

COMBATIR LA DESIGUALDAD DE LAS EMISIONES DE CARBONO

Por qué la justicia climática debe estar en el centro de la recuperación tras la pandemia de COVID-19

En 2020, las emisiones de carbono se han reducido drásticamente a causa de las restricciones impuestas por la pandemia de COVID-19. Sin embargo, la crisis climática, desencadenada por la acumulación de emisiones en la atmósfera a lo largo del tiempo, ha seguido agudizándose. Este informe detalla los resultados de nuevas investigaciones que ponen de manifiesto cómo, en las últimas décadas, la desigualdad extrema de las emisiones de carbono nos ha dejado al borde del colapso climático. Asimismo, explica qué medidas deben adoptar los Gobiernos en este decisivo momento histórico para construir economías más justas que respeten los límites de nuestro planeta.

“El nuevo informe de Oxfam pone de manifiesto que nuestro actual modelo económico ha sido el desencadenante tanto del actual desastre climático como de una desigualdad igualmente catastrófica. La pandemia de COVID-19 nos impone la incuestionable obligación de reconstruir con un modelo mejor, y sentar las bases de una economía global más sostenible, resiliente y justa. Combatir el desproporcionado volumen de emisiones de carbono de los más ricos de la sociedad debe ser una de las principales prioridades de este compromiso colectivo”.

Ban Ki-moon, vicepresidente de The Elders y ex Secretario General de las Naciones Unidas.

“El oportuno informe de Oxfam vuelve a demostrar que, para abordar el cambio climático, debemos luchar por la justicia social y económica para todo el mundo. Los pueblos indígenas soportamos desde hace tiempo el peso de la destrucción ambiental, y ha llegado el momento de escucharnos, integrar nuestros conocimientos y dar prioridad a salvar a la naturaleza antes que a nosotros mismos”.

Hindou Oumarou Ibrahim, activista ambiental, miembro de la comunidad pastora Mbororo de Chad y presidenta de AFPTA (Association des Femmes Peules et Peuples Autochtones du Tchad).

“El manifiesto rechazo de los líderes a abordar los enormes niveles de desigualdad se interpone en la urgentemente necesaria ambición climática. Necesitamos una transición justa para las trabajadoras y trabajadores, sus familias y sus comunidades a todos los niveles, desde la base del trabajo, en los sectores económicos, a nivel nacional y en las negociaciones mundiales sobre el clima. Necesitamos justicia climática y un sitio en la mesa de negociaciones para las personas más afectadas por la crisis climática.”

Sharan Burrow, secretaria general de la Confederación Sindical Internacional.



RESUMEN

Mientras la actual crisis sanitaria y económica mundial sigue su curso, la crisis climática no deja de agravarse. Las catástrofes provocadas por fenómenos meteorológicos extremos, como el ciclón Amphan en la India o los incendios descontrolados en Estados Unidos, no se han detenido durante la pandemia de COVID-19. Estos desastres son un claro recordatorio de lo peligrosamente cerca que nos encontramos de superar el límite de mantener el calentamiento global por debajo de 1,5 ° C, la meta recogida en el Acuerdo sobre el clima de París.

Una nueva investigación conjunta de Oxfam y el Instituto del Medio Ambiente de Estocolmo (SEI) revela que la desigualdad extrema de las emisiones de carbono en las últimas décadas es el principal desencadenante del actual colapso climático. Entre 1990 y 2015, las emisiones anuales se incrementaron en un 60 %, y las emisiones acumuladas se duplicaron. Estimamos que, durante este periodo crítico:

- El 10 % más rico de la población mundial (aproximadamente 630 millones de personas) generó el 52 % de las emisiones de carbono acumuladas, consumiendo casi un tercio (el 31%) del presupuesto global de carbono tan solo durante esos 25 años (ver Gráfico 1);
- Mientras tanto, el 50 % más pobre de la población mundial (aproximadamente 3100 millones de personas) generó tan solo el 7 % de las emisiones acumuladas, consumiendo únicamente el 4 % del presupuesto de carbono disponible (ver Gráfico 1);
- Tan solo el 1 % de la población mundial (aproximadamente 63 millones de personas) generó el 15 % de las emisiones acumuladas y consumió el 9 % del presupuesto de carbono, el doble que la mitad más pobre de la población mundial (ver Gráfico 1);
- El 5 % más rico de la población mundial (aproximadamente 315 millones de personas) es responsable de más de una tercera parte (el 37 %) del incremento total de las emisiones (ver Gráfico 2), mientras que el incremento total de las emisiones generadas por el 1 % más rico triplicó al del 50% más pobre en ese mismo período (ver Gráfico 6).

Este año, el volumen global de emisiones se ha reducido a causa de las restricciones derivadas de la pandemia. No obstante, si no se mantiene un ritmo rápido de reducción de las emisiones, el presupuesto global de carbono disponible (establecido en un nivel que nos permitiría cumplir con la meta de mantener el calentamiento global por debajo de 1,5 ° C) se habrá agotado por completo en 2030. La desigualdad de las emisiones de carbono es de tal magnitud que el 10 % más rico de la población mundial agotaría por sí solo el presupuesto global de carbono tan solo unos años más tarde, incluso aunque el resto de la población mundial redujese sus emisiones a cero.

La crisis climática se ha agravado en las últimas dos o tres décadas, y el limitado presupuesto global de carbono se ha malgastado al servicio de aumentar el consumo desproporcionado de las personas ya acaudaladas, en lugar de invertirlo en contribuir a que las personas puedan salir de la pobreza. Los dos grupos más afectados por esta injusticia son precisamente los menos responsables de la crisis climática: por un lado, las personas en mayor situación de pobreza y exclusión, y que ya tienen dificultades para hacer frente a los efectos del cambio climático; y, por otro lado, las generaciones futuras, que heredarán un presupuesto de carbono agotado y un mundo que avanza a pasos agigantados hacia el colapso climático.

Emisiones acumuladas, COVID-19 y el presupuesto global de carbono

La crisis climática está provocada por la acumulación de emisiones en la atmósfera a lo largo del tiempo; por esta razón, el descenso de las emisiones de carbono en 2020 a consecuencia de las medidas de confinamiento derivadas de la pandemia apenas tendrá impacto si no va acompañado de mayores reducciones anuales de dichas emisiones.¹

El presupuesto global de carbono define el límite máximo de emisiones que pueden acumularse para mantener el incremento de la temperatura global por debajo de un determinado nivel, por ejemplo los 1,5 ° C establecidos en el Acuerdo sobre el clima de París; una vez alcanzado ese límite, las emisiones netas tendrían que ser equivalentes a cero.

Asignación individual de las emisiones globales de carbono

En su investigación, Oxfam y el SEI hacen una estimación para asignar las emisiones de carbono a nivel global a cada uno de los consumidores y consumidoras finales de los bienes y servicios que han dado origen a dichas emisiones. Ver el Cuadro 2.

