



# El turisme i la justícia climàtica global



**Joan Buades** (Mallorca, 1963) és investigador crític en turisme, ambient i globalització. Forma part del Grup d'Investigació sobre Sostenibilitat i Territori (GIST) de la Universitat de les Illes Balears. Fou parlamentari verd al Parlament de les Illes Balears (1999-2003) i un dels impulsors de la fiscalitat ecològica sobre el turisme. És col·laborador permanent d'Albasud.

Entre les seves publicacions destaquen: *On brilla el sol. Turisme a Balears abans del boom* (2004), *Exportando paraísos. La colonización turística del planeta* (2006) i *Do not disturb Barceló. Viaje a las entrañas de un imperio turístico* (2009). Aquest treball es pot trobar en castellà i anglès al web: <http://www.albasud.org/> En la versió final del present treball, l'autor va comptar amb la inestimable ajuda del professor Ivan Murray Mas, del Departament de Ciències de la Terra de la Universitat de les Illes Balears, al qual vol expressar el seu sincer agraïment.

## Presentació

Els **Papers de Sostenibilitat** són fruit de l'acord de col·laboració entre el **Centre de Recursos Barcelona Sostenible de l'Ajuntament de Barcelona** i l'Associació **EcoConcern-Innovació Social**.

Aquesta nova publicació sorgeix com a una necessitat d'afrontar els grans reptes socials i ecològics del present que demanen una nova manera d'abordar i pensar el model de desenvolupament, de tal manera que sigui més sostenible, més respectuós amb el medi ambient, més equitatiu socialment i més solidari amb el conjunt del planeta i amb les generacions futures. La sensibilització ciutadana, la major informació i formació per part dels col·lectius socials i les iniciatives d'educació ambiental formen part de les estratègies més importants per fer possible el canvi cultural que impulsi un nou model de desenvolupament més sostenible.

L'**Ajuntament de Barcelona**, com consta en els objectius del **Pla d'Actuació Municipal de la Comissió de Sostenibilitat i Ecologia Urbana**, té la voluntat de donar suport a la participació ciutadana en aquest àmbit, essent una de les línies de treball el suport al teixit associatiu, treballant per sumar energies i recursos a favor de la cultura de la sostenibilitat.

L'**Associació EcoConcern-Innovació Social** pretén, dons de la sèrie **Papers de Sostenibilitat**, donar una perspectiva àmplia de la temàtica de la sostenibilitat i que tingui en compte els paràmetres econòmics, polítics, socials i interculturals.

---

**ALBA SUD** és una organització catalana especialitzada en investigació i comunicació per al desenvolupament. La seva seu social es troba a Barcelona, però té presència permanent a Nicaragua, El Salvador i Mèxic, i seua àmbit geogràfic d'actuació prioritari és Centreamèrica i El Carib. Fonamentalment duu a terme investigacions i produccions audiovisuals a partir d'una sèrie de programes temàtics: Turisme Responsable; Sobirania Alimentària; Recursos Naturals i Territorialitat; Comunicació per al Desenvolupament i Educació per al Desenvolupament. Pàgina Web. <http://www.albasud.org/> Correu Electrònic: [info@albasud.org](mailto:info@albasud.org)

Amb la col·laboració de



[ A G E N D A 2 1 B C N ]



**Ajuntament de Barcelona**

**Carrer MARE DE DÉU DEL PILAR, 15. 08003 BARCELONA**

**Telèfon i fax 93 319 03 51**

**CORREU ELECTRÒNIC: [ecoconcern@pangea.org](mailto:ecoconcern@pangea.org)**

ECOCONCERN-INNOVACIÓ SOCIAL DÓNA A CONÈIXER AQUELLES PROPOSTES QUE CONSIDERA SOCIALMENT INNOVADORES, PERÒ NO S'IDENTIFICA NECESSÀRIAMENT AMB CAP D'ELLES.

EDITA: ECOCONCERN-INNOVACIÓ SOCIAL

IMPRIMEIX: EL TINTER, SAL  
(empresa certificada ISO 9001, ISO 14001 i EMAS)

IMPRESA EN PAPER 100% RECICLAT ÀNGEL BLAU

**O·C**  
|Observatori | Climàtic| | | |

## RESUM

El turisme i, especialment, l'impacte del transport aeri internacional han estat uns dels grans «oblidats» al Tractat de Kyoto (1997-2012) per a la protecció del clima. Aquesta negligència ha tingut un efecte catalitzador en l'increment global dels gasos d'efecte d'hivernacle (GEI). Si no s'inclou explícitament en el nou tractat que ha de substituir l'actual, el sostingut *boom* del turisme amenaça d'anul·lar a mitjan termini els avenços vitals en altres àmbits.

A la Cimera de les Nacions Unides sobre el Canvi Climàtic de Copenhaguen (7-18 de desembre del 2009) s'ha de garantir la reducció real de les emissions derivades del turisme internacional, una de les primeres economies industrials del món, per tal d'evitar que, a través del voluntarisme empresarial i el recurs a l'externalització dels costos mitjançant un «mercat del carboni» basat en noves formes d'explotació intensiva del Sud empobrit del planeta, el balanç absolut sigui cada vegada més negatiu per al clima global.

Heus ací les principals eines que cal implementar a Copenhaguen: la fixació d'objectius concrets, rellevants i normatius de reducció de GEI per a la indústria turística internacional; el dret a una informació ambiental veraç sobre la gran contribució d'aquesta indústria a l'efecte hivernacle d'origen antròpic; la posada en funcionament de fiscalitat ambiental sobre l'aviació i el turisme (incloent-hi el de creuers), així com una transferència de recursos i un reequilibri en favor del Sud de les prioritats de la seguretat climàtica mundial.

## UN OBLIT LETAL: EL TURISME COM A IMANT DE DESTRUCCIÓ CLIMÀTICA

Durant la Conferència sobre el Canvi Climàtic de les Nacions Unides de Bali (desembre del 2007), Francesco Frangialli, aleshores secretari general de l'Organització Mundial del Turisme (OMT/UNWTO), va advertir al món:

No poseu injustament el turisme al punt de mira! És una activitat tan respectable com les altres, i satisfà necessitats igualment essencials... Aquells que diuen: «No viatgeu lluny de les vostres llars i eviteu agafar l'avió per estalviar diverses tones d'emissions de carboni», haurien de pensar-s'hi dues vegades. Perquè aquests viatges llargs sovint condueixen als països on viuen els pobles més desfavorits del planeta, que, com sabem, seran les primeres víctimes de l'escalfament. Aquestes comunitats, com Bali, serien víctimes per partida doble si se les privés, també, de l'aportació econòmica del turisme. (Organització Mundial del Turisme, 2008, pàg. 10-11).

