

OPINIONES EN DESARROLLO
Programa Turismo Responsable

Artículo núm. 4
Julio de 2009

Copenhague y después
El turismo y la justicia climática global

Por Joan Buades

www.albasud.org | info@albasud.org

El presente documento es parte del proyecto "Iniciativa de comunicación sobre cambio económico, movilidad humana, turismo y gobernabilidad territorial en Centroamérica", co-ejecutado por Fundación PRISMA y Alba Sud (mayo 2009 - abril 2011).

Este documento está bajo una licencia Creative Commons.



Introducción*

El turismo y, en especial, el impacto del transporte aéreo internacional, ha sido uno de los grandes «olvidados» en el **Tratado de Kyoto (1997-2012)** para la protección del clima. Esta negligencia ha tenido un efecto catalizador en el incremento global de los Gases de Efecto Invernadero (GEI). Si no es incluido explícitamente en el nuevo tratado que debe sustituir al actual, el sostenido boom del turismo amenaza con anular a medio plazo los avances vitales en otros ámbitos.

En la **Cumbre de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático de Copenhague (7-18 de diciembre de 2009)** debe garantizarse la reducción real de las emisiones derivadas del turismo internacional, una de las primeras economías industriales del mundo, para evitar que, a través del voluntarismo empresarial y el recurso a la externalización de los costes mediante un «mercado del carbono» apoyado en nuevas formas de explotación intensiva del Sur empobrecido del Planeta, el balance absoluto sea cada vez más negativo para el clima global.

Las principales herramientas a implementar en Copenhague son la fijación de objetivos concretos, relevantes y normativos de reducción de GEI para la industria turística internacional; el derecho a una información ambiental veraz sobre su contribución mayor al efecto invernadero de origen antrópico; la puesta en marcha de fiscalidad ambiental sobre la aviación y el turismo (incluido el de cruceros) así como una transferencia de recursos y un reequilibrio en favor del Sur de las prioridades de la seguridad climática mundial.

* En la versión final del presente trabajo, el autor contó con la ayuda inestimable del profesor Iván Murray Mas, del Departamento de Ciencias de la Tierra de la Universitat de les Illes Balears en Palma (Mallorca), al cual quiere expresar su sincero agradecimiento.

Joan Buades (Mallorca, 1963) es investigador crítico en turismo, ambiente y globalización. Es colaborador permanente de Alba Sud. Forma parte también del Grupo de Investigación en Sostenibilidad y Territorio (GIST) de la Universidad de las Islas Baleares y colabora con Acción por un Turismo Responsable (ATR). Entre 1999 y 2003 fue parlamentario regional verde en Baleares y uno de los impulsores de la fiscalidad ecológica sobre el turismo, la llamada «ecotasa». Entre sus publicaciones destacan: *On brilla el sol. Turisme a Balears abans del Boom*, Res Pública Edicions, Ibiza, 2004; *Exportando paraísos. La colonización turística del planeta*, La Lucerna, Palma de Mallorca, 2007; "Dessalar la Mediterrània? De quimera, negocis i béns comuns" en *Scripta Nova. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*, Universidad de Barcelona, vol. XII, núm. 270 (30), 1 de agosto de 2008. Alba Sud ha publicado una entrevista a Joan Buades sobre el modelo turístico balear en: Ernest Cañada, "El Imperio Turístico Balear: donde nunca se pone el sol. Entrevista a Joan Buades y Macià Blázquez", Alba Sud, Opiniones en Desarrollo, artículo núm. 2, 7 de marzo de 2009. Su último libro es *Do not disturb Barceló. Viaje a las entrañas de un imperio turístico*, Icaria Editorial, Barcelona, 2009.

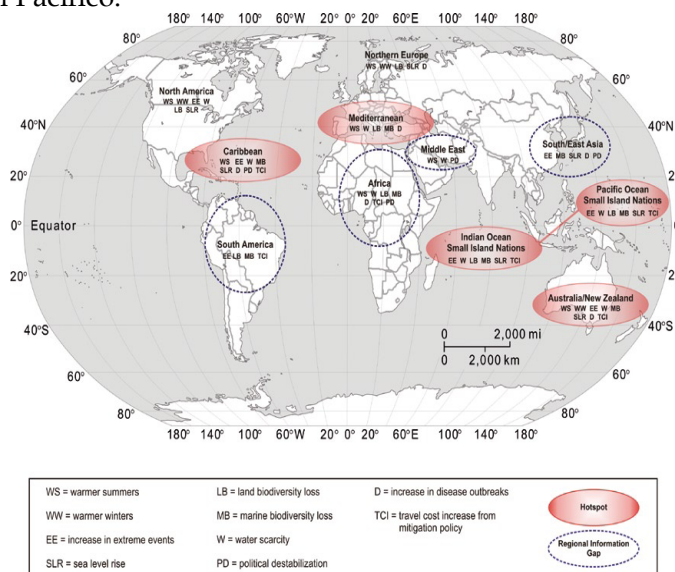
1. Un olvido letal: el turismo como imán de destrucción climática

Durante la conferencia sobre el cambio climático de las Naciones Unidas de Bali (diciembre de 2007), Francesco Frangialli, por aquel entonces secretario general de la Organización Mundial del Turismo (OMT/UNWTO), advertía al mundo: “¡No pongan injustamente al turismo en su punto de mira! Es una actividad tan respetable como las demás, y satisface necesidades igualmente esenciales... Quienes dicen: «no viajen lejos de sus hogares y eviten tomar el avión, para ahorrar varias toneladas de emisiones de carbono», deberían pensarlo dos veces. Porque esos viajes largos conducen con frecuencia a los países donde viven los pueblos más desfavorecidos del planeta que, como sabemos, serán las primeras víctimas del calentamiento. Estas comunidades, como Bali, serían víctimas por partida doble si se las privara también de la aportación económica del turismo.” (Organización Mundial del Turismo, 2008, pp. 10-11).

Su mensaje clave estaba claro: obligado por la pertenencia de la OMT a las Naciones Unidas, aceptaba por primera vez el vínculo entre el turismo y el incremento del efecto invernadero a cambio de evitar cualquier reducción real de las emisiones que provoca bajo el señuelo de que la protección del clima podría empobrecer las regiones más desfavorecidas económicamente del planeta.

