

El papel de las 'millas justas' en el supermercado sostenible

Ben Garside, James MacGregor y Bill Vorley

En el 2007, el concepto 'millas-alimento' se convirtió súbitamente en la preocupación central de los consumidores en Gran Bretaña. La compra de alimentos que tomara el camino más corto de la granja a la mesa se percibía como el modo más efectivo para reducir las huellas de carbono. Los productos transportados por vía aérea se convirtieron en el ejemplo clave del consumo no sostenible, y algunos supermercados en Gran Bretaña optaron por ponerle etiquetas a ciertos alimentos que habían llegado por avión, como fue el caso de las habichuelas verdes. Sin embargo, las cifras muestran que los productos frescos provenientes de África representan menos del 0,1 por ciento de las emisiones de Gran Bretaña, y las emisiones por habitante de la región subsahariana son minúsculas en comparación con los países industrializados. Por otro lado, hay más de un millón de africanos que derivan su sustento del cultivo de estos productos. Ha llegado el momento de que las cadenas de supermercados comiencen a implantar el concepto de 'millas justas', una idea práctica que incluye el desarrollo de los países más pobres en el contexto de la agenda ambiental, y permite a los minoristas británicos responder de una manera más balanceada a favor de sus millones de consumidores.

A comienzos del 2007, los supermercados británicos entraron en una competencia muy fuerte para establecer sus credenciales verdes, mediante promesas sobre eco-iniciativas. En parte esta fue una respuesta a un rápido cambio en las encuestas de consumidores sobre cuestiones ambientales, especialmente sobre el cambio climático y las 'millas-alimento'. Tanto Tesco como Marks & Spencer anunciaron que se les pondrían etiquetas especiales a los productos que habían sido transportados por avión y además podrían a disposición del consumidor un mayor número de alimentos producidos localmente.

Marks & Spencer lanzó un plan quinquenal de £200 millones (de libras esterlinas) en enero de ese año. Su objetivo era llegar a no emitir carbono hacia el 2012 y establecer exigencias de gestión ambiental para sus proveedores. La empresa anunció que buscaba minimizar la comercialización de alimentos transportados por vía aérea, y comenzó a clasificar esos alimentos con etiquetas que los identificaba como 'transportados por avión'.

El mismo mes, Terry Leahy gerente ejecutivo de la cadena de supermercados Tesco, lanzó un eco-plan de £500 millones con la promesa de reducir la huella de carbono de la empresa y animar a los consumidores a comprar productos más sostenibles. Su objetivo era medir las huellas de 70.000 productos para 'hacer posible que los compradores tomaran decisiones informadas' y ayudar a promover el mercado de productos con bajo contenido de carbono. Leahy fijó la meta de limitar la carga aérea a menos del 1 por ciento de sus productos (dándole preferencia a comprarle a 'los pobres' dentro de este porcentaje), en comparación con el 3 por ciento que actualmente se trae por avión. Entre tanto se introdujeron etiquetas que identificaran a estos productos con el término 'por aire'.

A fines de la primavera, la Soil Association, (Asociación del suelo) inició un programa de consulta de un año sobre las formas de reducir o eliminar el impacto ambiental del flete aéreo orgánico, con miras a una prohibición completa o parcial. Dada la atención de los medios y como parte de la enorme respuesta a esa prohibición, el IIED presentó su análisis. Este muestra claramente por qué una prohibición del flete aéreo de alimentos tendría graves repercusiones en África, y por qué la Soil Association debe ver la consulta como una oportunidad de apoyar las 'millas justas'.

MENSAJES CLAVES:

- El transporte aéreo de flores y hortalizas de países en vías de desarrollo, especialmente de África, ha creado mucha controversia en el terreno ambiental y ha puesto de relieve el tema de la justicia en el debate sobre las 'millas-alimento'
- En ausencia de un análisis adecuado, existe el riesgo de que los argumentos ambientales y sobre millas-alimento contradigan objetivos de desarrollo tales como 'comercio en vez de asistencia'.
- En Gran Bretaña el debate informado sobre millas-alimento versus 'millas-justas' ha hecho posible que los supermercados hoy estén abandonando sus gestos simbólicos a favor de una respuesta más balanceada.

Las 'millas-alimento' en perspectiva

¿Cómo entender el concepto de millas-alimento? Como el IIED ha demostrado, el panorama comienza a aclararse cuando comparamos la realidad del flete aéreo con factores socioeconómicos y ambientales, tanto en los países importadores como en los exportadores.