El seu missatge clau era clar: obligat per la pertinença de l'OMT a les Nacions Unides, acceptava per primera vegada el vincle entre el turisme i l'increment de l'efecte hivernacle a canvi d'evitar qualsevol reducció real de les emissions que provoca amb l'excusa que la protecció del clima podria empobrir les regions del planeta més desfavorides econòmicament.

## ÍNDEX

### Sumari

#### **Un oblit letal: el turisme com a imant de destrucció climàtica**

#### **Turisme: de la IRSC corporativa a la cooperació amb la justícia climàtica global**

#### **1. Ecotaxa mundial sobre el combustible de l'aviació**

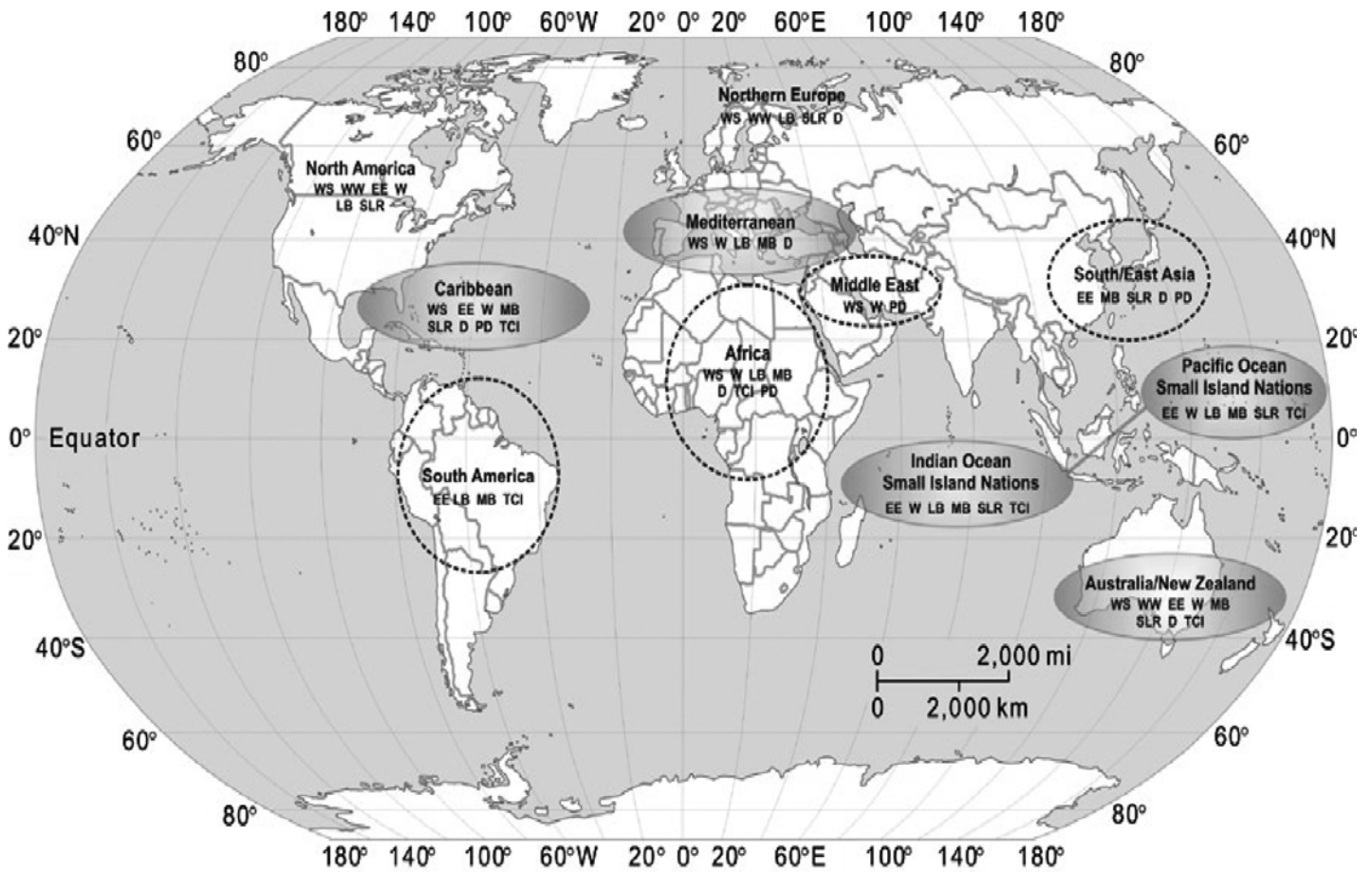
#### **2. Càrrega mundial per drets d'emissió de GEI**

#### **Referències**



En cap moment va fer al·lusió al preocupant consens de la comunitat científica sobre el dramàtic impacte del canvi climàtic d'origen antròpic en regions estratègiques de l'actual geografia turística mundial, com ara la Mediterrània, el Carib o els sistemes insulars de l'Índic i el Pacífic:

Tourism Council (WTTC), arriba a plantejar-se (tot i que sense resultats visibles a hores d'ara) assumir el «lideratge» en la lluita per la protecció del clima mitjançant compromisos quantificats importants de caràcter voluntari en matèria de reducció de CO<sub>2</sub> (WTTC, 2009: 25-26).



WS = warmer summers	LB = land biodiversity loss	D = increase in disease outbreaks	Hotspot Regional Information Gap
WW = warmer winters	MB = marine biodiversity loss	TCI = travel cost increase from mitigation policy	
EE = increase in extreme events	W = water scarcity		
SLR = sea level rise	PD = political destabilization		

Font: UNWTO i UNEP, 2008: 101.

Dissortadament, és significativa la manca d'interès de l'OMT respecte a les creixents preocupacions populars que hi han al Sud per establir una agenda pròpia enfront del canvi climàtic (CUÉLLAR i KANDEL, 2008). La despreocupació de l'OMT per la factura climàtica del turisme supera fins i tot la de la mateixa indústria, la qual, a través del World Travel and

Què s'amaga darrere aquesta actitud poc entusiasta de l'OMT amb la seguretat climàtica? La resposta cal cercar-la en la por davant la fi de la situació de privilegi, d'«invisibilitat», del sector turístic respecte a la resta d'economies industrials, una fi que comportaria un important augment dels costos del transport i un canvi

d'actitud, sensible als costos climàtics, del turista. Les conseqüències serien dramàtiques per al turisme intercontinental de llarga distància i regions com ara el sud-est asiàtic, el Carib, Austràlia i Nova Zelanda o l'Àfrica oriental i del sud. Perquè, tot i el pretès caràcter «anecdòtic» de la factura climàtica de la *indústria sense xemeneies*, hi han evidències creixents que l'actual model turístic és ja un problema major per aconseguir avenços substancials en la reducció de gasos d'efecte hivernacle (GEI). Per dir-ho com el *Financial Times*, és un secret de domini públic que, si les coses continuen així, «el turisme serà identificat com l'enemic ambiental número u» (TOMKINS, 2006).