Los Gobiernos deben dar prioridad a las medidas para hacer frente a la crisis climática y a la crisis de desigualdad, que son inseparables, y ponerlas en el centro de la agenda de la recuperación tras la pandemia de COVID-19. Nos encontramos en un momento histórico crítico en el que, si no actuamos para hacer frente a la desigualdad de las emisiones de carbono y seguimos dando prioridad a un crecimiento económico cada vez más desigual y basado en el carbono, pasaremos de la actual crisis de COVID-19 a una crisis climática aún peor, totalmente descontrolada e irreversible.

La pandemia ha desencadenado una caótica (y a menudo desigual) contracción del consumo en todo el mundo. Sin embargo, también ha demostrado que es posible realizar cambios antes impensables en el estilo de vida de las personas más ricas del mundo, en beneficio de la mayoría de la población. Algunas políticas públicas, como por ejemplo gravar determinados bienes y servicios de lujo que generan un gran volumen de emisiones (como los SUV, los vuelos frecuentes en clase *business* y en aviones privados) y otras como ampliar la infraestructura digital y de transporte público, podrían contribuir a reducir las emisiones, frenar la desigualdad y mejorar la salud pública. No obstante, es imprescindible que se pongan en marcha ya para que cumplan ese propósito antes de que se agote el presupuesto global de carbono y se sobrepase el límite de 1,5 °C de calentamiento global.

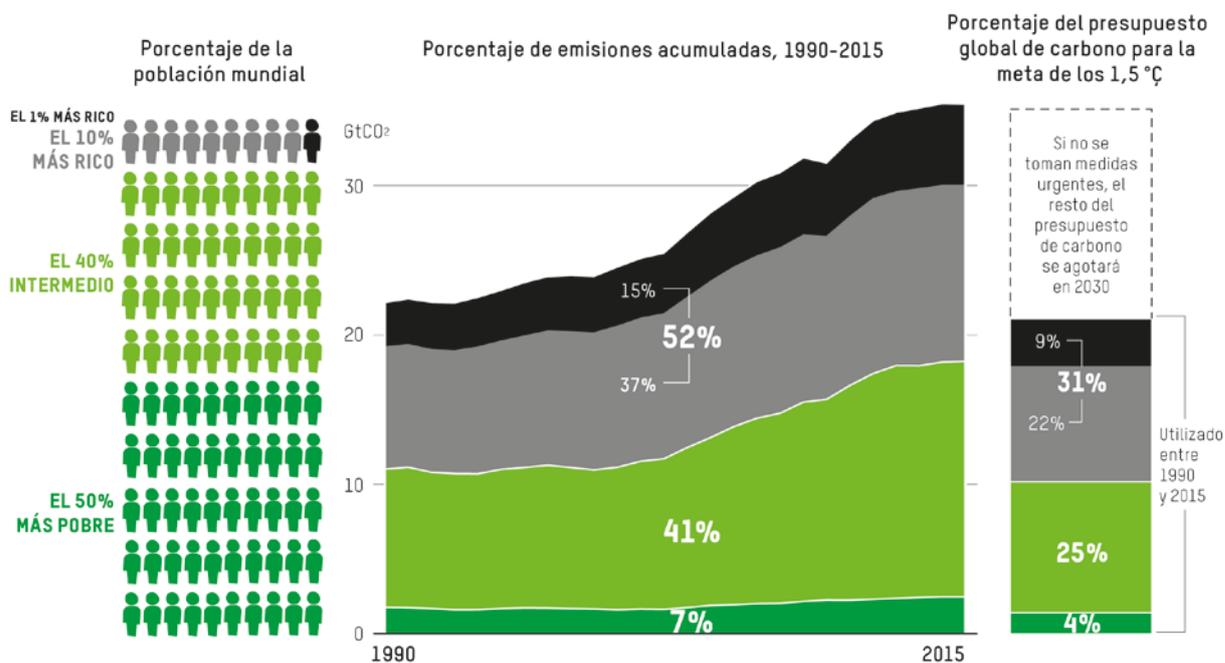
Fueron necesarios cerca de 140 años para consumir 750 Gt de carbono del presupuesto global de carbono, aproximadamente la misma cantidad que la humanidad ha consumido en tan solo 25 años (de 1990 a 2015). Más de la mitad de ese consumo corresponde a tan solo el 10% más rico de la población. Si no se adoptan medidas urgentes, en 2030 el presupuesto de carbono restante se habrá agotado.

1 LA ERA DE LA DESIGUALDAD EXTREMA DE LAS EMISIONES DE CARBONO

En los veinticinco años transcurridos entre 1990 y 2015 se produjo un rápido aceleramiento de la crisis climática, con un incremento de cerca del 60 % de las emisiones de carbono anuales a nivel global, mientras que el total de las emisiones acumuladas en la atmósfera prácticamente se ha duplicado desde mediados del siglo XIX.²

Durante este mismo período también se duplicó el PIB mundial y, si bien se han realizado avances significativos en cuanto a la reducción del porcentaje de la población mundial en situación de pobreza extrema (personas que viven con menos de 1,90 dólares al día),³ la desigualdad en el nivel de ingresos se ha incrementado en todo el mundo. En la mayoría de los países ha aumentado el porcentaje del ingreso nacional en manos del 1 % más rico de la población.⁴ Resulta llamativo que, en 2015, e incluso tras un significativo incremento del PIB mundial, aproximadamente la mitad de la población mundial viviese con menos de 5,50 dólares al día, una cifra que delimita un umbral de pobreza mucho más realista.⁵

Gráfico 1: Porcentaje de emisiones acumuladas entre 1990 y 2015, y uso del presupuesto global de carbono para la meta de los 1,5 °C, vinculado al nivel de consumo de los distintos grupos de ingreso a nivel global



Umbral de ingresos per cápita en 2015 (PPA salarial de 2011) del 1% más rico: 109 000 \$; del 10% más rico: 38 000 \$; del 40% intermedio: 6000 \$; y del 50% más pobre: menos de 6000 \$. Presupuesto global de carbono desde 1990 para un 33% de riesgo de sobrepasar el umbral de los 1,5 °C: 1250 Gt.

