La aviación es el medio de transporte más perjudicial para el cambio climático[1] y una de las fuentes de emisiones de gases de efecto invernadero que experimentan un crecimiento más rápido[2]. La industria espera que en los próximos 20 años se duplique el número de pasajeros en el sector del transporte aéreo[3]. Actualmente se está produciendo una expansión masiva del sector a nivel mundial y se prevé la ejecución de más de 1200 proyectos de infraestructura aeroportuaria[4]. Muchos de estos proyectos están entre los megaproyectos más grandes y más caros, algunos de ellos impuestos por gobiernos al servicio de los intereses de las grandes empresas.

13 medidas para lograr un sistema de transporte justo y reducir el tráfico aéreo

EL DILEMA

Solo el 10% de la población mundial ha viajado alguna vez en avión[5]. Sin embargo, son sobre todo aquellos que no utilizan este medio de transporte los que se ven más afectados por la crisis del cambio climático y por los efectos negativos de la expansión de aeropuertos, como la ocupación de tierras, el ruido y los problemas de salud de conllevan. Las comunidades del Sur Global[6], que apenas han contribuido a la crisis, son las más afectadas. El problema de la aviación forma parte de un amplio relato de injusticia: va en contra de la eliminación del uso de combustibles fósiles; está relacionado con los intereses militares e industriales y con la excesiva influencia de las grandes empresas en las políticas públicas en materia comercial, económica y climática.

El transporte aéreo sigue dependiendo a día de hoy de los combustibles fósiles y el sector solo ha promovido soluciones como las nuevas tecnologías aeronáuticas, que todavía no existen. Tampoco las compensaciones (véase más abajo) ni los biocombustibles logran reducir las emisiones y, además, constituyen una amenaza para los suministros alimentarios, la diversidad biológica y los derechos humanos.

QUIÉNES SOMOS

Somos personas, comunidades y organizaciones de todo el mundo preocupados por las diversas repercusiones del sector del transporte aéreo: Algunos de nosotros estamos directamente afectados por alguna infraestructura aeroportuaria y por los efectos negativos que tienen para la salud la contaminación y el ruido de los aviones. Algunos somos activistas que luchamos por la justicia climática y jóvenes que queremos vivir en un planeta saludable. Algunos vivimos en comunidades defendiendo nuestros hogares, nuestras tierras agrícolas y nuestros ecosistemas de la ocupación de tierras para la expansión aeroportuaria, la producción de biocombustibles o de proyectos destinados a compensar las emisiones de gases generadas por la aviación. Algunos somos universitarios, sindicalistas y trabajadores del sector del transporte, y otros formamos parte de organizaciones que trabajan en todo el mundo en los ámbitos del medio ambiente y el transporte, y de iniciativas que promueven medios de transporte alternativos, como los ferrocarriles.

El statu quo no es una opción. Por ello, promovemos las 13 medidas siguientes para transformar el transporte, la sociedad y la economía hacia un modelo justo y ecológicamente racional.

1. Las notas de pie se encuentran en nuestra página web: https://stay-grounded.org/position-paper/position-paper-esp/

¿Qué se requiere?

1. Una transición justa

Debemos poner fin a la dependencia excesiva de los modos de transporte más contaminantes y perjudiciales para el cambio climático, impulsados por una economía empresarial globalizada. Ello exige negociar y colaborar en la planificación de una transición que no tenga efectos negativos para los trabajadores de los sectores pertinentes, aunque sí implicará cambios en nuestra manera de actuar y de trabajar. Es necesario sustituir las privatizaciones fallidas por iniciativas locales respetuosas con el clima, que ofrezcan buenas condiciones de trabajo, controladas colectivamente, que sean de propiedad pública y que estén sometidas a un sistema democrático de rendición de cuentas. Para lograr este objetivo frente a un sector del transporte aéreo orientado hacia el crecimiento también tenemos que hacer frente al poder de las grandes empresas. Necesitamos un sistema de transporte con una reglamentación y una planificación democráticas, que promueva y apoye el bien común y sea integrado y ecológico.

2. Un cambio hacia otros modos de transporte

Debemos cambiar los modos de transporte perjudiciales por modos más ecológicos. Los vuelos de recorridos cortos y algunos de distancias medias pueden ser sustituidos por trayectos en tren en aquellas regiones que cuenten con una buena infraestructura de ferrocarriles o, en caso contrario, por servicios de autobuses. Los trenes no tienen por qué ser necesariamente de alta velocidad aunque los servicios ferroviarios, tanto diurnos como nocturnos, deberían ser atractivos y asequibles y utilizar energías renovables[7]. Otra alternativa pueden ser los barcos o los transbordadores, siempre que su fuente de energía no genere emisiones de carbono (energía eólica, eléctricos con batería, hidrógeno o amoniaco).