La visión desde el África El 'espacio ecológico' se refiere a las emisiones de cada país: mientras mayores sean las emisiones, menor será el espacio ecológico. En Gran Bretaña, la tasa anual de emisiones de dióxido de carbono (CO₂) por persona es 9.2 toneladas. En Kenya es 0.2 toneladas y en Uganda, 0.1 toneladas. Por lo tanto, los países subsaharianos poseen importantes reservas de espacio ecológico en comparación con los países a los cuales les exportan.

El Protocolo de Kyoto reconoce la necesidad de equidad y desarrollo económico en los países más pobres en la transición a un futuro bajo en consumo de carbono. Cálculos recientes para un futuro sostenible en el consumo de carbono estiman que 2 toneladas de CO₂ per cápita al año es una cifra equitativa de espacio ecológico en el mundo.

Mientras tanto, los beneficios socioeconómicos para África son muy importantes. El sector exportador de frutas y hortalizas frescas en la región subsahariana emplea a más de 100.000 personas (divididas a mitad entre agricultores de pequeña escala y empleados de las grandes fincas agrícolas). Los beneficiados incluyen tanto a zonas rurales como a grupos urbanos, a pequeños agricultores y a empleados a lo largo de la cadena de suministro. El comercio de frutas y hortalizas frescas también ayuda al alivio de la pobreza y proporciona beneficios estacionales y oportunidades de empleo a trabajadores no calificados.

Los beneficios provenientes de empleos indirectos son muy significativos. Se calcula que entre 100.000 y 120.000 personas trabajan en servicios de apoyo para los productores y los empleados. En total, se calcula que hay entre un millón y millón y medio de personas cuya subsistencia depende en parte de la cadena de suministro que vincula a la producción en el suelo africano con el consumo en Gran Bretaña. Cada £1 de ingreso por agricultura genera £1,50 para otras actividades comerciales en Zambia y £1,64 en Kenya.

La visión desde Gran Bretaña La huella de carbono británica se genera en gran medida internamente. Las metas acordadas en Kyoto exigen la reducción del transporte doméstico por carretera, en el uso de energía, y en el uso del transporte aéreo. La proyección que estima que los viajes aéreos se duplicarán en los próximos 20 años significa que los recortes en ese sector serán una parte necesaria de la solución general. Sin embargo el crecimiento en el número de pasajeros constituye la mayor parte de este aumento. En Gran Bretaña el tráfico aéreo de pasajeros contribuye 90 por ciento de las emisiones, mientras que el flete internacional es de 5 por ciento. En el año 2006 se incrementó en un 6 por ciento el tráfico aéreo en todos los sectores.

Los productos agrícolas constituyen sólo 0,1 por ciento del valor de todos los productos transportados por vía aérea. Si se mira al sector de frutas frescas y hortalizas, entre el 60 y el 80 por ciento de las importaciones que llegan a Gran Bretaña se transporta en aviones de pasajeros. En un contexto más amplio, el flete aéreo es responsable del 8 por ciento de todo el sector de frutas frescas y hortalizas y del 0,2 por ciento del total emisiones de gases de invernadero en Gran Bretaña, mientras que las emisiones de frutas y hortalizas frescas provenientes de África representan 0,1 por ciento de todas las emisiones en el país.

Los supermercados británicos cambian de opinión

Análisis del IIED y de otras organizaciones como el International Trade Centre (Centro de comercio internacional) ha ayudado a que el balance de la ecuación medio ambiente/desarrollo haya ganado fuerza. El gobierno británico, y algunos supermercados y organizaciones ambientales, han reconocido que el concepto millas-alimento, como indicador de impacto ambiental tiene limitaciones, y tampoco ve los beneficios sociales y económicos relacionados con el comercio de alimentos, especialmente los que provienen de países en vías de desarrollo.

En marzo del 2007, Leahy habló de la necesidad de equilibrar las 'millas justas' con relación a las 'millas aéreas', admitiendo que se tendrían que tomar 'decisiones difíciles'. En el Freshinfo, un sitio de noticias de internet británico para agricultores comerciales, dijo: "Todos sabemos que transportar un producto por vía aérea crea muchas más emisiones de carbono que cualquier otra forma de transporte. Y es por esto que podríamos decir 'vamos a suprimir todas las importaciones por vía aérea'. Pero algunas de las personas más pobres de la tierra transportan sus productos al mercado por avión." ¹ Tesco también dijo que estaba decidido a aumentar el volumen de productos agrícolas, ubicando a Kenya por encima de la actual cifra de EU\$400 millones, y ha suspendido la etiqueta que clasificaba a cada producto como 'transportado por avión'.