El Gráfico 1 muestra nuestras estimaciones sobre cómo se han vinculado las emisiones de carbono con el consumo de diferentes grupos de ingreso a nivel global durante este período, y la consiguiente disminución del presupuesto global de carbono vinculado a la meta de los 1,5 °C. Para más información sobre la metodología, véase el Cuadro 2 y el informe de investigación de Oxfam y SEI que acompaña a esta publicación.⁶ Según nuestras estimaciones, entre 1990 y 2015:

- El 10 % más rico de la humanidad (aproximadamente 630 millones de personas) generó el 52 % de las emisiones de carbono acumuladas, dilapidando casi un tercio (el 31 %) del presupuesto global de carbono vinculado a la meta de los 1,5 °C;
- Tan solo el 1 % más rico de la población (aproximadamente 63 millones de personas) fue responsable de más del 15 % de las emisiones acumuladas, lo cual equivale a un consumo del 9 % del presupuesto de carbono. Este porcentaje duplica el presupuesto consumido por el 50 % más pobre de la población (aproximadamente 3100 millones de personas), y supera las emisiones acumuladas generadas por todas las ciudadanas y ciudadanos de la Unión Europea durante ese período⁷;
- El 40 % de la población mundial considerada como “clase media” (aproximadamente 2500 millones de personas) generó el 41 % de las emisiones acumuladas, y consumió el 25 % del presupuesto de carbono, mientras que el 50 % más pobre de la población tan solo fue responsable del 7 % de las emisiones acumuladas, y de apenas el 4 % del consumo del presupuesto de carbono.

Si las emisiones repuntan de nuevo a medida que las restricciones impuestas por la pandemia de COVID-19 se relajan, en 2030 el presupuesto global de carbono vinculado a la meta de los 1,5 °C se habrá agotado. De hecho, el 10 % más rico de la población mundial agotaría por sí solo el presupuesto global de carbono tan solo unos años más tarde, incluso aunque el resto de la población mundial redujese sus emisiones a cero mañana mismo.

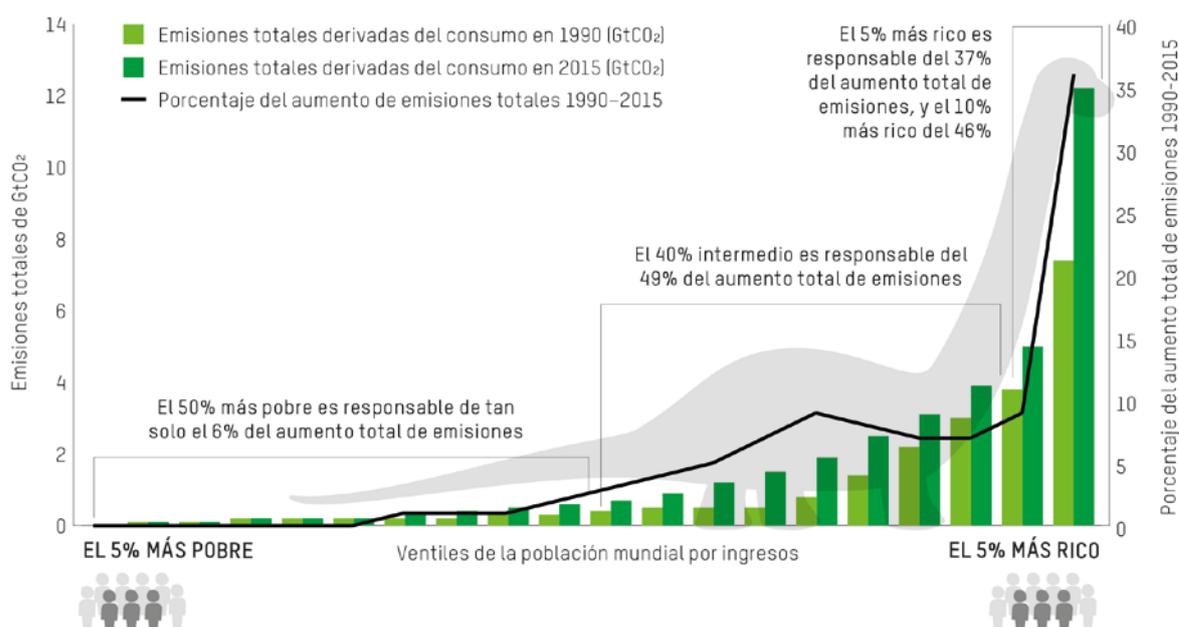
Cabe destacar que la distribución de los porcentajes de emisiones correspondientes a cada grupo de ingreso apenas ha cambiado en el periodo analizado. Aunque en países como

China e India haya millones de personas que han conseguido salir de la pobreza, lo cual se ha traducido en un considerable incremento tanto de sus ingresos como de las emisiones de carbono vinculadas al aumento de su consumo, lo cierto es que las emisiones asociadas al consumo de los más ricos no han dejado de crecer.

El Gráfico 2 muestra el incremento de las emisiones asociadas al consumo entre 1990 y 2015 para cada ventíl de la población (cada grupo engloba a un 5 % de la población). Si bien el mayor incremento per cápita de las emisiones asociadas al consumo tiene su origen en el grupo intermedio (o “clases medias” globales, cuyo punto de partida era muy bajo), los grupos que han contribuido en mayor medida al aumento de las emisiones globales en términos *absolutos* son los de mayores ingresos, de manera que la curva adopta una forma parecida a un dinosaurio. De acuerdo con nuestras estimaciones, entre 1990 y 2015:

- El 5 % más rico de la población (aproximadamente 315 millones de personas) fue responsable de más de un tercio (el 37 %) del incremento total de las emisiones.
- El 10 % más rico de la población mundial (aproximadamente 630 millones de personas) fue responsable del 46 % del incremento total de las emisiones, un porcentaje tan solo ligeramente inferior al 49 % asociado al 40% intermedio. Mientras tanto, el 50 % más pobre de la población mundial apenas incrementó su nivel de emisiones asociadas al consumo.

Gráfico 2: El “gráfico de dinosaurio”, que refleja el desigual aumento de las emisiones de carbono entre 1990 y 2015



Crecimiento desigual y justicia climática

El crecimiento económico desigual ralentiza el ritmo de reducción de la pobreza. Recientemente, el Banco Mundial ha llegado a la conclusión de que un crecimiento económico desigual apenas contribuirá a que el número de personas que viven con menos de 1,90 dólares al día se haya reducido en 2030, un objetivo que tan solo podremos alcanzar a través de la reducción de la desigualdad de ingresos.⁸ Una estimación señala que, al ritmo actual, serán necesarios 200 años para que toda la población mundial viva por encima del umbral de pobreza de 5,50 dólares anuales. No podemos dejar de señalar que este enfoque para reducir la pobreza resulta enormemente ineficaz y es indefendible desde el punto de vista ético.⁹

Si la huella de carbono per cápita del 50 % más pobre de la población se hubiese duplicado entre 1990 y 2015, el consiguiente incremento del total de las emisiones a nivel global habría estado por debajo del aumento real de las emisiones generadas por la huella de carbono del 1 % más rico de la población mundial durante este período.

Asimismo, la desigualdad del crecimiento económico tiene otro coste adicional: el rápido agotamiento del presupuesto global de carbono, y no precisamente con el objetivo de que todas las personas puedan acceder a unas condiciones de vida dignas sino, en gran medida, para satisfacer el incremento del consumo de las élites más ricas.¹⁰

Se trata de una injusticia cuyos efectos afectan de manera más cruel justamente a los dos grupos menos responsables de la crisis climática: por un lado, las personas que a día de hoy se ven más afectadas por la pobreza y la exclusión, y que ya están sufriendo los efectos del incremento de 1 °C en la temperatura media de nuestro planeta; y, por otro, las generaciones futuras, que heredarán un presupuesto de carbono agotado y un clima cada vez más peligroso.

