

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

Greta 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 CO₂ 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

Ecopassenger, un passatger aeri emetia en aquesta ruta per cada viatge 115 quilos de CO₂, 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

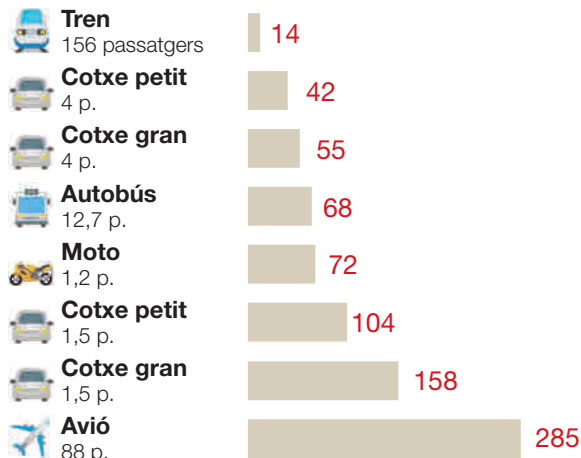
part pel model de negoci amb què va néixer el Madrid-Barcelona, dirigit especialment a captar com a clients els executius del pont aeri. L'AVE *low cost* i l'entrada d'operadors privats pot girar la truita.

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 CO₂ PER PASSATGER I QUILOMETRE



PASSATGERS DE TRANSPORT AERI EN MILIONS DE PASSATGERS

