoluta. Els EUA, el Canadà, el Japó, el Brasil, l'Índia, Noruega i Suïssa sí que apliquen impostos sobre el querosè en els seus vols interns. La Unió Europea és una excepció i Espanya, encara més. Als viatges intracomunitaris se'ls aplica aquí un IVA reduït del 10%, mentre que altres països com França o Grècia cobren el 24% (els bitllets d'enllaços amb països no UE no paguen IVA). ≡

2.600