Cuadro 1: Interseccionalidad de la injusticia climática

Resulta de vital importancia reconocer que las desigualdades de las emisiones de carbono en función del nivel de ingreso que se analizan en este documento están interrelacionadas, y a su vez refuerzan otro tipo de estructuras de poder vinculadas al género, la raza, la edad o la casta, entre otras. Esto contribuye a explicar, por ejemplo, por qué en la mayoría de los países los grupos con mayor nivel de ingresos están compuestos mayoritariamente por hombres blancos, mientras que en los grupos de menores ingresos predominan las mujeres racializadas.¹¹

Si bien nuestros datos se basan en encuestas a hogares que no permiten el desglose ni por género ni por ninguna otra categoría, existen infinidad de pruebas que demuestran que los miembros de los hogares no disfrutaban de un acceso igualitario a los recursos,¹² una desigualdad que probablemente se vería reflejada en las distintas huellas de carbono del consumo. Por ejemplo, se ha demostrado que, en los países más pobres, las niñas y mujeres en edad reproductiva tienen más probabilidades de vivir en familias de bajos ingresos;¹³ no obstante, la pobreza y la escasez también afectan a las mujeres de familias que no se consideran pobres.¹⁴ En cuanto a los países ricos, las investigaciones han revelado, por ejemplo, que en Suecia los hombres son responsables del 75 % de los kilómetros de conducción individual,¹⁵ y que, en Canadá, las mujeres tan sólo generan el 31 % de las emisiones de carbono producidas por vehículos ligeros.¹⁶

Asimismo, las mujeres también suelen verse afectadas por los efectos del cambio climático de forma distinta a los hombres, por ejemplo por tener que caminar más para ir a buscar agua, o por ser las últimas que comen durante los periodos de sequía, o bien porque asumen la mayoría de las tareas domésticas de cuidados consecuencia de los fenómenos meteorológicos extremos.¹⁷ No obstante, estas desigualdades se observan también en otros ámbitos, a menudo interconectados, tal y como pone de manifiesto el análisis de uno solo de los efectos del cambio climático, el calor extremo:

- Por nivel de ingresos: en los países cálidos, las familias más pobres tienen más probabilidades de verse expuestas a temperaturas elevadas que las familias más ricas;¹⁸
- Por raza: en Estados Unidos, en los barrios denominados “de línea roja” (“redlined”), término que se utiliza para definir aquellos barrios, de población mayoritariamente negra, que tradicionalmente se han visto privados de acceso a la inversión, la temperatura es hasta 7 °C mayor que en otros barrios de las mismas ciudades, debido a que en los primeros hay menos zonas verdes;¹⁹
- Por edad: en Canadá, 8 de cada 10 muertes prematuras asociadas al calor se producen en personas de 60 años o más;²⁰
- Por tipo de ocupación: en la India, las trabajadoras y trabajadores que desarrollan su actividad al aire libre en sectores como la agricultura y la construcción suponen el 75 % de la mano de obra (en el caso concreto de la agricultura, el sector da empleo al 80% de las mujeres económicamente activas²¹) y están especialmente expuestas a los efectos del cambio climático en un país que podría ser el primero en sufrir olas de calor que superen el límite de supervivencia de una persona sana.²²

Cuadro 2: Enfoque metodológico para el cálculo de la desigualdad de las emisiones de carbono

El enfoque metodológico aplicado por Oxfam y SEI para estimar el volumen de las emisiones globales de carbono que corresponden a cada persona en función de su nivel de consumo se basa en varias fuentes, entre las que destacan el informe de Oxfam *La desigualdad extrema de las emisiones de carbono*,²³ que ofrece una visión general de la distribución global de las emisiones de carbono en un año, y el informe elaborado por Chancel y Piketty.²⁴ Esta metodología se explica de forma más detallada en el informe de investigación que acompaña a este documento.²⁵

Empezamos tomando los datos nacionales de emisiones de carbono asociadas al consumo de 117 países durante el período comprendido entre 1990 y 2015. Estos datos reflejan tanto las emisiones generadas por cada país como las asociadas a sus importaciones, excluyendo las derivadas de las exportaciones. A continuación, se asignan estos datos nacionales de emisiones de carbono asociadas al consumo a la población de cada país, en base a una relación funcional entre ingreso y emisiones, de acuerdo con los nuevos datos sobre distribución del ingreso.

Basándonos en numerosos estudios a nivel nacional, regional y global, asumimos que las emisiones aumentan en proporción al ingreso, por encima de un límite mínimo y máximo de nivel de emisiones. Posteriormente, las estimaciones de las emisiones individuales de carbono asociadas al consumo en cada país se clasifican en función del nivel de ingreso.

2 MEDIDAS PARA ABORDAR LA DESIGUALDAD DE LAS EMISIONES DE CARBONO

Durante los últimos 20 años, el debate popular y político sobre el cambio climático se ha centrado predominantemente en el impacto de la clase media de países como China y la India. Si bien se trata de algo importante, nuestro análisis indica que debemos prestar especial atención al desproporcionado impacto que generan las personas más ricas del mundo (independientemente de dónde vivan), a fin de fomentar un uso más equitativo del presupuesto global de carbono restante.

Para limitar el calentamiento global a 1,5 °C, las emisiones globales per cápita deberían ser, en promedio, de 2,1 t/año de cara a 2030.²⁶ Basándonos en nuestras propias estimaciones, como muestra el Gráfico 3:

- La huella de carbono per cápita del 1% más rico derivada del consumo es actualmente cerca de 35 veces mayor que el objetivo para 2030, y 100 veces mayor que la del 50% más pobre de la población mundial. La huella de carbono per cápita del 10% más rico de la población es más de 10 veces superior al objetivo para 2030 para limitar el calentamiento global a 1,5 °C, y más de 30 veces superior a la del 50% más pobre de la población.
- Reducir la huella de carbono per cápita del 10% más rico de la población a un nivel en 2030 que permita limitar el calentamiento global a 1,5 °C recortaría las emisiones anuales de carbono en más de un tercio (>15 Gt); e incluso reducirla tan solo al nivel promedio de la UE (8,2 t/año) recortaría las emisiones anuales en más de un cuarto (alrededor de 10 Gt).