En ningún momento hizo alusión al preocupante consenso de la comunidad científica sobre el dramático impacto del cambio climático de origen antrópico en regiones estratégicas de la actual geografía turística mundial, como el Mediterráneo, el Caribe o los sistemas insulares del Índico y el Pacífico:

El mensaje de Francesco Frangialli estaba claro: obligado por la pertenencia de la OMT a las Naciones Unidas, aceptaba por primera vez el vínculo entre el turismo y el incremento del efecto invernadero a cambio de evitar cualquier reducción real de las emisiones que provoca.



Fuente: UNWTO y UNEP, 2008, p. 101.

Desgraciadamente, es llamativa la falta de interés de la OMT respecto de las crecientes preocupaciones populares en el Sur por establecer una agenda propia frente al cambio climático (Cuéllar & Kandel, 2008). La despreocupación de la OMT por la factura climática del turismo supera incluso la de la propia industria, la cual, a través del World Travel and Tourism Council (WTTC), llega a plantearse (aunque sin resultados visibles a día de hoy) tomar el “liderazgo” en la lucha por la protección del clima mediante compromisos cuantificados importantes de carácter voluntario en materia de reducción de CO₂ (WTTC, 2009, pp. 25-26).

¿Qué se esconde tras esta actitud poco entusiasta de la OMT con la seguridad climática? La respuesta tiene que buscarse en el temor ante el fin de la situación de privilegio, de “invisibilidad”, del sector turístico respecto del resto de economías industriales, que podría conllevar un importante aumento de los costes del transporte y a un cambio de actitud, sensible a los costes climáticos, del turista. Las consecuencias serían dramáticas para el turismo intercontinental de larga distancia y regiones como el Sudeste de Asia, el Caribe, Australia-Nueva Zelanda o África oriental y del sur. Porque, a pesar del supuesto carácter “anecdótico” de la factura climática de la industria sin chimeneas, hay evidencias crecientes de que el actual modelo turístico es ya un problema mayor para conseguir avances sustanciales en la reducción de gases de efecto invernadero (GEI). Por decirlo con el *Financial Times*: es un secreto a voces que, de seguir las cosas así, “el turismo será identificado como el enemigo ambiental número 1” (Tomkins, 2006).

En su artículo 2, el Tratado de Kyoto exoneró de cualquier objetivo global de reducción a los GEI derivados de la actividad turística internacional y remitió cualquier actuación a la decisión de una International Civil Aviation Organisation (ICAO), que renunció formalmente a fijar ninguna regulación específica (Gössling, Peeters, & Scott, 2008, p. 876). Este error ha provocado una importante agujero negro en la contabilidad climática, ya que:

- El turismo (comprendiendo sólo el transporte, la hotelería y los servicios) sería responsable de un 5% de las emisiones totales de dióxido de carbono (CO₂), el principal GEI, ya que equivale al 60% del efecto invernadero de origen antrópico.
- La industria turística, especialmente a través del fuerte impacto del transporte aéreo, genera otras importantes emisiones de GEI, notablemente de óxidos de nitrógeno (NO_x). Por su interactividad con las concentraciones de metano y ozono en la atmósfera, éstas acentúan notablemente el “forzamiento radiativo” (FR) del efecto

¿Qué se esconde tras esta actitud poco entusiasta de la OMT con la seguridad climática? La respuesta tiene que buscarse en el temor ante el fin de la situación de privilegio, de “invisibilidad”, del sector turístico respecto del resto de economías industriales.

invernadero¹. Más o menos, las emisiones que generan los aviones en vuelo equivalen a 2.3 veces las que se producen a ras de tierra al despegar. Como resultado, el nivel real de impacto climático del sector turístico internacional podría alcanzar, con datos de 2005, hasta el 14% (Broderick, 2009, p. 339; Simpson M. C., Gössling, Scott, Hall, & Gladin, 2008, p. 15).

- Este cálculo hay que considerarlo como conservador, ya que no incluye la energía necesaria para construir hoteles, aeropuertos, puertos, autopistas y carreteras de uso turístico o el transporte de materiales y alimentos desde el Norte a los resorts en el conjunto del Planeta (Simpson M. C., Gössling, Scott, Hall, & Gladin, 2008, p. 66). De hecho, cuando decimos que buena parte de los GEI están asociados al transporte es porque hay problemas de definición de lo que entra dentro de la factura energética turística. Si se incluyera la energía total (“*embodied energy* o *emergy*”) requerida para sostener las sociedades altamente turistizadas habría muchas sorpresas. En el caso de Baleares, por ejemplo, en 1999 la *emergy* de los bienes de consumo requeridos por la economía turística a nivel local (sin tener en cuenta la factura de sus poderosas corporaciones turísticas transnacionales) era de 100,9 Terajoules, mientras que los requerimientos energéticos domésticos eran de 103,3 Tj. Los costes energéticos del transporte fueron de 18,1 Tj para el aéreo y de 7,8 Tj para el marítimo. Es decir, el negocio turístico se alimenta de manera clara del proceso de deslocalización energética que ha permitido la irrupción de la fábrica global (y la oficina global). Estos procesos permiten saltarse de manera significativa los acuerdos de la climatocracia que dio lugar al Tratado de Kyoto, ya que ésta decide qué emisiones computan y cuáles no (Murray, Blàzquez, & Garau, *La qüestió energètica a les Illes Balears*, 2001, pp. 121-136).
- Buena parte de las GEI tienen como origen el transporte, al generar nada menos que el 75% del coste climático del sector. Al considerar el FR adicional, su peso alcanza valores del 82-90%. Como subsector clave, aparece la aviación, la cual es responsable del 54% de las emisiones de CO₂ del transporte turístico y del 75% de las emisiones totales al incluir el FR. Sólo el 38% de estas emisiones, las causadas por la aviación en destinos domésticos, está incluida en la contabilidad climática sujeta al Tratado de Kyoto (Gössling, Peeters, & Scott, 2008, p. 875). Además, hay que llamar la atención sobre el auge del transporte marítimo vía cruceros (auténticas ciudades flotante de hasta 5.000 personas), también exonerados del Tratado de Kyoto, en áreas como el Caribe y el Mediterráneo. A escala global, el medio millón de cruceristas de los años 70 se han

¹ Se denomina *forzamiento radiativo* al cambio en el flujo neto de energía radiativa hacia la superficie de la Tierra medido en el borde superior de la troposfera (a unos 12.000 m sobre el nivel del mar) como resultado de cambios internos en la composición de la atmósfera (como en el caso de los GEI, muy marcadamente los NO_x de la aviación), o cambios en el aporte externo de energía solar. Se expresa en W/m². Un forzamiento radiativo “positivo” contribuye a calentar la superficie de la Tierra, mientras que uno “negativo” favorece su enfriamiento.

convertido en cerca de 13 millones a mitad de esta década. El consumo de combustibles fósiles, normalmente fuel de la peor calidad, el más barato, equivale a los GEI generados por unos 12.000 coches (Océana, 2004).