El Tractat de Kyoto, a l'article 2, va exonerar els GEI derivats de l'activitat turística internacional de qualsevol objectiu global de reducció i va remetre qualsevol actuació a la decisió d'una International Civil Aviation Organisation (ICAO), que va renunciar formalment a fixar cap regulació específica (Gössling, Peeters i Scott, 2008: 876). Aquest error ha provocat un important forat negre en la comptabilitat climàtica, atès que:

→ El turisme (incloent-hi només el transport, l'hoteleria i els serveis) seria responsable d'un 5% de les emissions totals de diòxid de carboni (CO<sub>2</sub>), el principal GEI, ja que ocasiona el 60% de l'efecte hivernacle d'origen antròpic.

→ La indústria turística, especialment a través del fort impacte del transport aeri, genera altres importants emissions de GEI, notablement d'òxids de nitrogen (NO<sub>x</sub>), que, per la seva interactivitat amb les concentracions de metà i ozó a l'atmosfera, accentuen notablement el «forçament radiatiu» (FR) de l'efecte hivernacle.<sup>2</sup> Aproximadament, les emissions que generen els avions en vol equivalen a 2,3 vegades les que aquests produeixen arran de terra quan s'enlairen. Com a resultat, el nivell real d'impacte climàtic del sector turístic internacional podria arribar —amb dades del 2005— fins al 14% (BRODERICK, 2009: 339; SIMPSON, GÖSSLING, HALL i GLADIN, 2008: 15).

→ Aquest càlcul s'ha de considerar com a conservador, ja que no inclou l'energia necessària per construir hotels, aeroports, ports, autopistes i carreteres d'ús turístic o el transport de materials i aliments des del Nord als complexos turístics del conjunt del planeta (SIMPSON, GÖSSLING, HALL i GLADIN, 2008: 66). De fet, quan diem que bona part dels GEI estan associats al transport és perquè hi han problemes de definició del que entra en la factura energètica turística. Si s'hi inclogués l'energia total (*embodied energy* o *emergy*) requerida per sostenir les societats altament turistitzades, hi haurien moltes sorpreses. En el cas de les illes Balears, per exemple, el 1999 l'*emergy* dels béns de consum requerits per l'economia turística a escala local (sense tenir en compte la factura de les seves poderoses corporacions turístiques transnacionals) era de 100,9 terajoules (TJ), mentre que els requeriments energètics domèstics eren de 103,3 TJ. Els costos energètics del transport van ser de 18,1 TJ per a l'aeri i de 7,8 TJ per al marítim. És a dir, el negoci turístic s'alimenta de manera clara del procés de deslocalització energètica que ha permès la irrupció de la fàbrica global (i l'oficina global). Aquests processos permeten saltar-se de manera significativa els acords de la «climatocràcia» que va donar lloc al Tractat de Kyoto, ja que aquesta decideix quines emissions computen i quines no (MURRAY, BLÀZQUEZ i GARAU, 2001: 121-136).

→ Bona part dels GEI tenen com a origen el transport, ja que genera ni més ni menys que el 75% del cost climàtic del sector. En considerar l'FR addicional, el seu pes aconsegueix valors del 82-90%. Com a subsector clau, apareix l'aviació, que és responsable del 54% de les emissions de CO<sub>2</sub> del transport turístic i del 75% de les emissions totals si s'hi inclou l'FR. Només el 38% d'aquestes emissions, les causades per l'aviació en destinacions domèstiques, està inclosa en la comptabilitat climàtica subjecta al Tractat de Kyoto (GÖSSLING, PEETERS i SCOTT, 2008: 875). A més, cal cridar l'atenció sobre l'auge del transport marítim amb creuers (autèntiques ciutats flotants amb fins a cinc mil persones), també

exonerats del Tractat de Kyoto, en àrees com ara el Carib i la Mediterrània. A escala global, el mig milió de creueristes dels anys setanta s'han convertit en prop de 13 milions a mitjans d'aquesta dècada. El consum de combustibles fòssils, normalment fuel de la més mala qualitat —el més barat—, equival als GEI generats per uns 12.000 cotxes (Oceana, 2004).

Aquestes xifres cal relacionar-les amb les extraordinàries previsions oficials de creixement tant del turisme internacional com del transport aeri. Així, per l'OMT, en l'horitzó del 2020, el volum de turistes internacionals arribarà als 1.600 milions, és a dir, que s'haurà triplicat des del 1995, quan n'hi havien 565 milions

([www.unwto.org/facts/eng/vision.htm](http://www.unwto.org/facts/eng/vision.htm)). Airbus, un dels dos grans gegants de la construcció aeronàutica mundial, preveu, per la seva banda, un creixement sostingut del nombre total de passatgers de prop del 4,9% per al període 2007-2026, la qual cosa implicaria un augment anual d'un mínim del 3% de les emissions hivernacle del transport

### **VOLS HIGH COST**

Tot i que el 2005 els vols de llarga distància suposaven només el 2,7%, la seva factura climàtica arribava ja al 17% del total. En un únic viatge d'aquest tipus, un turista pot sobrepassar la mitjana mundial de CO<sub>2</sub> per càpita (4 tones, que haurien de reduir-se a partir de Copenhaguen d'acord amb l'IPCC). Per exemple, en un vol d'anada i tornada de Frankfurt a Sydney cada passatger genera 4,5 tones de CO<sub>2</sub>. Si l'alternativa fos anar de Londres a Jamaica, el cost seria «de només» 2 tones. Alternativament, si els viatges internacionals amb tren i autocar representen el 16% del turisme, la seva contribució a les emissions del turisme global és de tot just l'1%.