Gráfico 3: Emisiones totales y per cápita derivadas del consumo de las personas de los diferentes grupos de ingresos globales en 2015

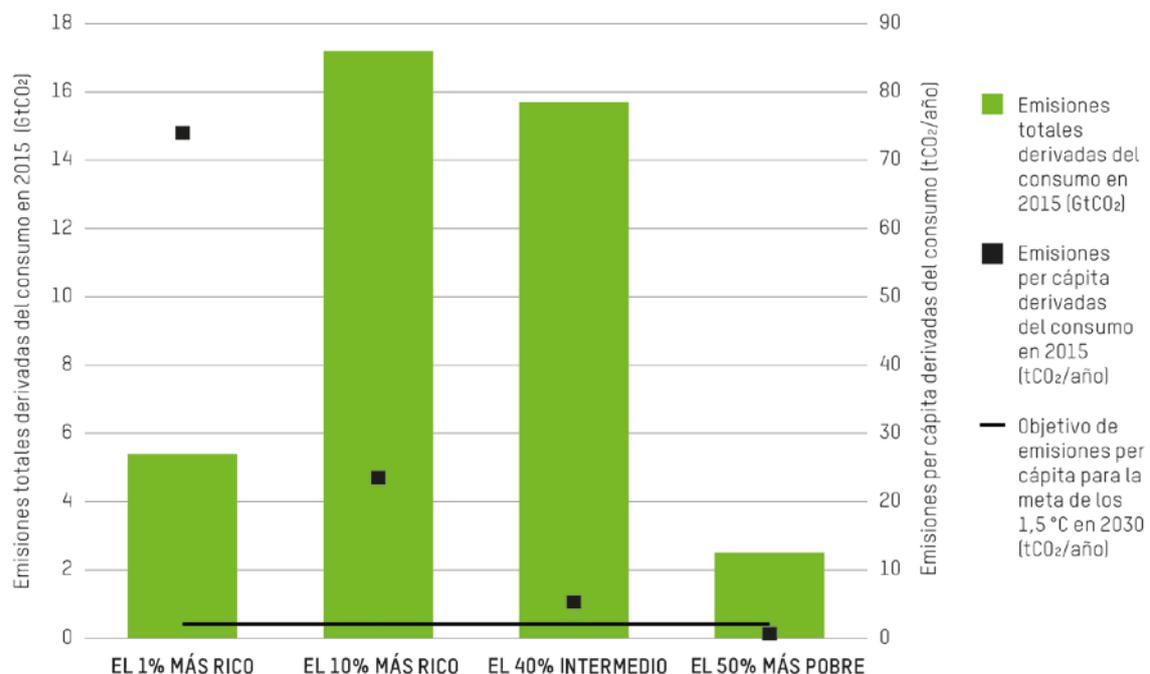


Gráfico 5: Principales categorías de consumo entre los mayores emisores de la UE (2010)³⁰



La mayor parte de las emisiones de estos grandes emisores de la UE proviene, con diferencia, del transporte: desplazamientos por carretera y, especialmente en el caso de los principales emisores, vuelos. Este patrón parece ser común en todas las regiones: otro estudio reciente ha calculado que el 10% compuesto por los hogares más ricos del mundo consume cerca del 45% de la energía vinculada al transporte terrestre, y cerca del 75% de la energía vinculada a la aviación, mientras que para el 50% más pobre, estas cifras son tan solo del 10% y el 5%, respectivamente.³²

En Estados Unidos, las emisiones derivadas del transporte han aumentado cada año desde 2012, y desde 2016 constituyen la principal fuente de emisiones, superando al sector energético.³¹

Se ha identificado al transporte (que constituye cerca de la cuarta parte de las emisiones mundiales de carbono en la actualidad, principalmente de vehículos terrestres, y que está en rápido aumento en varios países) como la categoría más desigual de consumo, al presentar una elasticidad-ingreso de la demanda muy superior a 1 (es decir, si el ingreso aumenta en un 100%, el gasto en transporte aumenta en más del 100%). Por el contrario, se llegó a la conclusión de que la calefacción y la electricidad de las viviendas es más inelástica, lo que sugiere que son bienes más básicos, lo que constituye la mayor parte de las huellas de carbono de los grupos de ingresos más bajos.

La Agencia Internacional de la Energía ha calculado que el mercado automovilístico de lujo de SUV constituyó el principal factor de crecimiento de las emisiones entre 2010 y 2018, solo por detrás del sector energético. En la actualidad, cerca de la mitad de los vehículos nuevos vendidos en Estados Unidos y la tercera parte en la UE son SUV.³³

Es fundamental comprender estas diferencias para identificar políticas que reduzcan de manera equitativa la huella de carbono derivadas del consumo. Los impuestos o las restricciones son medidas más adecuadas para reducir el consumo de carbono derivado de artículos de lujo como los SUV y deportivos de gama alta, los viajes de negocio frecuentes en clase *business* o la utilización de aviones privados.³⁴ A su vez, la inversión pública en iniciativas como la mejora de la eficiencia energética en viviendas asequibles, resulta más adecuada para mejorar las huellas de carbono asociadas a la calefacción de las casas, a fin de evitar impactos de carácter regresivo en los hogares de ingresos más bajos.

Cuadro 3: La responsabilidad individual frente al cambio sistémico

Si bien las personas ricas pueden tener un gran impacto positivo adoptando nuevas costumbres, como volar menos o utilizar el transporte público, es necesario mucho más para lograr un cambio real.

La desigualdad extrema de las emisiones de carbono en la actualidad es el resultado de las decisiones políticas de los últimos 20 a 30 años. Este período ha estado dominado por un pensamiento económico neoliberal y por la captura política por parte de las élites, dando como resultado un enorme aumento de la desigualdad de ingresos y de riqueza en la mayoría de los países,³⁵ lo que refleja los fuertemente arraigados sistemas patriarcales y coloniales que anteponen el dominio y enriquecimiento de ciertos grupos a expensas de otros.

Estas causas sistémicas de desigualdad requieren soluciones sistémicas: nuevos modelos económicos que no se basen en un crecimiento sin fin del consumo de las personas ricas. Aparte de cambiar nuestras fuentes de energía, es necesario adoptar políticas que reduzcan la demanda de las personas más ricas, que son las principales emisoras de carbono, a la vez que se dé prioridad a los esfuerzos para que todas las personas puedan ejercer sus derechos humanos.³⁶

Estas políticas progresistas y centradas en la demanda podrían incluir impuestos o restricciones especiales para los bienes y servicios de lujo que generen grandes cantidades de carbono; un mayor rango de precios del carbono con un reciclaje de los ingresos en favor de las personas en situación de pobreza; una mayor redistribución de los ingresos y la riqueza, y el cuestionamiento de estereotipos que promueven el crecimiento y el consumismo individual como conceptos normales y deseables vinculados al poder y la masculinidad.