VUELOS HIGH COST

A pesar de que en 2005 los vuelos de larga distancia suponían sólo el 2.7%, su factura climática alcanzaba ya el 17% del total. En un único viaje de este tipo, un turista puede sobrepasar la media mundial de CO₂ per cápita (4 toneladas, que deberán reducirse a partir de Copenhague de acuerdo con el IPCC). Por ejemplo, en un vuelo de ida y vuelta de Frankfurt a Sydney cada pasajero genera 4.5 toneladas de CO₂. Si la alternativa fuera ir de Londres a Jamaica, el coste sería de "sólo" 2 toneladas.

Alternativamente, si los viajes internacionales en tren y autocar representan el 16% del turismo, su contribución a las emisiones del turismo global es de apenas el 1%.

Fuente: Simpson M. C., Gössling, Scott, Hall, & Gladin, 2008, p. 15 y 66; Gössling, Peeters, & Scott, 2008, p. 874; UNWTO y UNEP, 2008, p. 34.

Estas cifras deben relacionarse con las extraordinarias previsiones oficiales de crecimiento tanto del turismo internacional como del transporte aéreo. Así, para la OMT, en el horizonte del 2020, el volumen de turistas internacionales llegará a los 1.600 millones, esto es, se habrá triplicado desde 1995, cuando había 565 millones (www.unwto.org/facts/eng/vision.htm). Airbus, uno de los dos grandes gigantes de la construcción aeronáutica mundial, prevé, por su parte, un crecimiento sostenido del número total de pasajeros del orden del 4.9% para el período 2007-2026, lo cual implicaría un aumento anual de un mínimo del 3% de las emisiones invernadero del transporte aéreo (Gössling, Peeters, & Scott, 2008, p. 873). Hacia 2035 las emisiones de CO₂ podrían crecer un 152% y el FR se dispararía un 188% más, arrastradas por el extraordinario incremento del tráfico aéreo. Teniendo en cuenta que el peor escenario de proyección de incremento global de GEI contemplado por el Panel Internacional sobre el Cambio Climático de las Naciones Unidas (IPCC) [<http://www.ipcc.ch/index.htm>] se sitúa en un máximo de +88% para el período 2000-2030, el contraste no puede ser mayor (Simpson M. C., Gössling, Scott, Hall, & Gladin, 2008, pp. 143-144). Por lo tanto, si no hay cambios significativos en Copenhague, tanto el récord en turistas internacionales como la cuota de consumo aéreo comprometerán decisivamente la política climática global.

En un segundo nivel de percepción, hay que llamar la atención sobre cómo allí donde se ha impuesto masivamente la industrialización turística ha comportado la entrada en un régimen de modernización consumista (de energía, materiales, en el modelo de transportes, etc.) *sin*

Si no hay cambios significativos en Copenhague, tanto el récord en turistas internacionales como la cuota de consumo aéreo comprometerán decisivamente la política climática global.

un bienestar comunitario paralelo para las sociedades locales. En el Sur, si nos fijamos en el ejemplo de la República Dominicana, constatamos que, tras multiplicar por 10 el número de turistas entre el 1985 y el 2005, seguía confinada en el magro número 91 del Índice de Desarrollo Humano de las Naciones Unidas (<http://hdrstats.undp.org>). En el Norte, el caso de las islas Baleares es paradigmático: a pesar de su éxito turístico, los estándares de bienestar han seguido una trayectoria decreciente y hoy se sitúan en la cola de España en ámbitos como la educación, la sanidad o la protección social (Buades, 2006, pp. 25-28). Mientras tanto, la huella ecológica (*sin* incluir la responsabilidad climática global de sus importantes empresas turísticas transnacionales) directamente atribuible a la economía turística representa el consumo equivalente de 1.76 archipiélagos y, si sumamos sus efectos derivados de aquella en la vida cotidiana, se multiplica hasta las 5.7 veces la “necesidad” de consumo de los bienes naturales disponibles a escala balear (Murray, Rullan, & Blázquez, 2005). Ante la alarma que intentan generar organizaciones como la OMT en las sociedades del Sur que aspiran a mejorar su bienestar mediante un turismo internacional que ahora se vería recortado por culpa de la protección del clima, no hay que confundir el número creciente de turistas como sinónimo de bienestar real comunitario, ya que son mucho más relevantes factores como el gasto por turista a escala local, el nivel de salarios o el reparto hacia todas las clases sociales de la riqueza generada por la industria turística. En demasiadas sociedades del Sur, los éxitos macroeconómicos del turismo no se corresponden con una mejora de los índices de bienestar de la mayoría (Gössling, Peeters, & Scott, 2008).

Desde la firma del Tratado de Kyoto, existe un tercer factor de relación negativa entre el cambio climático y el turismo internacional que tiene al Sur empobrecido del Planeta como escenario. El enfoque en términos mercantilistas de la reducción de los GEI, a través del establecimiento de “mercados de carbono” y mecanismos como los Mecanismos de Desarrollo Limpio (CDM en inglés), reflejan el dominio del Norte y sus conglomerados industriales a la hora de enfocar la estabilización del clima. Por un lado, los “derechos de emisión” los detentan sorprendentemente quienes contaminan más (caso de los “mercados del carbono”). Paralelamente, los MDL fomentan la “necesidad” de proteger o explotar (por ejemplo, para producir biocombustibles) los últimos espacios tropicales o de alto valor ambiental aunque sea a costa de los intereses y estilo de vida de las comunidades locales (Lohmann, 2006; Cuéllar & Kandel, 2008).