(SIMPSON, GÖSSLING, SCOTT, HALL i GLADIN, 2008: 15 i 66; GÖSSLING, PEETERS i SCOTT, 2008: 874; UNWTO i UNEP, 2008: 34)

aeri (Gössling, Peeters i Scott, 2008: 873). Cap al 2035, les emissions de CO<sub>2</sub> podrien créixer un 152% —i l'FR es dispararia un 188% més—, arrossegades per l'extraordinari increment del trànsit aeri. Tenint en compte que el pitjor escenari de projecció d'increment global de GEI que considera el Panel Internacional sobre el Canvi Climàtic de les Nacions Unides (IPCC)

[<http://www.ipcc.ch/index.htm>] se situa en un màxim de +88% per al període 2000-2030, el contrast no pot ser més gran (SIMPSON, GÖSSLING, HALL i GLADIN, 2008: 143-144). Per tant, si no hi han canvis significatius a Copenhaguen, tant el rècord en turistes internacionals com la quota de consum aeri comprometran decisivament la política climàtica global.

En un segon nivell de percepció, cal subratllar que, allà on s'ha imposat massivament, la industrialització turística ha comportat l'entrada a un règim de modernització consumista (d'energia i de materials, en el model de transports, etc.) *sense* un benestar comunitari paral·lel per a les societats locals. Al Sud, si ens fixem en l'exemple de la República Dominicana, constatem que, després de multiplicar per deu el nombre de turistes que ha rebut entre el 1985 i el 2005, continuava confinada al trist número 91 de l'Índex de Desenvolupament Humà de les Nacions Unides (<http://hdrstats.undp.org>). Al Nord, el cas de les illes Balears és paradigmàtic: malgrat el seu èxit turístic, els estàndards de benestar han seguit una trajectòria decreixent i avui se situen a la cua d'Espanya en àmbits com ara l'educació, la sanitat o la protecció social (BUADES, 2006: 25-28). Mentrestant, la petjada ecològica (*sense* incloure la responsabilitat climàtica global de les seves importants empreses turístiques transnacionals) directament atribuïble a l'economia turística representa el consum equivalent al d'1,76 arxipèlags, i si sumem els seus efectes derivats en la vida quotidiana, la «necessitat» de consum dels béns naturals disponibles a escala balear es multiplica fins a les 5,7 vegades (MURRAY, RULLAN i BLÀZQUEZ, 2005). Davant l'alarma que intenten generar organitzacions com ara l'OMT en les

### ELS MDN (CDM), JOC BRUT AMB EL CLIMA I EL SUD

El Tractat de Kyoto va donar carta de naturalesa als mecanismes de desenvolupament net. El seu objectiu era permetre a estats i corporacions transnacionals invertir en projectes «nets» al Sud per tal de poder augmentar el seu «crèdit» en generació de GEI als mercats del carboni. Dissortadament, l'experiència reflecteix el desengany ambiental que representen els MDN. És més, en innumbrables casos, els projectes han servit per degradar encara més les condicions de vida i els drets democràtics de moltes comunitats del Sud.

(International Rivers, 2008; SMITH, 2008)

societats del Sud que aspiren a millorar el seu benestar mitjançant un turisme internacional que ara es veuria retallat per culpa de la protecció del clima, no s'ha de confondre el nombre creixent de turistes com a sinònim de benestar real comunitari, ja que són molt més rellevants factors com ara la despesa per turista a escala local, el nivell de salaris o el repartiment per a totes les classes socials de la riquesa generada per la indústria turística. En massa societats del Sud, els èxits macroeconòmics del turisme no es corresponen amb una millora dels índexs de benestar de la majoria (GÖSSLING, PEETERS i SCOTT, 2008).

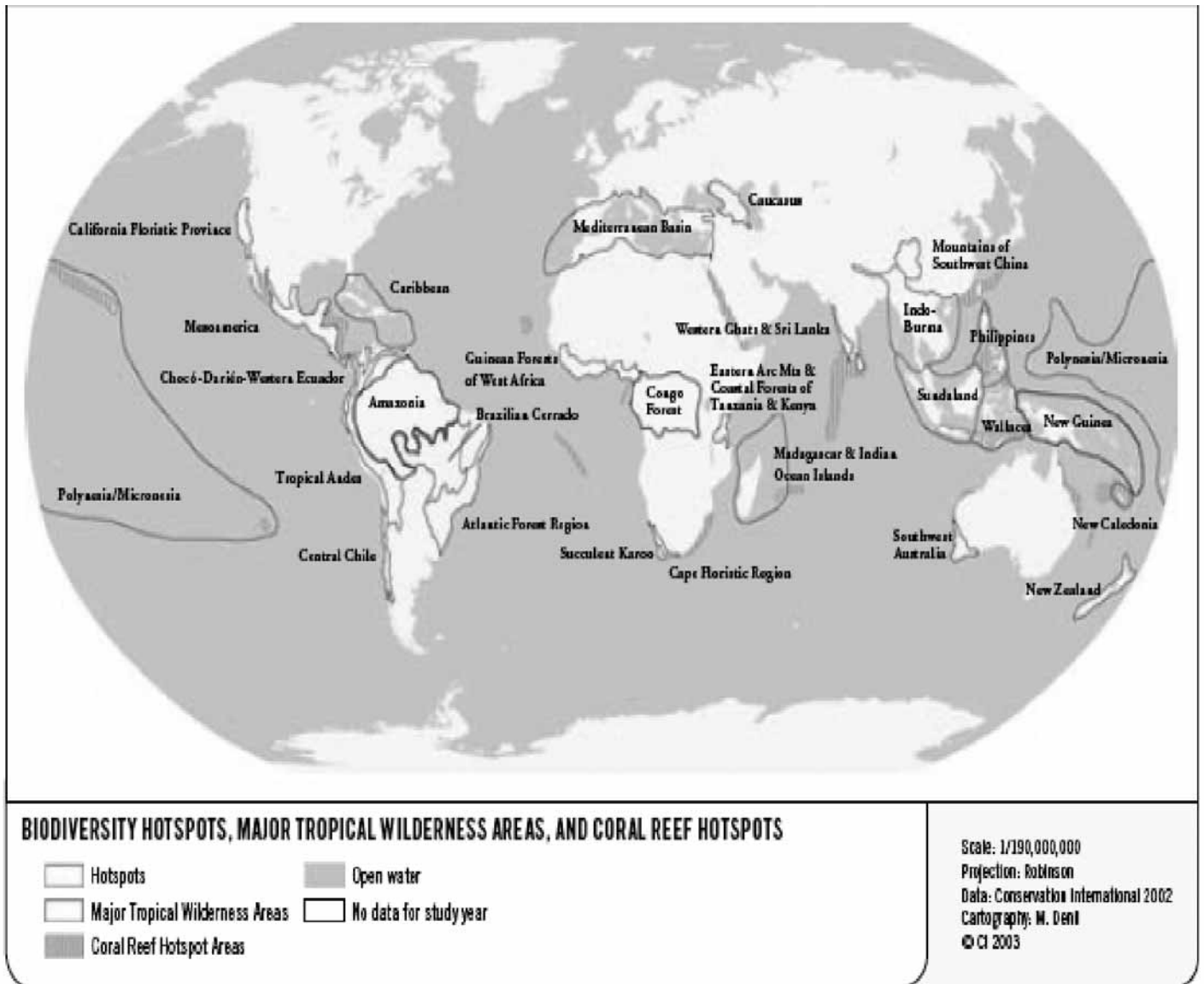
Des de la signatura del Tractat de Kyoto, hi ha un tercer factor de relació negativa entre el canvi climàtic i el turisme internacional que té el Sud empobrit del planeta com a escenari.

