

Entendre-hi + amb la ciència

Menjar i emissions: el que és local no sempre és millor

Els transports associats amb el menjar causen gairebé una cinquena part (19%) de les emissions de gasos amb efecte hivernacle dels sistemes alimentaris. Així ho afirma un estudi publicat a *Nature Food*, que ha tomat a avaluar l'impacte de l'alimentació «quilomètrica».

El resultat ha cridat l'atenció ja que és molt superior a les estimacions anteriors. Les emissions dels sistemes alimentaris no són un assumpte menor: causen una tercera part del total de gasos amb efecte hivernacle, segons l'ONU.

Els autors afirmen que és fonamental menjar local, especialment als països rics, que importen molt menjar. Tanmateix, diversos experts hi posen matisos. Un tomàquet d'hivernacle al Regne Unit pot tenir més impacte que un d'horta importat des d'Espanya. Un producte que arribi amb barco des de l'estranger pot emetre menys que un altre de nacional que travessi el país amb camió. En resum, què es menja i com està produït el menjar són tan importants com l'on.

Fertilitzants i refrigeració

Els desplaçaments associats amb el sistema alimentari van emetre 3 gigatonnes de CO₂ el 2017, segons l'estudi. Això és, entre 3,5 i 7,5 vegades més que en estimacions anteriors.

¿D'on surt la diferència? En aquest treball es té en compte el transport no només del producte acabat sinó de tots els seus ingredients, incloent-hi els fertilitzants necessaris per cultivar-lo. També s'hi sumen les emissions de la refrigeració feta servir en el transport.

Aquest càlcul dona resultats sorprenents. Per exemple, els gasos emesos pel transport de fruita

El transport representa el 20% de les emissions totals atribuïbles als aliments, segons una nova avaluació que assigna als desplaçaments molt més impacte que estudis anteriors. Menjar local no ho soluciona tot. Què es menja i com es produeix el menjar compten tant com l'on.



MICHELE CATANZARO



Transport de bestiar boví, en una imatge d'arxiu.

i verdura són gairebé el doble dels causats per la seva producció. A més, els països rics (amb el 12% de la població mundial) causen la meitat de les emissions del transport de menjar. Els pobres (amb gairebé la meitat de la població mundial) només causen el 20%.

«Mirem no només a la producció i al consum sinó també al processat, empaquetament, transport, venda i serveis vinculats amb el menjar», resumeix Menghyu Li, de la Universitat de Sydney, coautora de l'estudi.

¿Com i què es transporta?

Diversos experts alerten que el missatge de menjar local és massa simplista. «No és la distància per si mateix el que defineix l'impacte, sinó la modalitat de

transport», matisa Ralph Rosenbaum, de l'Institut de Recerca i Tecnologia Agroalimentària (IRTA). Si s'ha de transportar una tona de menjar al llarg d'un quilòmetre, els barcos de càrrega són l'opció amb la menor empremta de carboni, explica l'investigador. Els trens elèctrics la tenen quatre vegades superior, els camions entre 10 i 40 i els avions, 100 vegades superior.

«Els pitjors exemples són els mangos, pinyes i papaies que es transporten amb avió», afirma Rosenbaum. Un altre cas és el transport de bestiar cap a l'est europeu, on els costos dels escorxadors són més baixos, i el retorn de la carn en camions refrigerats.

Els últims quilòmetres també són crucials. «Si es porta a la boti-

ga o a domicili amb petits camions, o amb cotxes mig buits, això afegeix molt l'empremta de carboni», explica Rosenbaum.

«Assumim que menjar local és comprar al granger local. Això no és realista per a gaire gent que viu en ciutats i necessita que el menjar es transporti a través del país», va escriure a les xarxes socials Hannah Ritchie, investigadora en sistemes alimentaris de la Universitat d'Oxford.

«El que menges té un impacte molt més gran a l'empremta de carboni de la teva dieta que ha viatjat lluny per arribar on ets tu», va afirmar la investigadora. Productes de consum diari com la llet o la carn contribueixen amb fins al 15% de les emissions de la dieta, segons Rosenbaum.

«El menjar local no és automàticament sostenible». Un aliment produït utilitzant pràctiques de ramaderia sostenible a França i Portugal pot ser més sostenible que un de produït a Catalunya de forma intensiva convencional», afirma l'investigador.

Tan sols el 20% de les calories que es consumeixen tenen origen transfronterer, segons un estudi de l'OCDE i de la FAO. «La majoria del menjar es continua produint dins de les fronteres nacionals. La tasca la tenim a casa: si vols retallar emissions, no compta només si produeixes localment, sinó com produeixes», afirma Shefali Sharma, directora de l'Institute for Agriculture and Trade Policy-

El Periódico

Europe (IATP), una organització que promou l'agricultura sostenible.

Els sistemes de ramaderia massiva, l'ús de fertilitzants i pesticides i certs canvis negatius en l'ús del terra generen emissions, tot i que passin a prop del consumidor, observa Sharma. «La clau són les polítiques que s'apliquen per ajudar els productors a transitar cap a sistemes de menor impacte», afirma. La investigadora també admet que els sistemes més sostenibles tendeixen a ser més locals.

Recomanacions

Si el missatge «menja local» és massa simplista, llavors ¿què recomanen els experts? «L'ideal és una cosa que es produeixi amb pocs agroquímics i que no viatgi a llarga dis-

tància. Però entre un producte local i un d'orgànic, jo elegeixo l'orgànic», resumeix Sharma. «És raonable dir que un producte local produït amb pràctiques sostenibles i consumit relativament poc després de la collita serà l'opció més sostenible. Però si un d'aquests factors falla, llavors no ho serà», afirma Rosenbaum. ■



Compartim les preguntes sobre el món en què vivim que la ciència pot respondre.

Escaneja el codi QR per escriure'ns.