Como efecto colateral muy relevante a la conversión del Sur en una planta de reciclaje climático del sistema de vida insostenible del Norte, se

La industrialización turística ha comportado la entrada en un régimen de modernización consumista (de energía, materiales, en el modelo de transportes, etc.) sin un bienestar comunitario paralelo para las sociedades locales.

abre paso velozmente la oferta “verde” desde los estados industriales hacia lugares cada vez más exóticos hasta ahora no afectados por industria turística global. Así, en su Visión 2020, la OMT contempla los mayores crecimientos absolutos del turismo internacional en Asia oriental-Pacífico (que habrá quintuplicado su número desde 1995, hasta los 397 millones) y las Américas (casi triplican llegando a los 282 millones) mientras que África tendrá uno de los mayores aumentos relativos, cuadruplicando su capacidad de acogida hasta los 77 millones (www.unwto.org/facts/eng/vision.htm).

MDL (CDM), JUEGO SUCIO CON EL CLIMA Y EL SUR

El Tratado de Kyoto dio carta de naturaleza a los Mecanismos de Desarrollo Limpio. Su objeto era permitir a estados y corporaciones transnacionales invertir en proyectos “limpios” en el Sur a fin de poder aumentar su “crédito” en generación de GEI en los mercados del carbono. Desgraciadamente, la experiencia refleja el fiasco ambiental del MDL. Es más, en innumerables casos, los proyectos han servido para degradar aún más las condiciones de vida y los derechos democráticos de muchas comunidades en el Sur.

Fuente: International Rivers, 2008; Smith, 2008.

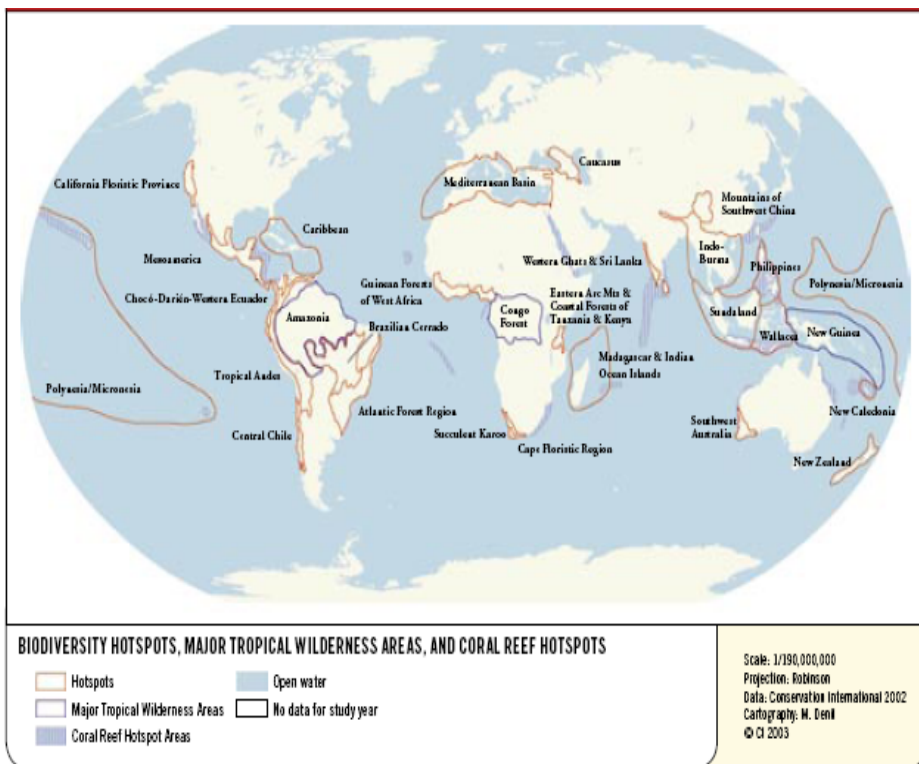
Una parte importante del reclamo de estas nuevas localizaciones tiene que ver con su extraordinaria biodiversidad (Christ, Hillel, Matus, & Sweeting, 2003). Sin lugar a dudas, el atractivo reforzado de estas localizaciones vacacionales alternativas impulsará el crecimiento de la oferta de vacaciones de largo recorrido y, por consiguiente, la contribución cada vez mayor del turismo al efecto invernadero.

En contraste con esta avidez viajera de alto riesgo para el clima, hay que llamar la atención sobre el carácter elitista del actual turismo internacional: sobre una base anual, menos del 2% de seres humanos pasan sus vacaciones allende sus fronteras estatales, esto es, poco más de 130 millones de personas (Simpson M. C., Gössling, Scott, Hall, & Gladin, 2008, p. 66). La disparidad entre beneficiarios y riesgo es tan enorme que sólo puede ser explicada en base a la incomparable falta de regulación ambiental, de transparencia financiera y democrática a escala global de que ha gozado la industria turística internacional en el último medio siglo y que le ha permitido convertirse en la primera economía legal del Planeta (Buades, 2006, pp. 41-58).

La industria turística y una muy escasa capa de privilegiados se están apropiando injustamente de *bienes comunes* a doble escala (el clima o aire respirable, a nivel global; el hábitat de vida de amplias áreas del Sur, hablando en términos regionales) (Harvey, 2006). Por ello, se hace más urgente que nunca un cambio real de prioridades que permita avanzar

Como efecto colateral muy relevante a la conversión del Sur en una planta de reciclaje climático del sistema de vida insostenible del Norte, se abre paso velozmente la oferta “verde” desde los estados industriales hacia lugares cada vez más exóticos hasta ahora no afectados por industria turística global.

hacia una justicia climática capaz de garantizar un aire respirable para todo el mundo y verdaderas oportunidades de bienestar humano en el Sur, donde vive la mayor parte de la Humanidad.



Fuente: Christ, Hillel, Matus, & Sweeting, 2003, p. 5.