3. Una economía de distancias cortas

El transporte de mercancías es responsable de un porcentaje importante de las emisiones de carbono. En lugar de intentar triplicar el volumen de transporte para 2050[8], tenemos que reducir la demanda de bienes procedentes que vienen de lugares lejanos, y promover las economías locales. Lo que se pretende con ello es la protección del clima y no el proteccionismo de tipo nacionalista. Este objetivo puede y debe lograrse sin renunciar a unas sociedades multiculturales y abiertas.

4. Propiciar los cambios de hábitos y de modos de vida

Debemos cuestionar las normas sociales y laborales que fomentan en exceso los desplazamientos aéreos. Los viajes de placer pueden realizarse generalmente sin salir de la región o utilizando medios de transporte más lentos. Las video conferencias pueden evitar muchos viajes de trabajo. Debemos cuestionar la creciente tendencia a viajar a regiones lejanas, a utilizar el avión en los desplazamientos de fin de semana y el turismo masivo, que es perjudicial para muchas culturas y ecosistemas locales.

5. Los derechos a la tierra y los derechos humanos

Para poner fin a las continuas expropiaciones, a la contaminación, a la destrucción y al ecocidio causados por el sector del transporte aéreo y las actividades conexas, es preciso reconocer y respetar plenamente los derechos de los pueblos indígenas, las comunidades locales, los campesinos y las mujeres en lo tocante a la gestión y tenencia de sus tierras y territorios. Esto también contribuye a garantizar la soberanía alimentaria y proteger los medios de subsistencia, el trabajo, la cultura y las costumbres de los pueblos. Además, debe reducirse el ruido persistente y perjudicial para la salud que producen los aviones al sobrevolar las zonas próximas a los aeropuertos.

6. Justicia climática

Alcanzar la justicia climática es algo más que un proceso judicial y exige que las sociedades consideren prioritario lograr “una buena vida para todos” por encima de obtener beneficios para unos pocos. Esto implica justicia para todas y todos – tanto ahora y para las futuras generaciones. Implica, así mismo combatir todas las formas de discriminación de género, origen, la “raza”, clase, religión o de orientación sexual[9]). Justicia climática significa que al Norte Global y a los ricos de todo el mundo les corresponde una parte mayor de los esfuerzos para combatir la crisis del cambio climático y mitigar sus consecuencias, incluida la obligación de pagar en concepto de responsabilidad y compensación. Justicia climática también significa que los pueblos del Sur Global tienen derecho a oponerse a las políticas climáticas neocoloniales, como la compensación por las emisiones, la geoingeniería y los biocombustibles (véanse las medidas 11, 12 y 13).

1. Compromisos políticos sólidos

Para limitar el calentamiento global a 1,5° C y dejar los combustibles fósiles en el suelo, no podemos confiar en promesas voluntarias. Necesitamos normas vinculantes y aplicables, así como límites claramente definidos para las emisiones de gases de efecto invernadero. Es necesario que las medidas que se adopten a nivel nacional para reducir las emisiones en el marco del proceso de la CMNUCC[10] tengan en cuenta las emisiones generadas por la aviación a escala internacional y que se ponga fin al control permanente de las políticas públicas por parte de las grandes empresas. A todos los niveles -local, nacional y regional- necesitamos objetivos internacionales vinculantes, transparencia y una participación democrática significativa. Si bien los objetivos mundiales son importantes, también son necesarias medidas y reglamentaciones más estrictas a escala regional y local, como por ejemplo, impuestos al queroseno, aplicación del IVA[11], impuestos a los billetes, gravámenes a los usuarios frecuentes del transporte aéreo, normas ambientales aplicables a los aviones, reducción de los límites del número de vuelos y moratorias aplicables a las infraestructuras aeroportuarias, y otras formas de reducir el uso de combustibles fósiles.

¿Qué hay que evitar?

2. Nuevos aeropuertos y expansión aeroportuaria

Es necesaria una moratoria sobre la construcción y expansión de aeropuertos, incluidos los planes de urbanización comercial e industrial en torno a estas instalaciones que tengan por objeto promover el crecimiento de la aviación, como las aerotrópolis[12] (ciudades aeroportuarias) y los proyectos de Zonas Económicas Especiales. Deben tenerse en cuenta las comunidades que se quedarían aisladas sin acceso a los viajes por vía aérea y buscar alternativas ecológicas para conectarlas.