L'enfocament en termes mercantilistes de la reducció dels GEI, a través de l'establiment de «mercats de carboni» i d'instruments com ara els «mecanismes de desenvolupament net» (MDN; CDM en anglès), reflecteix el domini del Nord i els seus conglomerats industrials a l'hora d'enfocar l'estabilització del clima. D'una banda, els «drets d'emissió» els tenen sorprenentment els qui contaminen més (és el cas dels «mercats del carbo-

ni»). Paral·lelament, els MDN fomenten la «necessitat» de protegir o explotar (per exemple, per produir biocombustibles) els últims espais tropicals o d'alt valor ambiental encara que sigui a costa dels interessos i l'estil de vida de les comunitats locals (Lohmann, 2006; Cuéllar i Kandel, 2008). Com a efecte col·lateral molt rellevant a la conversió del Sud en una planta de reciclatge climàtic del sistema de vida insostenible del Nord, s'obre pas veloçment l'oferta «verda» des dels estats industrials cap a llocs cada vegada més exòtics fins ara no afectats per indústria turística global. Així, en la seva «Visió 2020», l'OMT preveu els més grans creixements absoluts en el nombre de turistes internacionals a l'Àsia oriental - Pacífic (on s'haurà quintuplicat des del 1995, fins a arribar als 397 milions) i les Amèriques (on es triplicarà fins a arribar als 282 milions), mentre que l'Àfrica tindrà un dels més grans augments relatius, ja que quadruplicarà la seva capacitat d'acolliment de turistes, fins als 77 milions ([www.unwto.org/facts/eng/visio.htm](http://www.unwto.org/facts/eng/visio.htm)). Una part important del reclam d'aquestes noves localitzacions té a veure amb la seva extraordinària biodiversitat (CHRIST, HILLEL, MATUS i SWEETING, 2003). Sens dubte, l'atractiu reforçat d'aquestes localitzacions alternatives de vacances impulsarà el creixement de l'oferta de vacances de llarg recorregut i, per consegüent, la contribució cada vegada més gran del turisme a l'efecte hivernacle.

En contrast amb aquesta avidesa viatgera d'alt risc per al clima, cal cridar l'atenció sobre el caràcter elitista de l'actual turisme internacional: sobre una base anual, menys del 2% de sers humans passen les seves vacances fora de les seves fronteres estatals, és a dir, poc més de 130 milions de persones (SIMPSON, GÖSSLING, HALL i GLADIN, 2008: 66). La disparitat entre beneficiaris i risc és tan enorme que només pot ser explicada basant-se en la incomparable manca de regulació ambiental i de transparència financera i democràtica a escala global de què ha gaudit la indústria turística internacional en l'últim mig segle i que li ha permès convertir-se en la primera economia legal del planeta (BUADES, 2006: 41-58). La indús-





Font: CHRIST, HILLEL, MATUS i SWEETING, 2003.

tria turística i una molt escassa capa de privilegiats s'estan apropiant injustament de béns comuns a doble escala: el clima o aire respirable, a escala mundial; i l'hàbitat de vida d'àmplies àrees del Sud, parlant en termes regionals (Harvey, 2006). Per això, es fa més urgent que mai un canvi real de prioritats que permeti avançar cap a una justícia climàtica capaç de garantir un aire respirable a tot el món i vertaderes oportunitats de benestar humà al Sud, on viu la major part de la Humanitat.

## TURISME: DE LA IRSC CORPORATIVA A LA COOPERACIÓ AMB LA JUSTÍCIA CLIMÀTICA GLOBAL

Fins ara, l'actuació de la indústria turística internacional s'ha caracteritzat per la seva *irresponsabilitat social corporativa (IRSC)*. De fet, la sostracció d'aquesta indústria a tota regulació vinculant en matèria de seguretat climàtica i transparència general ha comportat, com hem vist, una creixent inquietud mundial, ja que els seus èxits permanents en passatgers transportats i en extensió de destinacions constitueixen un colossal desafiament



amb vista al compliment dels objectius de reducció dels GEI, que tan letals són per al clima.

L'OMT, paradoxalment una organització afiliada al sistema de les Nacions Unides, ha reaccionat tard i malament a la fi del secretisme sobre la gran contribució del sector turístic al canvi climàtic. Fins a la Conferència de Davos de l'octubre del 2007, l'OMT es va mantenir al marge dels esforços de la comunitat internacional per protegir el clima. En la seva primera i única presa de posició a la Conferència, els compromisos adquirits van ser manifestament vagues i impropis d'una organització pública internacional que ha de vetllar pels béns comuns (Organització Mundial del Turisme, 2008: 3-6):

→ Va evitar expressament fixar cap objectiu concret de reducció de GEI.

→ Es va oferir als països del Sud, especialment als estats insulars amenaçats de desaparició física, un assessorament a l'hora de participar en projectes de MDN, un instrument controlat pels estats i corporacions del Nord per usar el Sud com a abocadors del carboni.

→ Va expressar el desig «d'esforçar-se» per conservar la diversitat biològica «dels pulmons del planeta» per també garantir «un ús sostenible a llarg termini de la base de recursos ambientals del turisme».

→ Va encoratjar els consumidors a anar més amb compte amb la seva petjada individual de carboni.

Paral·lelament, amb un retard encara més escandalós, el WTTC, com a *lobby* de les corporacions turístiques transnacionals, ha intentat prendre posició just abans de la Conferència de Copenhaguen com a «líder davant del repte del canvi climàtic». A aquest efecte, ha confeccionat un decàleg de compromisos que, tot i ser més concrets que els de l'OMT, denoten també una

preocupant llunyania respecte al que hauria de considerar-se una autèntica responsabilitat social corporativa (RSC) davant el canvi climàtic. Sintèticament, val la pena destacar (WTTC, 2009):

→ L'aspiració de reduir voluntàriament un 50% les emissions de CO<sub>2</sub> (i només aquestes) per al 2050, fixant-se un objectiu intermedi del 30% si hi ha nou tractat post-Kyoto, o només del 25% si no n'hi ha (*sic*).