Se hace más urgente que nunca un cambio real de prioridades que permita avanzar hacia una justicia climática capaz de garantizar un aire respirable para todo el mundo y verdaderas oportunidades de bienestar humano en el Sur, donde vive la mayor parte de la Humanidad.

2. TURISMO: DE LA IRSC CORPORATIVA A LA COOPERACIÓN CON LA JUSTICIA CLIMÁTICA GLOBAL

Hasta el momento, la actuación de la industria turística internacional ha estado caracterizada por su *irresponsabilidad social corporativa (iRSC)*. De hecho, su sustracción a toda regulación vinculante en materia de seguridad climática y transparencia general ha comportado, como hemos visto, una creciente inquietud mundial, ya que sus éxitos permanentes en pasajeros transportados y en extensión de destinos constituyen un colosal desafío de cara al cumplimiento de los objetivos de reducción de los GEI letales para el clima.

La OMT, paradójicamente una organización afiliada al sistema de Naciones Unidas, ha reaccionado tarde y mal al fin del secretismo sobre la contribución mayor del sector turístico al cambio climático. Hasta la

conferencia de Davos de octubre de 2007, la OMT se mantuvo al margen de los esfuerzos de la comunidad internacional por proteger el clima. En su primera y única toma de posición en la citada conferencia, los compromisos adquiridos fueron manifiestamente vagos e impropios de una organización pública internacional que debe velar por los bienes comunes (Organización Mundial del Turismo, 2008, pp. 3-6):

- Evitó expresamente fijar ningún objetivo concreto de reducción de GEI.
- Se ofreció a los países del Sur, especialmente a los estados insulares amenazados de desaparición física, para asesorarles a la hora de participar en proyectos de MDL, una herramienta controlada por los estados y corporaciones del Norte para usar el Sur como sumidero de carbono.
- Expresó su deseo de “esforzarse” por conservar la diversidad biológica de “los pulmones del Planeta” para también garantizar “un uso sostenible a largo plazo de la base de recursos ambientales del turismo”.
- Alentó a los consumidores a ser más cuidadosos con su huella individual de carbono.

Paralelamente, con un retraso aún más llamativo, el WTTC, como lobby de las corporaciones turísticas transnacionales, ha intentado posicionarse justo antes de la Conferencia de Copenhague como “líder ante el reto del cambio climático”. Para ello, ha confeccionado un decálogo de compromisos que, a pesar de ser más concretos que los de la OMT, denotan también una preocupante lejanía respecto a lo debería considerarse una auténtica responsabilidad social corporativa (RSC) ante el cambio climático. Sintéticamente, vale la pena destacar (WTTC, 2009):

- La aspiración de reducir voluntariamente un 50% las emisiones de CO₂ (y sólo éstas) para 2050, fijándose un objetivo intermedio del 30% si hay nuevo tratado posKyoto o sólo del 25% si no lo hay (sic).
- El propósito de apoyar las mejoras tecnológicas y en eficiencia energética tanto en sectores como la aviación como para el uso de las comunidades locales.
- La búsqueda de nuevos estándares de medición de los progresos en la reducción de GEI, al margen de los suministrados por el IPCC.
- El apoyo directo a la reducción de la deforestación y la degradación de los bosques a través del partenariado privado.

El trasfondo de la posición tanto de la OMT como del WTTC es evitar cualquier regulación vía tratado internacional de objetivos y mecanismos concretos de reducción de GEI y preservar un amplio margen de

La OMT ha reaccionado tarde y mal al fin del secretismo sobre la contribución mayor del sector turístico al cambio climático. En su primera y única toma de posición en la citada conferencia, los compromisos adquiridos fueron manifiestamente vagos e impropios de una organización pública internacional que debe velar por los bienes comunes.

maniobra para que las corporaciones puedan dotarse de códigos y planes voluntarios basados en micromedidas positivas pero sin trascendencia real en la contabilidad climática global, ya que el horizonte sigue siendo generar el máximo de turistas y pasajeros de avión posibles en las próximas décadas.

Ante estas decepcionantes tomas de posición corporativas, la Conferencia sobre el Cambio Climático de Copenhague de diciembre de 2009 tiene ante sí el reto de poner al día el Tratado de Kyoto (1997-2012) terminando con la excepción turística y favoreciendo nuevas herramientas ambientales que permitan avanzar decididamente hacia una justicia climática global basada en el respeto y la primacía de las necesidades del Sur empobrecido del Planeta sobre el de los intereses crematísticos de las Corporaciones transnacionales. La importancia de llamar la atención sobre la creciente factura climática del turismo reside, precisamente, en su complementariedad con las propuestas de justicia global sin trampas como la que propone el movimiento popular internacional Vía Campesina mediante la llamada “soberanía alimentaria” (Vía Campesina, 2009).

A nuestro entender, hay cinco direcciones estratégicas que deben quedar claramente explicitadas en el nuevo Tratado de protección del clima, a saber:

- A. **Tiene que tener un carácter global e inclusivo de todos los sectores industriales que contribuyen decisivamente a la generación de GEI.** Es un hecho ya indiscutible que el turismo, la primera industria legal del mundo, tiene un impacto mayor en el efecto invernadero de origen antrópico, cifrado en niveles de entre el 5% y el 14% de media global, con una tendencia extraordinaria al alza para el próximo futuro debido a su dependencia cada vez mayor del transporte aéreo. Para el caso británico, por ejemplo, se considera que una cuarta parte de los objetivos de reducción de GEI para el 2050 tienen como responsable a la aviación (GreenAir, 2009). Por ello, **el nuevo Tratado debe subsanar el error del de Kyoto e incluir explícitamente en lugar preferente y en su parte normativa tanto el turismo como el tráfico aéreo y marítimo internacional.** Sólo así puede garantizarse a medio plazo que los objetivos de reducción podrán cumplirse gracias al concurso de todos los sectores económicos relevantes.
- B. **Debe proponerse objetivos concretos relevantes y concretos de reducción del conjunto de GEI generados por el turismo así como el transporte aéreo y marítimo asociado.** El punto de encuentro