En junio, Marks & Spencer le aseguró a los proveedores agrícolas de Kenya que no suspendería la importación de productos perecibles. ² Entre tanto, Paul Monahan, director de ética de la Co-operative Retail (Cooperativa de minoristas), tachó de 'conceptos perezosos' y 'peligrosos' a las etiquetas que clasifican a las frutas y flores como productos 'transportados por avión'. En el periódico británico The Guardian dijo: "Existe una serie de decisiones de este tipo que se han tomado erradamente porque la gente no está relacionando los temas." ³ También instó a la cooperativa a reducir carbono, pero "nunca a expensas de los más pobres del mundo". Y, en noviembre, tanto Tesco como Marks & Spencer admitieron que las etiquetas no habían tenido ningún impacto sobre las ventas. ⁴

El debate sobre las millas-alimento también se está incorporando a un programa más amplio sobre todo el 'ciclo

de vida de carbono' de un producto, de la semilla hasta el plato. A partir de aquí, el Carbon Trust (Consortio de carbono) y el British Standards Institute (Instituto de normas británico) desarrollará una nueva norma para medir la huella de carbono de los productos. Otra serie de estudios ha identificado 'puntos álgidos' de carbono dentro de la cadena de oferta de alimentos, en los métodos de producción en las granjas, en las técnicas de procesamiento, y en los patrones de compra de los consumidores.

Sin embargo, el transporte aéreo sigue en el radar. En octubre, la Soil Association, anunció una prohibición sobre la certificación de productos transportados por avión que no tuviera certificados adicionales suyos o de la fundación Fairtrade (Comercio justo). En el sitio web del Departamento para el Desarrollo Internacional, el ministro de Comercio y Desarrollo Gareth Thomas respondió a esta prohibición expresando preocupación por "el sustento de los campesinos africanos que no satisfacen estas normas, y añadió que estas medidas podrían alejar a los consumidores de todas las frutas y hortalizas transportadas por avión en general".⁵

No hay necesidad de que un interés legítimo en los alimentos locales y en las 'millas-alimento' vaya en contra de los intereses de los países en vías de desarrollo. Lo que está claro es que los consumidores, los diseñadores de políticas y las cadenas de supermercados deben basar sus decisiones en información correcta. Si se debe sopesar el daño ambiental frente a la ganancia en el desarrollo, es esencial examinar la totalidad del contexto más en detalle, de modo que:

- El grado de daño se ubique en el contexto del uso actual de 'espacio ecológico' en África
- El grado de daño se cuantifique y se compare con otras alternativas alimenticias
- El grado de ganancia en el desarrollo se cuantifique para demostrar si este comercio de verdad beneficia a los que viven en la pobreza.

Notas

Consultar www.agrifoodstandards.net/publications para un panorama de los temas presentados aquí.

1. Freshinfo (2007, 14 March) Tesco to start carbon-labelling. Ver www.freshinfo.com/index.php?s=n&ss=nd&sid=40994&s_txt=&s_date=0&ms=&offset=0

2. The Africa Channel. (2007, 19 de junio) M&S assures fresh produce exporters. http://theafricanchannel.co.uk/index.php?option=com_content&task=view&id=235&Itemid=51

3. Finch, J. (2007, 3 de septiembre) How green do you want your bananas? Co-op ballots members on ethical issues. The Guardian. Ver www.guardian.co.uk/environment/2007/sep/03/food

4. Freshinfo (2007) Tesco and M&S admit airfreight apathy. Ver www.freshinfo.com/index.php?s=n&ss=nd&sid=44008

5. DFID (2007, 26 de octubre) Gareth Thomas responds to Soil Association decision on air-freighted products. Ver www.dfid.gov.uk/news/files/soil-association.asp

El International Institute for Environment and Development (IIED) es un instituto de investigación independiente, sin ánimo de lucro, que trabaja en el campo del desarrollo sostenible. El IIED ofrece experticia y liderazgo en investigación y la búsqueda de un desarrollo sostenible a nivel local, nacional, regional y global. Esta nota de opinión fue producida gracias al generoso apoyo de Danida (Dinamarca), DFID (Gran Bretaña), DGIS (Países Bajos), Irish Aid (Irlanda), Norad (Noruega), SDC (Suiza) y Sida (Suecia).

CONTACTO:

Bill Vorley

bill.vorley@iied.org

3 Endsleigh Street, London WC1H 0DD, UK

Tel: +44 (0)20 7388 2117 Fax: +44 (0)20 7388 2826

Website: www.iied.org