Más allá de limitarse a reducir la huella de carbono de las personas con altos ingresos, estas medidas podrían dar lugar a un “punto de inflexión social” más amplio,³⁷ que haga más aceptable la reducción de las emisiones de otros emisores relativamente grandes,³⁸ cuestione la influencia política que tienen los grandes emisores³⁹ y provoque una transformación más general de las normas sociales, de género y raciales relativas al consumo y crecimiento desenfrenados.⁴⁰

Recomendaciones para la recuperación económica tras la pandemia de COVID-19

Los Gobiernos deben dar prioridad a las medidas para hacer frente a las crisis climática y de desigualdad, que son inseparables, y ponerlas en el centro de la recuperación tras la pandemia de COVID-19. Tienen ante sí una última e histórica oportunidad para comenzar a construir unos sistemas económicos más justos que respeten los límites de nuestro planeta, creando para ello los empleos dignos necesarios en la actualidad, y reforzando la resiliencia de las personas más vulnerables ante los impactos, salvaguardando también el clima para las futuras generaciones.

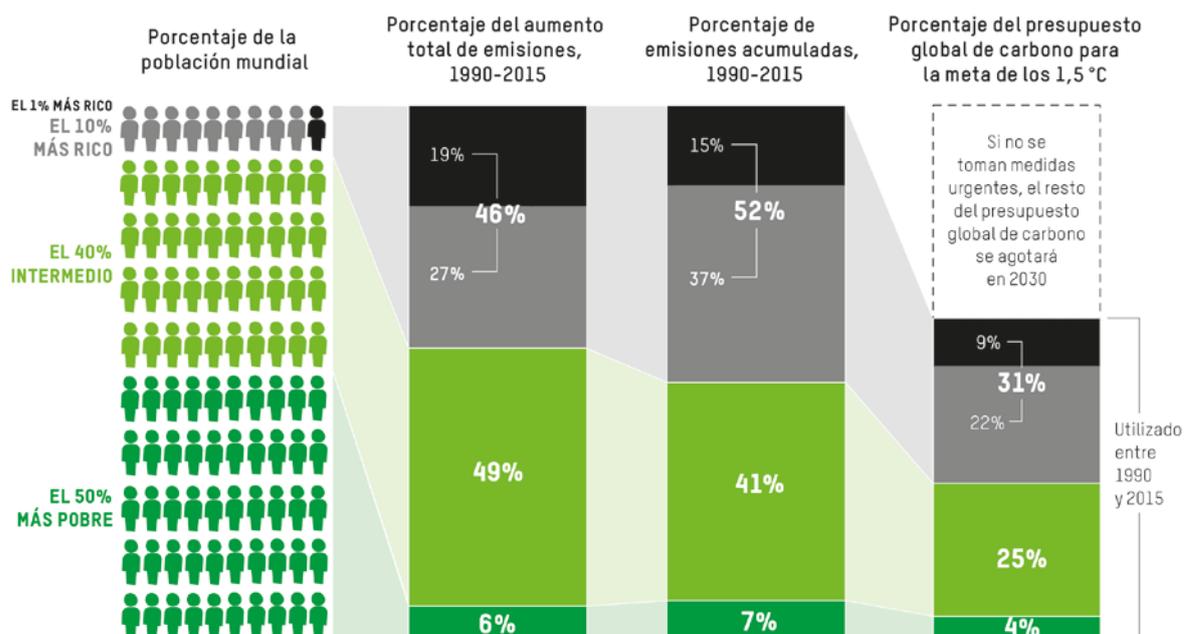
La pandemia ha desencadenado una contracción no planificada (y a menudo desigual) del consumo en todo el mundo. Pero también ha puesto de manifiesto que los Gobiernos pueden tomar medidas radicales ante una amenaza inminente, y que lo que antes se consideraba como cambios inimaginables en el estilo de vida de las personas ricas de todo el mundo son en realidad asumibles y benefician al conjunto de la población.

Con la aplicación inmediata de las políticas públicas adecuadas se podrían recortar las emisiones de las personas más ricas del mundo antes de agotar por completo el presupuesto global de carbono para mantener el calentamiento global por debajo de los 1,5 °C, creando al mismo tiempo sociedades más cohesionadas, resilientes y saludables. Además de las medidas esenciales para realizar una transición energética hacia fuentes sostenibles y renovables, los Gobiernos deben considerar lo siguiente:

- Impuestos a la riqueza, impuestos a bienes y servicios de lujo que generan un gran volumen de emisiones (como aplicar un impuesto de carbono a las ventas de SUV, aviones privados y grandes yates, o un gravamen a los vuelos frecuentes o en clase *business*) y un mayor rango de precios progresivos de carbono para financiar, por ejemplo, la expansión de servicios sociales universales.
- Poner fin a la exención fiscal del combustible de los aviones, los rescates financieros incondicionales en la industria de la aviación y las rebajas fiscales a los vehículos de empresa;

- Mayor inversión pública (incluidas medidas de promoción y protección del trabajo digno a la vez que la reducción de las jornadas laborales cuando sea apropiado), por ejemplo, para:
 - desarrollar infraestructuras para la movilidad eléctrica, el transporte público, los desplazamientos en bicicleta y a pie, y la comunicación digital, a fin de crear alternativas a los transportes intensivos en carbono;
 - mejorar la eficiencia energética de las viviendas, sobre todo para reducir las facturas energéticas de los hogares de grupos de bajos ingresos o situación de marginación;
 - expandir sectores de servicios y cuidados que suponen bajas emisiones de carbono, como la salud y la atención social, que benefician mayoritariamente a las mujeres y a los grupos de bajos ingresos y en situación de marginación;
- Prohibir la publicidad en los espacios públicos, implantando modelos de negocio más circulares y el derecho a la reparación de productos manufacturados, así como modificando la gobernanza empresarial para reducir el enfoque cortoplacista de las grandes empresas y fomentar la rendición de cuentas sobre los impactos sociales y ambientales a largo plazo;
- Establecer objetivos nacionales basados en la ciencia y la equidad de reducción de las emisiones de carbono derivadas del consumo y de la producción, y desarrollar un conjunto más amplio de indicadores transformadores de género sobre el progreso económico que no se limiten al PIB, como el presupuesto del bienestar (*Wellbeing Budget*) de Nueva Zelanda,
- Y, de manera crítica, integrar principios para un diálogo social a todos los niveles a fin de garantizar que se escuchen las voces de las trabajadoras y trabajadores de las industrias afectadas, las mujeres y los grupos de personas de bajos ingresos y en situación de marginación a la hora de diseñar transiciones justas hacia unos modelos económicos que limiten el calentamiento global por debajo de los 1,5 °C, y unas sociedades en la que todas las personas puedan prosperar.

Gráfico 6: Resumen de los principales hallazgos del nuevo estudio de Oxfam y SEI



Umbral de ingresos per cápita en 2015 (PPA salarial de 2011) del 1% más rico: 109 000 \$; del 10% más rico: 38 000 \$; del 40% intermedio: 6000 \$; y del 50% más pobre: menos de 6000 \$. Presupuesto global de carbono de 1990 con un 33% de riesgo de sobrepasar el umbral de los 1,5 °C: 1250 Gt.