La Conferencia sobre el Cambio Climático de Copenhague de diciembre de 2009 tiene ante sí el reto de poner al día el Tratado de Kyoto (1997-2012) terminando con la excepción turística y favoreciendo nuevas herramientas ambientales que permitan avanzar decididamente hacia una justicia climática global basada en el respeto y la primacía de las necesidades del Sur empobrecido del Planeta sobre el de los intereses crematísticos de las Corporaciones transnacionales.

debe ser hacer viable el objetivo planetario de reducción del 85% al 50% de los GEI en 2050 respecto a 2000, lo que permitiría – según el IPCC – estabilizar el aumento de temperatura media del Planeta en valores de +2°C - +2.4°C en relación a la época preindustrial. 2015 debería constituir el año cumbre a partir del cual empezar a recortar significativamente los GEI. La reducción no sería uniforme, sino que los países industriales del Norte tendrían que recortar entre el 80% y el 95% de su cuota de emisiones hasta 2050 (el 25-40% antes de 2020) (IPCC, 2008, p. 776 y pp. 39 y 90 del “Technical Summary”).

En conjunto, **las emisiones de GEI del sector turístico deberían reducirse en un 80-90% para 2050 con un objetivo intermedio de -35/-45% para 2020.** Este horizonte de reducción tiene que modularse según su grado de impacto sectorial a fin de estimular de manera proporcionada la reconversión ambiental de los diferentes subsectores turísticos (aviación, cruceros y automóviles, como prioridad, pero también solarización de instalaciones y servicios hoteleros y residenciales). Igualmente, debería garantizar el abastecimiento alimentario y de servicios local o regional, ya que el actual recurso generalizado por las ETN turísticas a su importación desde el Norte no tiene sentido ni ambiental ni social, aunque si lo tenga en términos crematísticos para el capital (corporaciones transnacionales). Igualmente, por la estructura de negocio del sector, extraordinariamente dominado por transnacionales de países industriales, las reducciones deberán operarse muy mayoritariamente en el Norte. Este detalle modulado de los objetivos de reducción ayudaría a generalizar y acelerar las mejoras en eficiencia tecnológica y de gestión del transporte mientras que abriría el camino a la minimización en el uso de materiales y para la modernización ecológica de las instalaciones existentes vía energías renovables.

- C. Como elemento clave de toma de conciencia democrática global, **hay que garantizar el derecho de toda la ciudadanía a la consulta sin fronteras, fácil y directa (incluyendo la electrónica) de información ambiental veraz en materia de cambio climático,** certificando la transparencia de los datos y de los informes de progreso bajo supervisión del IPCC y la tutela de las Naciones Unidas. El banco de datos sobre GEI y el cambio climático debe contener información sectorial contrastada, incluyendo informes periódicos de progreso, mereciendo el turismo y el tráfico aéreo, por sus extraordinarias implicaciones con el futuro climático común, un capítulo específico destacado.

El nuevo Tratado de Copenhague debe proponerse objetivos concretos relevantes y concretos de reducción del conjunto de GEI generados por el turismo así como el transporte aéreo y marítimo asociado.

D. Sin perjuicio de instrumentos de regulación general sobre nuevos estándares (más restrictivos) permitidos de emisiones de GEI, la **implementación de fiscalidad ambiental también sobre el turismo**, especialmente el vinculado a vuelos transcontinentales, a los viajes en crucero, al transporte privado transfronterizo por carretera y el intercontinental de materiales y mercancías por avión y barco destinado a proveer bienes y servicios de uso turístico y residencial. El nuevo tratado debe dar carta de naturaleza a nuevas herramientas fiscales de alcance global en forma de:

- **Ecotasa mundial sobre el combustible de la aviación.** Hasta hoy, sólo los EUA y los Países Bajos han introducido tasas sobre el fuel de los vuelos domésticos y que el combustible usado por la aviación internacional no paga ningún tipo de tasa por contaminación. En el caso neerlandés, el ticket de avión para vuelos domésticos en el marco de la UE o inferiores a 2.500 Km. pagan una tasa de 11.25€ mientras que el resto abona 45€ por el mismo concepto (Gössling, Peeters, & Scott, 2008, p. 879). ATTAC ha calculado que una ecotasa global sobre la tonelada de queroseno a 3,65\$ produciría unos ingresos de 74.000 millones de dólares al año (Cossart, Gourguechon, Harribey, & Trouvé, 2009, p. 33). De manera mucho más ambiciosa ambientalmente, el IPCC apunta que una ecotasa sobre el carbono equivalente a 20\$ por tonelada de queroseno conllevaría el interesante efecto colateral de reducir entre un 15% y un 30% el volumen de tráfico aéreo, bien por transferencia a otros sistemas de transporte bien por incentivo a la eficiencia energética (UNWTO y UNEP, 2008, p. 157).
- **Carga mundial por derechos de emisión de GEI.** Aunque serviría básicamente al mismo objetivo (la tasación de la producción de carbono en el transporte aéreo), el establecimiento de “derechos de emisión” sobre GEI en la aviación podría ser una vía alternativa para gravar de manera disuasoria el turismo aéreo internacional tal vez más fácil que la ecotasa sobre el combustible. La razón principal es que los “derechos de emisión” no están aún regulados en ningún acuerdo sobre tráfico aéreo mientras que los acuerdos sobre tasación de combustibles para la aviación existen desde hace tiempo y podrían costar mucho más removerlos (Daley & Preston, 2009).

Sin perjuicio de instrumentos de regulación general sobre nuevos estándares (más restrictivos) permitidos de emisiones de GEI, debe implementarse una fiscalidad ambiental específica sobre el turismo, especialmente el vinculado a vuelos transcontinentales, viajes en crucero, transporte privado transfronterizo por carretera e intercontinental de materiales y mercancías por avión y barco destinado a proveer bienes y servicios de uso turístico y residencial.

Por una vía u otra, lo decisivo es garantizar que el nivel de gravamen sea auténticamente disuasorio, es decir, orientado no a la recaudación de ingresos sino a incentivar la disminución real y relevante del volumen de turismo internacional mediante aviones y coches privados. Sólo así se garantizaría su utilidad para avanzar hacia la seguridad climática en un sector tan relevante. Si se actúa con criterios de justicia climática y social, esta reducción del volumen del turismo aéreo internacional podría incluso mejorar el bienestar de muchas sociedades *turistizadas* del Norte y el Sur así como ser un acicate para la transición hacia modelos turísticos que tuvieran en cuenta el ambiente y garantizaran los derechos sociales y democráticos de las comunidades locales ante los abusos de las transnacionales del sector (Buades, 2006 y 2009).