→ El propòsit de donar suport a les millores tecnològiques i en eficiència energètica tant en sectors com l'aviació com per a l'ús de les comunitats locals.

→ La recerca de nous estàndards de mesurament dels progressos en la reducció de GEI, al marge dels subministrats per l'IPCC.

→ El suport directe a la reducció de la desforestació i la degradació dels boscos a través del partenariat privat.

El rerefons de la posició tant de l'OMT com del WTTC és evitar qualsevol regulació via tractat internacional d'objectius i mecanismes concrets de reducció de GEI i preservar un ampli marge de maniobra perquè les corporacions puguin dotar-se de codis i plans voluntaris basats en micromesures positives però sense transcendència real en la comptabilitat climàtica global, ja que l'horitzó continua sent generar el màxim de turistes i passatgers d'avió possible en les properes dècades.

Davant d'aquestes decebedores preses de posició corporatives, la Conferència sobre el Canvi Climàtic de Copenhaguen del desembre del 2009 té davant seu el repte de posar al dia el Tractat de Kyoto (1997-2012) acabant amb l'excepció turística i afavorint noves eines ambientals que permetin avançar decididament cap a una justícia climàtica global basada en el respecte i la primacia de les necessitats del Sud empobrit del plane-

ta sobre el dels interessos crematístics de les corporacions transnacionals. La importància de cridar l'atenció sobre la creixent factura climàtica del turisme resideix, precisament, en la complementaritat d'aquest amb les propostes de justícia global sense trampes com la que proposa el moviment popular internacional Via Camperola mitjançant la denominada «sobirania alimentària» (Vía Campesina, 2009).

Al nostre entendre, hi han cinc direccions estratègiques que cal que quedin clarament explicitades en el nou Tractat de protecció del clima i que són les següents:

A. El nou Tractat cal que tingui un caràcter global i inclusiu de tots els sectors industrials que contribueixen decisivament a la generació de GEI. És un fet ja indiscutible que el turisme, la primera indústria legal del món, té un impacte molt gran en l'efecte hivernacle d'origen antròpic, xifrat en nivells d'entre el 5 i el 14% de mitjana global, amb una tendència extraordinària a l'alça per al pròxim futur a causa de la seva dependència com més va més gran del transport aeri. Per al cas britànic, per exemple, es considera que una quarta part dels objectius de reducció de GEI per al 2050 tenen com a responsable l'aviació (GreenAir, 2009). Per això, el nou Tractat ha d'esmenar l'error del de Kyoto i incloure explícitament en un lloc preferent i en la seva part normativa tant el turisme com el trànsit aeri i marítim internacional. Només així es pot garantir a mitjà termini que els objectius de reducció es podran complir gràcies al concurs de tots els sectors econòmics rellevants.

B. Cal que es proposi objectius concrets rellevants i concrets de reducció del conjunt de GEI generats pel turisme, així com el transport aeri i marítim associat. El punt de trobada ha de ser fer viable l'objectiu planetari de reducció del 85 al 50% dels GEI el 2050 respecte al 2000, la qual cosa permetria —segons l'IPCC— estabilitzar l'augment de la temperatura mitjana del planeta en valors d'entre +2 i +2,4 °C en relació amb l'è-

poca preindustrial. El 2015 hauria de constituir l'any clau a partir del qual començar a retallar significativament els GEI. La reducció no seria uniforme, sinó que els països industrials del Nord haurien de retallar entre el 80 i el 95% de la seva quota d'emissions fins al 2050 —el 25-40% abans del 2020 (IPCC, 2008: 776; i 39 i 90 del «Technical Summary»).

En conjunt, les emissions de GEI del sector turístic s'haurien de reduir en un 80-90% per al 2050, amb un objectiu intermedi del 35-45% per al 2020. Aquest horitzó de reducció s'ha de modular segons el seu grau d'impacte sectorial per tali d'estimular de manera proporcionada la reconversió ambiental dels diferents subsectors turístics (aviació, creuers i automòbils com a prioritat, però també solarització d'instal·lacions i serveis hotelers i residencials). Igualment, caldria garantir l'abastiment alimentari i de serveis locals o regionals, ja que l'actual recurs generalitzat per les ETN turístiques a la seva importació des del Nord no té gens de sentit ni ambiental ni social, encara que sí que en tingui en termes crematístics per al capital (corporacions transnacionals). Igualment, per l'estructura de negoci del sector, extraordinàriament dominat per transnacionals de països industrials, les reduccions hauran de tenir lloc molt majoritàriament al Nord.

Aquest detall modulats dels objectius de reducció ajudaria a generalitzar i accelerar les millores en eficiència tecnològica i de gestió del transport, mentre que obriria el camí a la minimització en l'ús de materials i a la modernització ecològica de les instal·lacions existents via energies renovables.

A. Com a element clau de presa de consciència democràtica global, cal garantir el dret de tots els ciutadans a la consulta sense fronteres, fàcil i directa (incloent-hi l'electrònica) d'informació ambiental veraç en matèria de canvi climàtic, certificant la transparència de les dades i dels informes de progrés sota supervisió de l'IPCC i la

tutela de les Nacions Unides. El banc de dades sobre GEI i el canvi climàtic cal que contingui informació sectorial contrastada, incloent-hi informes periòdics de progrés, i el turisme i el trànsit aeri, per les seves extraordinàries implicacions amb el futur climàtic comú, mereixerien un capítol específic destacat.

B. Sense perjudici d'instruments de regulació general sobre nous estàndards (més restrictius) permesos d'emissions de GEI, la implementació de fiscalitat ambiental també sobre el turisme, especialment el vinculat als vols transcontinentals, als viatges en creuer, al transport privat transfronterer per carretera i a l'intercontinental de materials i mercaderies per avió i vaixell destinat a proveir béns i serveis d'ús turístic i residencial. El nou Tractat ha de donar carta de naturalesa a noves eines fiscals d'abast global en forma de:

### 1. ECOTAXA MUNDIAL SOBRE EL COMBUSTIBLE DE L'AVIACIÓ

Fins avui, només els EUA i els Països Baixos han introduït taxes sobre el fuel dels vols domèstics. El combustible usat per l'aviació internacional no paga cap tipus de taxa per contaminació. En el cas neerlandès, el tiquet d'avió per a vols domèstics en el marc de la UE o de menys de 2.500 km paga una taxa d'11,25 €, mentre que la resta abonen 45 € pel mateix concepte (GÖSSLING, PEETERS i SCOTT, 2008: 879). Attac ha calculat que una ecotaxa global sobre la tona de querosè a 3,65 dòlars produiria uns ingressos de 74.000 milions de dòlars l'any (COSSART, GOURGUECHON, HARRIBEY i TROUVÉ, 2009: 33). De manera molt més ambiciosa ambientalment, l'IPCC assenyala que una ecotaxa sobre el carboni equivalent a 20 dòlars per tona de querosè comportaria l'interessant efecte col·lateral de reduir entre el 15 i el 30% el volum de trànsit aeri, bé per transferència a altres sistemes de transport, bé per incentiu a l'eficiència energètica (UNWTO i UNEP, 2008: 157).