NOTAS

- 1 R. Eccles et al. (2020). Analysis: What impact will the coronavirus pandemic have on atmospheric CO2? <https://www.carbonbrief.org/analysis-what-impact-will-the-coronavirus-pandemic-have-on-atmospheric-co2>
- 2 Según los datos de <http://cait.wri.org/>, las emisiones acumuladas de dióxido de carbono entre 1850 y 1889 ascienden a aproximadamente 753 gigatoneladas y, según nuestros datos, tan solo entre 1990 y 2015 esta cifra ascendió a 722 gigatoneladas.
- 3 Entre 1990 y 2015, el índice de pobreza medido de acuerdo con umbral de 1,90 dólares al día se redujo del 36% al 10%. Ver <https://datos.bancomundial.org/>
- 4 Departamento de Asuntos Económicos y Sociales de Naciones Unidas (UNDESA) (2020). Informe Social Mundial 2020: La desigualdad en un mundo en rápida transformación. <https://www.un.org/development/desa/dspd/wp-content/uploads/sites/22/2020/01/World-Social-Report-2020-FullReport.pdf>
- 5 Entre 1990 y 2015, el índice de pobreza medido de acuerdo con el umbral de 5,5 dólares al día se redujo del 67,1% al 46,2%. Ver <https://datos.bancomundial.org/>
- 6 S. Kartha, E. Kempt-Benedict, E. Ghosh, A. Nazareth y T. Gore. (2020). The Carbon Inequality Era. An assessment of the global distribution of consumption emissions among individuals from 1990 to 2015 and beyond. Oxfam y SEI. <https://oxfamilibrary.openrepository.com/handle/10546/621049>
El conjunto de datos está disponible en <https://www.sei.org/projects-and-tools/tools/emissions-inequality-dashboard>
- 7 Según nuestras estimaciones, las emisiones acumuladas del 1 % más rico de la población mundial entre 1990 y 2015 ascendieron a 111 gigatoneladas, mientras que las emisiones acumuladas generadas por la UE en ese periodo fueron de 108 gigatoneladas.
- 8 C. Lakner, D.G. Mahler, M. Negre y E.B. Prydz. (2019). How Much Does Reducing Inequality Matter for Global Poverty? <http://documents1.worldbank.org/curated/en/328651559243659214/pdf/How-Much-Does-Reducing-Inequality-Matter-for-Global-Poverty.pdf>
- 9 D. Woodward. (2015). Incrementum ad Absurdum: Global growth, inequality and poverty eradication in a carbon-constrained world. *World Economic Review* 4:43-62. <http://wer.worldeconomicassociation.org/files/WEA-WER-4-Woodward.pdf>
- 10 Puede encontrar un argumento similar en: T. Wiedmann, M. Lenzen, L.T. Keyßer y J.K. Steinberger. (2020). Scientists' warning on affluence. *Comunicaciones de la revista Nature*, 11(1):1-10 <https://www.nature.com/articles/s41467-020-16941-y>
- 11 Inequality.org (n.d). Datos: Desigualdad económica de género. <https://inequality.org/facts/gender-inequality/> y C. Coffey, P. Espinoza Revollo, R. Harvey, M. Lawson, A. Parvez Butt, K. Piaget, D. Sarosi y J. Thekkudan. (2020). Tiempo para el cuidado: El trabajo de cuidados y la crisis global de desigualdad. Oxfam. <https://www.oxfam.org/es/informes/tiempo-para-el-cuidado>
- 12 S.H. Chant (Ed.). (2011). *The international handbook of gender and poverty: concepts, research, policy*. Edward Elgar Publishing. https://www.researchgate.net/publication/44019425_The_International_Handbook_of_Gender_and_Poverty_Concepts_Research_Policy
- 13 A.M.M. Boudet, P. Buitrago, B.L. de la Briere, D. Newhouse, E.R. Matulevich, K. Scott y P. Suarez-Becerra. (2018). Gender differences in poverty and household composition through the life-cycle: A global perspective. <http://documents1.worldbank.org/curated/en/135731520343670750/pdf/WPS8360.pdf>
- 14 C. Brown, M. Ravallion y D. Van De Walle. (2017). Are poor individuals mainly found in poor households? Evidence using nutrition data for Africa. Banco Mundial. <http://documents1.worldbank.org/curated/en/427491489094206188/pdf/WPS8001.pdf>
- 15 A. Kronsell, L. Smidfelt Rosqvist y L. Winslott Hiselius. (2014). Sustainability transitions and gender in transport sector decisions. https://www.researchgate.net/publication/272448017_Sustainability_transitions_and_gender_in_transport_sector_decisions
- 16 M.G. Cohen. (2014). Gendered emissions: counting greenhouse gas emissions by gender and why it matters. *Alternate Routes: A Journal of Critical Social Research*, 25. <http://www.alternateroutes.ca/index.php/ar/article/view/20595>
- 17 Women Watch, Naciones Unidas (2009). Hoja informativa: Mujeres, igualdad de género y cambio climático. https://www.un.org/womenwatch/feature/climate_change/factsheet.html
- 18 J. Park, M. Bangalore, S. Hallegatte y E. Sandhoefner. (2018). Households and heat stress: estimating the distributional consequences of climate change. *Environment and Development Economics*. http://eprints.lse.ac.uk/87547/1/Bangalore_Households%20and%20heat%20stress_2018.pdf

- 19 J.S. Hoffman, V. Shandas y N. Pendleton. (2020). The effects of historical housing policies on resident exposure to intra-urban heat: A study of 108 US urban areas. *Climate*, 8(1):12. <https://www.mdpi.com/2225-1154/8/1/12/htm>
- 20 G.P. Kenny, J. Yardley, C. Brown, R.J. Sigal y O. Jay. (2010). Heat stress in older individuals and patients with common chronic diseases. *Cmaj*, 182(10):1053-1060. <https://www.ncbi.nlm.nih.gov/pmc/articles/PMC2900329/>
- 21 Oxfam India. (15 de noviembre de 2018). Move over 'Sons of the soil': Why you need to know the female farmers that are revolutionizing agriculture in India. <https://www.oxfamindia.org/women-empowerment-india-farmers>
- 22 M. Jena. (7 de septiembre de 2020). India's Outdoor Workers on the Frontlines of Climate Change. Inter Press Service. <http://www.ipsnews.net/2020/02/indias-outdoor-workers-frontlines-climate-change/>
- 23 T. Gore. (2015). La desigualdad extrema de las emisiones de carbono: Por qué el acuerdo sobre el clima de París debe anteponer los intereses de las personas más pobres, vulnerables y que generan menos emisiones de carbono. Oxfam. <https://www.oxfam.org/es/informes/la-desigualdad-extrema-de-las-emisiones-de-carbono>
- 24 T. Piketty y L. Chancel. (2015). Carbon and inequality: from Kyoto to Paris. Trends in the Global Inequality of Carbon Emissions (1998-2013) and Prospects for An Equitable Adaptation Fund. París: Paris School of Economics. <http://piketty.pse.ens.fr/files/ChancelPiketty2015.pdf>
- 25 S. Kartha et al. (2020). The Carbon Inequality Era. Op. cit. El conjunto de datos está disponible en <https://www.sei.org/projects-and-tools/tools/emissions-inequality-dashboard>
- 26 Basado en la estimación media de las trayectorias que limitan el calentamiento global a 1,5 °C en el informe del IPCC *Global warming of 1.5°C* para unas emisiones de CO2 brutas de los combustibles fósiles y la industria en 2030, dividida entre la población mundial estimada por las Naciones Unidas para 2030 (8500 millones de personas). Véase la Tabla 2.4 en https://www.ipcc.ch/site/assets/uploads/sites/2/2019/06/SR15_Full_Report_High_Res.pdf
- 27 Canadá y Estados Unidos.
- 28 En este estudio, las estimaciones de la huella de carbono per cápita derivada del consumo incluyen una pequeña proporción de las emisiones nacionales derivadas del consumo que se atribuyen al Gobierno y a la formación de capital, partiendo del principio de que es razonable asumir (tal y como hicieron Chancel y Piketty (2015) que estas beneficiarán en última instancia a las personas. Esto constituye otra razón para considerar que las huellas de carbono de las personas con altos ingresos fluctuará entre países.
- 29 D. Ivanova. y R. Wood. (2020). The unequal distribution of household carbon footprints in Europe and its link to sustainability. *Global Sustainability* 3. e18. https://www.cambridge.org/core/services/aop-cambridge-core/content/view/F1ED4F705AF1C6C1FCAD477398353DC2/S2059479820000125a.pdf/unequal_distribution_of_household_carbon_footprints_in_europe_and_its_link_to_sustainability.pdf

