

UA Repository

The carbon footprint of vegetable imports into Aruba: A closer look at sea and air transport

Item Type	A1 International peer reviewed article with impact factor
Authors	van Veghel, Amber;Sultan, Salys;Geeraerd Ameryckx, Annemie
Citation	van Veghel, A., Sultan, S., & Geeraerd Ameryckx, A. (2024). The carbon footprint of vegetable imports into Aruba: A closer look at sea and air transport. Future Foods 10, 100469. https://doi.org/10.1016/j.fufo.2024.100469
DOI	10.1016/j.fufo.2024.100469
Publisher	Elsevier
Journal	Future Foods
Rights	Attribution-NonCommercial-NoDerivatives 4.0 International
Download date	2026-05-12 09:42:21
Item License	http://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/
Link to Item	https://hdl.handle.net/20.500.14473/1111

Resumen de ‘La huella de CO₂ de la importación de verduras a Aruba: un análisis más detallado del transporte marítimo y aéreo’ - Amber van Veghel, Salys Sultan & Annemie Geeraerd Ameryckx



En las últimas dos décadas, el campo de la investigación académica en torno al consumo sostenible de alimentos ha crecido considerablemente. Este artículo se centra en la huella de CO₂, o las emisiones de CO₂, de las importaciones de alimentos a Aruba. Se examinan más detenidamente dos factores específicos de una isla pequeña que pueden influir la huella de CO₂: el transporte marítimo dentro de las cadenas de suministro insulares a pequeña escala y el transporte aéreo en aviones de pasajeros (calculado las características de aviones que vuelan de Ámsterdam a Aruba). El estudio analiza la huella de CO₂ (desde la granja hasta su llegada al supermercado en Aruba) de cinco verduras importadas en cantidades considerables—patatas (contabilizadas como verdura en las estadísticas de importación), lechuga, cebollas, tomates y judías verdes— repartidas en 25 combinaciones de producto-país.

Como era de esperar, los resultados muestran que los productos importados por avión tienen mayores emisiones de CO₂ (4,2-8,3 kg de CO₂ eq por kg) que los productos transportados por barco (0,4-2,3 kg de CO₂ eq por kg), ya que el transporte aéreo consume mucho combustible y, por lo tanto, genera más emisiones de CO₂. En el caso de los productos importados por barco, las principales contribuciones a las emisiones suelen ser el transporte por carretera o la producción en la granja. Esto se puede relacionar con la deforestación (por ejemplo, patatas de América del Sur) o con el uso de invernaderos (por ejemplo, tomates y lechugas). Este estudio confirma que una fase de transporte por carretera relativamente larga contribuye en gran medida a las emisiones totales de CO₂ de productos con emisiones relativamente bajas, como las verduras. Sin embargo, en el caso de productos con un alto impacto de CO₂, como la carne de res, las emisiones del transporte por carretera son insignificantes.

Para reducir las emisiones de CO₂, los consumidores pueden evitar los productos con mayores emisiones, como los productos de origen animal (especialmente la carne de res), los productos transportados por avión y las verduras que se sospecha que han recorrido una distancia relativamente larga por carretera. En el caso de Aruba, de productos procedentes de América del Norte que se cultivan lejos de Miami (el puerto de exportación a Aruba) y productos procedentes de América Central que primero se transportan en camión a Miami (por ejemplo, desde Guatemala o México). Los compradores pueden solicitar información adicional sobre el uso de invernaderos, el impacto de la deforestación, los materiales de embalaje, y las pérdidas en la cadena de suministro. Actualmente, la información que figura en los envases de los alimentos o en los supermercados rara vez ofrece detalles suficientes para estimar las emisiones reales de CO₂. Además, a la hora de elegir verduras más sostenibles, también deben tenerse en cuenta otros aspectos de la sostenibilidad, como el uso de pesticidas, el consumo de agua, y la seguridad alimentaria.

