

¿Mejores millas?

El concepto de 'millas justas' resulta ser más favorable en el supermercado sostenible global que las 'millas de alimentos', según el Instituto Internacional de Medio Ambiente y Desarrollo.



En 2007, las 'millas de alimentos' se encontraban al tope de la lista de preocupaciones de los consumidores del RU. El comprar bienes que usaran rutas más cortas desde las granjas hasta las mesas fue considerado como una manera de reducir la huella de carbono. Pero desde una perspectiva mayor, los productos frescos, que necesariamente demandan flete aéreo entre África y el RU, representan menos del 0,1% de las emisiones del RU. Además, las emisiones per cápita del África subsahariana son minúsculas comparadas con aquellas de los países industrializados. Frente a este argumento están los más de un millón de medios de subsistencia africanos que se sustentan en el crecimiento de la producción agrícola.

Dentro de la cadena de suministro de comestibles, es el momento justo para las 'millas justas' —una idea de trabajo que

coloca el desarrollo en el Sur en la agenda ambiental y permite a los minoristas del RU dar una respuesta más equilibrada en nombre de sus millones de consumidores.

El concepto de millas de alimentos usa la distancia para representar el impacto ambiental que se genera a lo largo de las cadenas de producción y suministro de alimentos. Como un indicador individual, las millas de alimentos no son una buena medida del impacto ambiental. Tampoco resuelven las preocupaciones globales sobre el desarrollo sostenible donde se requieren relaciones de intercambio balanceadas entre los costos y beneficios ambientales, sociales y económicos. Para lograr esto, el impacto total de los consumidores de alimentos sobre el carbono y la energía requeriría que se combinaran los datos sobre transporte con los totales de la producción, procesamiento, venta al

detalle y preparación en los hogares, y se contrapesaran con opciones alternativas. El costo ambiental total requeriría el cálculo de una gama de elementos adicionales, como la deforestación, la destrucción de hábitats, el uso del agua y otras emisiones. En las cadenas de suministro global, los cálculos se vuelven más complejos al compararse los impactos ambientales de los consumidores urbanos del RU con los medios de subsistencia rurales de África.

El Protocolo de Kyoto reconoce la necesidad de equidad y crecimiento económico en los países en desarrollo en la transición hacia un futuro bajo en carbono. El 'espacio ecológico' es una representación para la equidad y hace referencia a las emisiones de un país: en tanto sean mayores, será menor la disponibilidad de espacio ecológico para invertir en nuevas actividades económicas. En el RU, la tasa

anual de emisiones de carbono per cápita es de 9,2 toneladas, comparada con 0,2t en Kenia y 0,1t en Uganda. Los países del África subsahariana tienen “reservas” considerables de espacio ecológico en comparación con los países hacia los que exportan, las que deberían poder usar o invertir en la exportación de productos agrícolas frescos. Más aún, la huella de carbono del RU es generada en su mayoría en el ámbito nacional.

Los beneficios socioeconómicos de este comercio para África son sustanciales. Más de un millón de medios de subsistencia rurales se sustentan, en parte, en el consumo en el RU de productos agrícolas frescos exportados de África. Más de 100.000 personas del campo son contratadas en el sector de exportación de productos agrícolas frescos desde el África subsahariana hacia el RU.

A principios de 2007, los vendedores al detalle de productos agrícolas frescos del

No hay necesidad de que un interés legítimo en alimentos locales y ‘millas de alimentos’ trabajen en contra de los intereses de los países en desarrollo. Lo que es claro es que los consumidores, los encargados de formular políticas y los empresarios de la cadena de alimentos deben basar sus decisiones en buena información.

RU estuvieron presionando para establecer sus credenciales ambientales mediante su compromiso con ‘ecoiniciativas’. Tesco y Marks and Spencer anunciaron que etiquetarían los productos recibidos por carga aérea y que almacenarían más alimentos producidos localmente.

Alianzas entre ONG de desarrollo y el Departamento para el Desarrollo Internacional del RU, hicieron un llamado para que se aplicara una perspectiva más equilibrada en estos asuntos, para que hubiera menos política de fachada y más debate informado. El término ‘millas justas’ fue acuñado. Los medios de subsistencia de tantos africanos no deberían olvidarse por pequeñas ganancias ambientales.

El reconocimiento de que el concepto de millas de alimentos tenía limitaciones se cementó cuando en marzo de 2007, Terry Leahy, Director Ejecutivo de Tesco, habló

de la necesidad de encontrar un balance entre ‘millas justas’ y ‘millas aéreas’ y admitió que habrían ‘decisiones difíciles’. “Podríamos decir, ‘eliminemos todas las importaciones por aire’. Pero algunas de las personas más pobres del planeta llevan sus bienes al mercado por avión.” Tesco se ha comprometido a estimular su comercio con Kenia, cancelando su esquema de etiquetado ‘por vía aérea’, y en junio, Marks and Spencer garantizó a sus proveedores agrícolas de Kenia que no cortarían las importaciones de productos frescos. Mientras tanto, Co-operative Retail se comprometió a reducir carbono, ‘pero nunca a expensas de los pobres del mundo’.

El debate sobre las millas de alimentos ha sido incorporado en una agenda más amplia sobre el ‘ciclo de vida del carbono’ de un producto, desde la semilla hasta el plato. A partir de esto, el Carbon Trust y el Instituto de Estándares Británico desarrollarán un nuevo estándar para medir la huella de carbono de los productos. No es claro dónde se pondrán los límites, pero es poco probable que incluyan consideraciones de conservación como la deforestación o la pérdida de hábitat.

En Europa, los supermercados del RU son actores importantes y líderes para muchas innovaciones técnicas. Se espera que los vendedores al detalle en otros países puedan seguir el ejemplo y eviten basar sus decisiones en reacciones por reflejo, o en soluciones parciales. Por el contrario, las decisiones evolucionarán a partir de lecciones aprendidas cuando se

considere la amplitud total de los impactos ambientales del ‘ciclo de vida del carbono’ de los alimentos y se incorporen totalmente los asuntos de desarrollo sostenible.

No hay necesidad de que un interés legítimo en alimentos locales y ‘millas de alimentos’ trabajen en contra de los intereses de los países en desarrollo. Lo que es claro es que los consumidores, los encargados de formular políticas y los empresarios de la cadena de alimentos deben basar sus decisiones en buena información. Si el daño ambiental tiene que ser contrapesado con las ganancias en desarrollo, es esencial que se considere el contexto completo con mayor detalle. Esto significa que el grado de daño debe ser colocado dentro del contexto del uso actual del espacio ecológico de África, que el grado de daño es cuantificado y comparado con el de otras opciones de alimentos, y que el grado de ganancia del desarrollo es cuantificado, para demostrar si este comercio realmente beneficia a los pobres. ■

Por James MacGregor, Bill Vorley y Ben Garside del Grupo de Mercados Sostenibles, Instituto Internacional de Medio Ambiente y Desarrollo.

www.iied.org

www.agrifoodstandards.net