En el presente estudio, las huellas de carbono estimadas para el 10% y el 1% que producen más emisiones de la UE ascienden a 22,9 tCO₂ y a 54,9 tCO₂, respectivamente. Esto es comparable con nuestra estimación de las huellas de carbono del 10% y el 1% más rico del mundo, que ascienden a 23,8 tCO₂ y 74 tCO₂, respectivamente, así como del 10% y 1% más rico de la UE, de 15,8 tCO₂ y 49,7 tCO₂, respectivamente.
- 30 D. Ivanova and R. Wood. (2020). Op. cit.
- 31 P. Benoit. (marzo de 2020). Everything You Need to Know About the Fastest-Growing Source of Global Emissions: Transport. *Ética y Asuntos Internacionales* <https://www.wri.org/blog/2019/10/everything-you-need-know-about-fastest-growing-source-global-emissions-transport>
- 32 Y. Oswald, A. Owen y J.K. Steinberger. (2020). Large inequality in international and intranational energy footprints between income groups and across consumption categories. *Nature Energy*, 5(3): 231- 239. <https://www.nature.com/articles/s41560-020-0579-8>
- 33 L. Cozzi y A. Petropoulos. (2019). Growing preference for SUVs challenges emissions reductions in passenger car market. <https://www.iea.org/commentaries/growing-preference-for-suvs-challenges-emissions-reductions-in-passenger-car-market>
- 34 P. Benoit. (marzo de 2020). A Luxury Carbon Tax to Address Climate Change and Inequality: No todas Carbon visibles. *Ética y Asuntos Internacionales*. <https://www.ethicsandinternationalaffairs.org/2020/a-luxury-carbon-tax-to-address-climate-change-and-inequality-not-all-carbon-is-created-equal/>
- 35 D. Hardoon. (2017). Una economía para el 99%: Es hora de construir una economía más humana y justa al servicio de las personas. Oxfam. DOI: <http://dx.doi.org/10.21201/2017.8616>; D. Alejo Vázquez Pimentel, I. Macías Aymar y M. Lawson (2018). Premiar el trabajo, no la riqueza. Para poner fin a la crisis de desigualdad, debemos construir una economía para los trabajadores, no para los ricos y poderosos. Oxfam. DOI: <http://dx.doi.org/10.21201/2017.1350>

- 36 T. Wiedmann, M. Lenzen, L.T. Keyßer y J.K. Steinberger. (2020). Scientists' warning on affluence. *Nature communications*, 11(1): 1- 10. Consultado en: <https://www.nature.com/articles/s41467-020-16941-y>. <https://www.nature.com/articles/s41467-020-16941-y>
- 37 I.M. Otto, J.F. Donges, R. Cremades, A. Bhowmik, R.J. Hewitt, W. Lucht, J. Rockström, F. Allerberger, M. McCaffrey, S.S. Doe y A. Lenferna. (2020). Social tipping dynamics for stabilizing Earth's climate by 2050. *Proceedings of the National Academy of Sciences*, 117(5):2354-2365. <https://www.pnas.org/content/117/5/2354>
- 38 T. Piketty. (11 de junio de 2019). The illusion of centrist ecology. *Le Monde*. <https://www.lemonde.fr/blog/piketty/2019/06/11/the-illusion-of-centrist-ecology/>
- 39 D. Fuchs, A. Di Giulio, K. Glaab, S. Lorek, M. Maniates, T. Princen y I. Røpke. (2016). Power: the missing element in sustainable consumption and absolute reductions research and action. *Journal of Cleaner Production*, 132: 298- 307 <https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S0959652615001109?via%3Dihub>
- 40 S. Gössling. (2019). Celebrities, air travel, and social norms. *Annals of Tourism Research*. 79: 102775. <https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S016073831930132X>

OXFAM

Este documento ha sido elaborado por Tim Gore, con la asistencia de Mira Alestig y Anna Ratcliff.

Oxfam es una confederación internacional de 20 organizaciones que trabajan juntas en 67 países, como parte de un movimiento global a favor del cambio, para construir un futuro libre de la injusticia que supone la pobreza. Para más información, escriba a cualquiera de las organizaciones o visite la página www.oxfam.org

Oxfam Alemania (www.oxfam.de)
Oxfam América (www.oxfamamerica.org)
Oxfam Australia (www.oxfam.org.au)
Oxfam Brasil (www.oxfam.org.br)
Oxfam Canadá (www.oxfam.ca)
Oxfam en Bélgica (www.oxfamsol.be)
Oxfam Francia (www.oxfamfrance.org)
Oxfam GB (www.oxfam.org.uk)
Oxfam Hong Kong (www.oxfam.org.hk)
Oxfam IBIS (Dinamarca)
(<https://oxfamibis.dk/>)

Oxfam India (www.oxfamindia.org)
Oxfam Intermón (www.oxfamintermon.org)
Oxfam Irlanda (www.oxfamireland.org)
Oxfam Italia (www.oxfamitalia.org)
Oxfam México (www.oxfammexico.org)
Oxfam Nueva Zelanda (www.oxfam.org.nz)
Oxfam Novib (www.oxfamnovib.nl)
Oxfam Quebec (www.oxfam.qc.ca)
Oxfam Sudáfrica (www.oxfam.org.za)
KEDV (www.kedv.org.tr)