En cuanto a la recaudación global, de un volumen considerable (unos 400.000 millones de dólares el primer año) y tendencialmente decreciente en la medida de que la ecotasa o “derecho de emisión” sea exitosa, tendría que dirigirse a apoyar financieramente la creación de alternativas de transporte más eficiente en términos ambientales que la aviación, el transporte marítimo en cruceros y el coche privado así como la reconversión solar de la oferta turística hotelera y residencial en todo el Planeta, dando prioridad a las inversiones en los estados del Sur, que tienen una contribución menor per cápita a las emisiones de GEI de origen antrópico.

Por poner un ejemplo, en un viaje de 1.000 km del sur al norte de Suecia, la diversidad de costes en carbono es radical: si se efectúa el trayecto con los Ferrocarriles Suecos, propulsados con energías renovables, se generarán menos de 10 gramos de CO₂ por pasajero; si se opta por el avión, en el mismo trayecto cada pasajero emite más de 150 Kg de CO₂ a la atmósfera (UNWTO y UNEP, 2008, p. 168).

La ecotasa o la carga por emisión de carbono deben contribuir, pues, a la creación, especialmente en el Sur, de redes ferroviarias y alternativas de transporte marítimo y colectivo terrestre que permitan reducir significativamente el coste climático del turismo internacional. Paralelamente, deben contribuir a la reconversión energética limpia de las

Por una vía u otra, lo decisivo es garantizar que el nivel de gravamen sea auténticamente disuasorio, es decir, orientado no a la recaudación de ingresos sino a incentivar la disminución real y relevante del volumen de turismo internacional mediante aviones y coches privados.

sociedades afectadas por la industrialización turística, reverdeciendo su modelo energético a partir de fuentes renovables como la fotovoltaica, eólica y térmica y regulando, de manera normativa, que toda la oferta hotelera y residencial, más los servicios anexos, tienen que nutrirse exclusivamente con este tipo de energías de futuro.

- E. **El cambio de prioridad del modelo global de protección del clima en favor del Sur**, que agrupa la parte mayoritaria de la población humana y la más sostenible en términos de emisiones de GEI per cápita. La idea de fondo es vincular con la idea de justicia la solución de un problema crucial del cual depende el futuro de toda la humanidad. El origen del cambio climático y su continuo agravamiento tienen como responsable evidente el modelo de industrialización consumista impulsado desde el Norte. Incluso los países emergentes en generación de GEI como China e India pueden explicar buena parte sus crecientes emisiones en términos de efectos colaterales de sus necesidades energéticas a corto plazo para abastecer con productos baratos los mercados del Norte. Por lo tanto, el nuevo Tratado debería reconocer su “deuda” con el Sur en forma de compensación por haber sido injustamente desposeído de *bienes comunes* (el clima terrestre, los sumideros regionales de carbono o la producción de biocombustibles en su territorio sin participación ni co-decisión de las comunidades locales) (Carbon Trade Watch, 2008). Esta justicia climática sería la base de una auténtica política de “seguridad global” que evitara nuevos conflictos por los refugiados ambientales o por los bienes comunes como la biodiversidad, la tierra o el agua (Climate Change and Displacement, 2008).

En ese cambio de tendencia hacia la justicia climática, hay que repensar dos elementos fundamentales:

- **El reparto de los derechos monetarizables de “contaminación”** que sirven de base al mercado del carbono. En lugar de que la inmensa mayoría de titulaciones de emisiones estén en manos de estados y corporaciones que tienen el récord de GEI per cápita, estos derechos deberían pasar, en justicia, a ser detentados mayoritariamente por los estados que menos contaminan. Ello redundaría en un notable aumento del poder económico y democrático de las sociedades del Sur y supondría un incentivo inmediato para la cooperación en términos mucho más igualitarios entre el Norte y el Sur.

La idea de fondo es vincular con la idea de justicia la solución de un problema crucial del cual depende el futuro de toda la humanidad. El origen del cambio climático y su continuo agravamiento tienen como responsable evidente el modelo de industrialización consumista impulsado desde el Norte.

- La **necesidad de un organismo público supranacional con capacidad de supervisión del cumplimiento del nuevo Tratado**, que sustituya el actual vacío de responsabilidad global. Se trataría de una especie de *Consejo de Seguridad y Justicia Climáticas*, sin derecho de veto, con una representación plural donde la mayoría la ostentaran las regiones con menos emisiones de GEI per cápita.

Con estas nuevas bases, se abriría camino el cambio de la actual agenda sobre mitigación y adaptación del turismo al efecto invernadero a favor de beneficiarios diferentes, hasta ahora abandonados por las élites burocráticas y económicas que han monopolizado el camino a Copenhague:

- Las regiones del Sur más inmediatamente amenazadas por la catástrofe climática (como buena parte de los archipiélagos e islas del Índico y del Pacífico), las cuales deben tener prioridad absoluta a la hora de preservar su hábitat de vida o, llegado el caso, a la hora de encontrar un lugar de acogida comunitaria si aquel desapareciera.
- Las comunidades del Sur que apuesten por modelos de vida ambientalmente sostenibles y al servicio del bienestar comunitario local, sean o no de naturaleza turística, como los que propone *Vía Campesina*. Especialmente para el caso de que optasen por promover proyectos vacacionales en base a impacto cero en carbono, deberían disponer del apoyo financiero y técnico a través de los fondos provenientes de las herramientas de fiscalidad ecológica citadas para la completa ambientalización del transporte, el sistema energético, los materiales y servicios, así como para poner en marcha proyectos de turismo comunitario. En todo caso, la oferta turística promovida por las transnacionales del sector tiene que estar vinculada en todas sus localizaciones a los objetivos de reducción del nuevo Tratado y debe ser sometida a supervisión pública también de las autoridades ambientales locales y regionales.