### 2. CÀRREGA MUNDIAL PER DRETS D'EMISSIÓ DE GEI

Encara que serviria bàsicament per al mateix objectiu (la taxació de la producció de carboni en el transport aeri), l'establiment de «drets d'emissió» sobre GEI en l'aviació potser seria una via alternativa més fàcil per gravar de manera dissuasòria el turisme aeri internacional que l'ecotaxa sobre el combustible. La raó principal és que els «drets d'emissió» no estan encara regulats en cap acord sobre trànsit aeri, mentre que els acords sobre taxació de combustibles per a l'aviació existeixen des de fa temps i podria costar molt més treure'ls (DALEY i PRESTON, 2009).

Per una via o una altra, el que és decisiu és garantir que el nivell de gravamen sigui realment dissuasori, és a dir, orientat no pas a la recaptació d'ingressos, sinó a incentivar la disminució real i rellevant del volum de turisme internacional mitjançant avions i cotxes privats. Només així es garantiria la utilitat d'aquesta mena de mesura per avançar cap a la seguretat climàtica en un sector tan rellevant. Si s'actua amb criteris de justícia climàtica i social, aquesta reducció del volum del turisme aeri internacional podria fins i tot millorar el benestar de moltes societats turístiques del Nord i el Sud, així com ser un esperó per a la transició cap a models turístics que tinguessin en compte l'ambient i garantissin els drets socials i democràtics de les comunitats locals davant dels abusos de les transnacionals del sector (BUADES, 2006 i 2009).

La recaptació global, d'un volum considerable (uns 400.000 milions de dòlars el primer any) i tendencialment decreixent en la mesura que l'ecotaxa o «dret d'emissió» tingui èxit, caldria destinar-la a donar suport financer a la creació d'alternatives de transport més eficients en termes ambientals que l'aviació, el transport marítim amb creuers i el cotxe privat, així com la reconversió solar de l'oferta turística hotelera i residencial a tot el planeta, donant prioritat a les inversions en els estats del Sud, que tenen una més

reduïda contribució per càpita a les emissions de GEI d'origen antròpic.

Per posar un exemple, en un viatge de 1.000 km del sud al nord de Suècia, la diversitat de costos en carboni és radical: si s'efectua el trajecte amb els Ferrocarrils Suecs, propulsats amb energies renovables, es generaran menys de 10 grams de CO<sub>2</sub> per passatger; si s'opta per l'avió, en el mateix trajecte cada passatger emet més de 150 kg de CO<sub>2</sub> a l'atmosfera (UNWTO i UNEP, 2008: 168).

L'ecotaxa o la càrrega per emissió de diòxid de carboni han de contribuir, així, a la creació —especialment al Sud— de xarxes ferroviàries i alternatives de transport marítim i col·lectiu terrestre que permetin reduir significativament el cost climàtic del turisme internacional. Paral·lelament, han de contribuir a la reconversió energètica neta de les societats afectades per la industrialització turística amb el reverdiment del seu model energètic a partir de fonts renovables com ara la fotovoltaica, l'eòlica i la tèrmica i per mitjà de la regulació, de manera normativa, de tota l'oferta hotelera i residencial, més els serveis annexos, que caldria que es nodreixin exclusivament d'aquest tipus d'energies de futur.

C. El canvi de prioritat del model global de protecció del clima en favor del Sud, que agrupa la part majoritària de la població humana i la més sostenible en termes d'emissions de GEI per càpita. La idea de fons és vincular a la idea de justícia la solució d'un problema crucial del qual depèn el futur de tota la humanitat. L'origen del canvi climàtic i el seu continu agreujament tenen com a responsable evident el model d'industrialització consumista impulsat des del Nord. Fins i tot els països emergents en generació de GEI com ara la Xina i l'Índia poden explicar bona part les seves creixents emissions en termes d'efectes col·laterals de les seves necessitats energètiques a curt termini per abastir amb productes barats els mercats del Nord. Per tant, el nou Tractat hauria de reconèixer el seu «deute» amb el Sud en forma de compensació pel fet d'haver-lo injus-

tament desposseït de *béns comuns* —el clima terrestre, els embornals regionals de diòxid de carboni o la producció de biocombustibles al seu territori sense participació ni codecisió de les comunitats locals (Carbon Trade Watch, 2008). Aquesta justícia climàtica seria la base d'una autèntica política de «seguretat global» que evités nous conflictes per als refugiats ambientals o per als béns comuns com ara la biodiversitat, la terra o l'aigua (Climate Change and Displacement, 2008).

En aquest canvi de tendència cap a la justícia climàtica, cal repensar dos elements fonamentals:

El repartiment dels drets monetaritzables de «contaminació» que serveixen de base al mercat del carboni. En comptes de que la immensa majoria de titulitzacions d'emissions estiguin en mans d'estats i corporacions que tenen el rècord de GEI per càpita, aquests drets haurien de passar, per justícia, a ser posseïts majoritàriament pels estats que menys contaminen. Això redundaria en un notable augment del poder econòmic i democràtic de les societats del Sud i suposaria un incentiu immediat per a la cooperació en termes molt més igualitaris entre el Nord i el Sud.

→ La necessitat d'un organisme públic supranacional amb capacitat de supervisió del compliment del nou Tractat, que substitueixi l'actual buit de responsabilitat global. Es tractaria d'una espècie de *Consell de Seguretat i Justícia Climàtiques*, sense dret de vet, amb una representació plural en què la majoria la tinguessin les regions amb menys emissions de GEI per càpita.

Amb aquestes noves bases s'obriria camí el canvi de l'actual agenda sobre mitigació i adaptació del turisme a l'efecte hivernacle a favor de beneficiaris diferents, fins ara abandonats per les elits burocràtiques i econòmiques que han monopolitzat el camí a Copenhague:

→ Les regions del Sud més immediatament amenaçades per la catàstrofe climàtica (com ara



bona part dels arxipèlags i illes de l'Índic i del Pacífic), les quals han de tenir prioritat absoluta a l'hora de preservar el seu hàbitat de vida o, si escau, a l'hora de trobar un lloc d'acollida comunitària si aquell desaparegués.

Les comunitats del Sud que aposten per models de vida ambientalment sostenibles i al servei del benestar comunitari local, siguin o no de naturalesa turística, com els que proposa Via Camperola. Especialment en cas que optessin per promoure projectes de vacances basant-se en impacte zero en diòxid de carboni, haurien de disposar del suport financer i tècnic a través dels fons provinents de les eines de fiscalitat ecològica esmentades per a la completa ambientalització del transport, el sistema energètic, els materials i serveis, així com per engagar projectes de turisme comunitari. En tot cas, l'oferta turística promoguda per les transnacionals del sector cal que en totes les seves localitzacions estigui vinculada als objectius de reducció del nou Tractat, i sotmesa a la supervisió pública també de les autoritats ambientals locals i regionals.

## REFERÈNCIES

- BRODERICK, J. (2009). «Voluntary Carbon Offsetting for Air Travel». A: S. GÖSSLING i P. UPHAM. *Climate Change and Aviation* (pàg. 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 novembre del 2008). *La política del cambio climático. Entrevista con Larry Lohmann*. Consultat el 5 de juliol del 2009 a *Carbon Trade Watch*: [http://www.carbontrade-watch.org/index.php?option=com\\_content&task=view&id=240&Itemid=36](http://www.carbontrade-watch.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 del 2008). *Forced Migration Review (31)*. Oxford: University of Oxford, 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». A: S. GÖSSLING i P. UPHAM. *Climate Change and Aviation. Issues, Challenges and Solutions* (pàg. 347-372). Londres: Earthscan.
- GÖSSLING, S., PEETERS, P.; SCOTT, D. (2008). «Consequences of Climate Policy for International Tourist Arrivals in Developing Countries». *Third World Quarterly*, 29 (5): 873-901.
- GreenAir (8 de maig del 2009). *Climate czar concedes that aviation CO2 emissions could form a quarter of total UK output by 2050*. Consultat el 3 de juliol del 2009 a *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). *Fourth Assessment Report. Working Group III «Mitigation of Climate Change»*. Nova 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/pdfiler/DD2006\_48\_carbon\_trading/carbon\_trading\_web.pdf].

MURRAY, I.; BLÀZQUEZ, M.; GARAU, J.M. (2001). «La qüestió energètica a les illes Balears». A: 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 electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*, IX (199): 181-204 [http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-199.htm].

Oceana (2004). *Contaminación por cruceros*. Madrid: Oceana. [http://oceana.org/sp/publicaciones/informes/contaminación-por-cruceros].

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 desembre del 2008). *Offsets Under Kyoto: a dirty deal for the South*. Consultat el 8 de juliol del 2009 a Transnational Institute [http://www.tni.org/detail\_page.phtml?act\_id=18991&username=guest@tni.org&password=9999&publish=Y].

TOMKINS, R. (10 de novembre del 2006). «Welcome to the age of less». *Financial Times*.

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

Vía Campesina (7 de juliol del 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].

## MOTXILLA ECOLÒGICA DE PAPERS DE SOSTENIBILITAT 25

*Papers de Sostenibilitat* núm. 25 ha estat maquetada i imprès per l'equip de *El Tinter*, empresa certificada ISO 9001, ISO 14001 i EMAS.

**Nombre d'exemplars:** 500

**Nombre pàgines:** 16

**Paper:** El paper d'aquesta publicació és Cyclus print estucat lleuger 100% reciclat mat a dues cares 90 grams, Distintiu ecològic Cigne Blanc nòrdic i Àngel Blau alemany. El paper 100% reciclat procedeix de la recuperació i el reciclatge de paper usat. La fabricació i la utilització de paper reciclat significa un estalvi d'energia, aigua i fusta i una menor emissió de substàncies contaminants als rius i a l'atmosfera.

**Tinta:** elaborada amb olis vegetals.

### TOTALS PER UNITATS

Paper per unitat	52,65 gr
Matèries primeres	72,86 gr
Residus*	8,47 gr
Consum h <sub>2</sub> O	0,48 litres
Consum elèctric	0,22 kwh
Emissions CO <sub>2</sub>	115,63 gr

\* Total residus d'impressió i de consum de paper + total aigües residuals de servei d'impressió i consum de paper.

1. JORDI LÓPEZ ORTEGA **Ecotaxes. La reforma fiscal ecològica i social**
2. TOMÁS R. VILASANTE **Fent la Sostenibilitat participativa**
3. MERCÈ AGÜERA I JOSEPA BRU **Imatges i discursos de la sostenibilitat**
4. JOSEP PUIG I BOIX **L'energia a les ciutats: una reflexió i una guia d'acció**
5. JORDI BIGUES I HÉCTOR GRAVINA **L'alimentació a la ciutat sostenible**
6. JOAQUIM VIÑOLAS I MARLET **El disseny de la ciutat sostenible**
7. DAVID BARINGO I JOFRE LÓPEZ **L'habitatge a la ciutat sostenible**
8. JORDI LÓPEZ ORTEGA **La reforma fiscal ecològica**
9. JOSÉ MIGUEL JIMÉNEZ **L'organització espacial de la ciutat**
10. OLE THORSON **El ciutadà respetuós amb la seva mobilitat**
11. MONTSE PEIRON **El paper de les administracions en el consum responsable**
12. JOAN BUADES **Sostenint la vida: el desafiament turístic**
13. JOAN GARCIA **Principis bàsics dels sistemes sostenibles**
14. ELISEU T. CLIMENT **La bici a la ciutat, totes les peces**
15. JORDI BIGUES **Les entitats X un bon clima**
16. KARIM LAPP **La ciutat, un futur per la biodiversitat?**
17. VANDANA SHIVA I JERRY MANDER **Manifest sobre el futur dels aliments**
18. JOSÉ IGLESIAS FERNÁNDEZ **Renda bàsica, sustentabilitat i sostenibilitat**
19. XARXA D'ECONOMIA SOLIDÀRIA **Economia solidària, economia sostenible**
20. ENRIC TELLO **Una nova cultura del territori**
21. EL TINTER **Arts gràfiques, edicions i produccions, SAL**
22. DANIEL GÓMEZ **Crisis energètica i opcions de sostenibilitat**
23. JOAQUIM COROMINAS **Biocarburants: amenaça, repte, oportunitat o necessitat?**
24. Comissió Internacional per al Futur de l'Alimentació i l'Agricultura, 2008, **Manifest sobre el canvi climàtic i el futur de la seguretat alimentària**