La oferta turística promovida por las transnacionales del sector tiene que estar vinculada en todas sus localizaciones a los objetivos de reducción del nuevo Tratado y debe ser sometida a supervisión pública también de las autoridades ambientales locales y regionales.

REFERENCIAS:

- Broderick, J. (2009). Voluntary Carbon Offsetting for Air Travel. En S. Gössling, & P. Upham, *Climate Change and Aviation* (pp. 329-346). Londres: Earthscan.
- Buades, J. (2006). *Exportando paraísos. La colonización turística del planeta*. Palma: La Lucerna.
- Buades, J. (2009). *Do not disturb Barceló. Viaje a las entrañas de un imperio turístico*. Barcelona: Icaria.
- Carbon Trade Watch. (6 de Noviembre de 2008). *La política del cambio climático. Entrevista con Larry Lohmann*. Consultado el 5 de Julio de 2009, en *Carbon Trade Watch*:
http://www.carbontradewatch.org/index.php?option=com_content&task=view&id=240&Itemid=36.
- Christ, C., Hillel, O., Matus, S., & Sweeting, J. (2003). *Tourism and Biodiversity. Mapping Tourism's Global Footprint*. Washington: Conservation International. [www.unep.org/PDF/Tourism-and-biodiversity.pdf]
- Climate Change and Displacement. (Octubre 2008). *Forced Migration Review* (31) . Oxford: University of Oxford y UNEP.
[<http://www.fmreview.org>]
- Cossart, J., Gourguechon, G., Harribey, J.-M., & Trouvé, A. (2009). *De la fin des paradis fiscaux aux taxes globales*. Montreuil-sous-bois: ATTAC.
[<http://www.france.attac.org/spip.php?article9738>]
- Cuéllar, N., & Kandel, S. (2008). *Mitigación o adaptación en Centroamérica? Construyendo una agenda propia frente al cambio climático*. San Salvador: PRISMA.
[http://www.prisma2.org.sv/web/publicacion_detalle.php?id=330]
- Daley, B., & Preston, H. (2009). Aviation and Climate Change: Assessment of Policy Change. En S. Gössling, & P. Upham, *Climate Change and Aviation. Issues, Challenges and Solutions* (pp. 347-372). Londres: Earthscan.
- Gössling, S., Peeters, P., & Scott, D. (2008). Consequences of Climate Policy for International Touris Arrivals in Developing Countries. *Third World Quarterly* , 29 (5), 873-901.

GreenAir. (8 de Mayo de 2009). Climate czar concedes that aviation CO2 emissions could form a quarter of total UK output by 2050. Consultado el 3 de Julio de 2009 en *Greenaironline.com*.
[<http://www.greenaironline.com/news.php?viewStory=435>]

Harvey, D. (2006). *Spaces of Global Capitalism*. Londres: Verso.

International Rivers. (2008). *Rip-Offsets: The Failure of Kyoto Protocol's Clean Development Mechanism*. Berkeley: International Rivers.
[http://www.carbontradewatch.org/index.php?option=com_content&task=view&id=230&Itemid=36]

IPCC. (2008). *Fouth Assessment Report. Working Group III "Mitigation of Climate Change"*. Nueva York: Cambridge University Press. [<http://www.ipcc.ch/ipccreports/ar4-wg3.htm>]

Lohmann, L. (2006). *Carbon Trading. A critical conversation on climate change, privatisation and power*. Uppsala: The Dag Hammarskjöld Centre.
[http://www.dhf.uu.se/pdffiler/DD2006_48_carbon_trading/carbon_trading_web.pdf]

Murray, I., Blàzquez, M., & Garau, J. M. (2001). La qüestió energètica a les Illes Balears. En C. Manera (ed.), *Història ecològica de les Balears*. Palma: Leonard Muntaner.

Murray, I., Rullan, O., & Blàzquez, M. (2005). Las huellas territoriales de deterioro ecológico. El trasfondo oculto de la explosión turística en Baleares. *Scripta Nova. Revista electrònica de Geografia y Ciencias Sociales*, IX (199), 181-204. [<http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-199.htm>]

Organización Mundial del Turismo. (2008). *De Davos a Bali: la contribución del turismo al reto del cambio climático*. Madrid: OMT. [www.unwto.org]

Simpson, M. C., Gössling, S., Scott, D., Hall, C. M., & Gladin, E. (2008). *Climate Change Adaptation and Mitigation in the Tourism Sector: Frameworks, Tools and Practices*. París: UNEP, University of Oxford, UNWTO, WMO.
[<http://pub.unwto.org/epages/Store.sf/?ObjectPath=/Shops/Infoshop/Products/1455/SubProducts/1455-1>]

Smith, K. (5 de Diciembre de 2008). *Offsets Under Kyoto: a dirty deal for the South*. Consultado el 8 de Julio de 2009, en Transnational Institute:
[http://www.tni.org/detail_page.phtml?act_id=18991&username=guest@tni.org&password=9999&publish=Y]

Tomkins, R. (10 de Noviembre de 2006). Welcome to the age of less.
Financial Times.

UNWTO y UNEP. (2008). *Climate Change and Tourism – Responding to Global Challenges*. Madrid: UNWTO.
[<http://www.unwto.org/sustainable/doc/climate2008.pdf>]

Vía Campesina. (7 de Julio de 2009). Llamada para movilizarse por un planeta frío: Copenhague, Diciembre 2009. *ADITAL. Noticias da América Latina e Caribe*.
[<http://www.adital.com.br/site/noticia.asp?lang=ES&cod=39638>]

WTTC. (2009). *Leading the Challenge on Climate Change*. Londres: WTTC.
[http://www.wttc.org/bin/pdf/original_pdf_file/climate_change_final.pdf]

ALBA SUD es una organización catalana especializada en investigación y comunicación para el desarrollo. Su sede social se encuentra en Barcelona, pero tiene presencia permanente en Nicaragua, El Salvador y México, y su ámbito geográfico de actuación prioritario es Centroamérica y El Caribe. Fundamentalmente lleva a cabo investigaciones y producciones audiovisuales en base a una serie de programas temáticos: Turismo Responsable; Soberanía Alimentaria; Recursos Naturales y Territorialidad; Comunicación para el Desarrollo y Educación para el Desarrollo.