3. Privilegios para el sector del transporte aéreo

La aviación no debería seguir obteniendo ventajas especiales sobre otros sectores de transporte. Las líneas aéreas, los aeropuertos y los fabricantes de aeronaves obtienen subvenciones sustanciales y beneficios fiscales, y ese es el principal motivo de que haya tantos vuelos baratos. Son escasos los países que aplican impuestos al queroseno y casi nunca se aplica el IVA ni impuestos a los pasajeros. Entre los motivos de preocupación en este sentido cabe señalar los siguientes: el rescate de líneas aéreas; las subvenciones a los vuelos, a las deudas y a la fabricación y adquisición de aeronaves; los créditos a la exportación; y la ayuda estatal a las nuevas infraestructuras aeroportuarias.

4. Mercadotecnia en el sector del transporte aéreo

Hay que acabar con los incentivos sistémicos a los viajes por vía aérea. Estos incentivos son la publicidad relacionada con los vuelos u otras estrategias de mercadotecnia aplicadas por las agencias de viaje, las líneas aéreas y los fabricantes de aviones. Hay que poner fin a los programas de fidelización de pasajeros, que refuerzan intensamente los vuelos como un símbolo de categoría[13]. Estas poderosas iniciativas tienen precedentes. En algunas naciones se prohibieron hace varias décadas los anuncios de cigarrillos a pesar de la ubicuidad del hábito de fumar (y la publicidad) y lo que los fumadores consideraban sus derechos. Algunos países ya han prohibido los programas de fidelización de pasajeros a nivel nacional[14].

5. Compensaciones

La actual estrategia de mitigación que consiste en utilizar compensaciones es una solución falsa impulsada por el sector del transporte aéreo y sus reguladores controlados por el sector[15]. Las líneas aéreas y los aeropuertos confían sobre todo en la engañosa promesa de que, en lugar de reducir las emisiones, pueden compensarlas mediante la adquisición de créditos de carbono, como es el caso de los proyectos de reforestación o las presas hidroeléctricas que se supone permiten ahorrar emisiones. A menudo los aeropuertos también intentan legitimar su destrucción de los ecosistemas mediante la compensación de la pérdida de biodiversidad. La compensación de las emisiones de carbono no permite reducir realmente las emisiones[16], y las pérdidas de biodiversidad no pueden compensarse en la realidad[17]. Los proyectos de compensación a menudo provocan conflictos locales o el acaparamiento de tierras, especialmente en el caso de los proyectos de origen terrestre o forestal, como REDD+[18]. El sistema de compensación es injusto y distrae la atención de la necesidad urgente de reducir, no desviar, la destrucción.

12. Biocombustibles

Sustituir el queroseno fósil por biocombustibles es una solución falso, además de resultar altamente destructivo. Los biocombustibles no pueden suministrarse a la escala que necesitaría la industria[19]. Un uso sustancial de los biocombustibles en los aviones daría lugar (tanto directamente como indirectamente) a un incremento masivo de la deforestación y el agotamiento de las turberas, lo que, a su vez, generaría un volumen ingente de emisiones de carbono. También provocaría un acaparamiento de tierras y violaciones de los derechos humanos, como los desalojos forzados y la pérdida de la soberanía alimentaria[20].

13. La ilusión de las soluciones tecnológicas

Debemos evitar caer en el señuelo del lavado ecológico del sector del transporte aéreo. De cara al futuro se han identificado mejoras técnicas para los aviones y sus operaciones que aún deben seguir investigándose. Pero hemos de reconocer que dichas mejoras son y serán insuficientes para abordar los problemas de las emisiones generados por la aviación. Las mejoras previstas en la eficiencia del uso de combustible son superadas por las tasas de crecimiento históricas, actuales y planificadas del transporte aéreo (fenómeno conocido como "efecto rebote"). Cambios significativos en la tecnología aeronáutica son inciertos y tendrán que pasar años hasta que entren en vigor. Dada la urgencia de la reducción de las emisiones, confiar en hipótesis cuestionables como la introducción de aviones eléctricos es demasiado arriesgado y desvía la atención de la necesidad inmediata de reducir las emisiones. Incluso los aviones del futuro propulsados por electrocombustible serían perjudiciales si no estuvieran basados en criterios sólidos de sostenibilidad y en una reducción del tráfico aéreo. Por todo ello, en los próximos decenios, el tráfico aéreo descarbonizado o el "crecimiento neutro en carbono" seguirá siendo una ilusión.

Pongámonos a trabajar

STAY GROUNDED es una cada vez mayor red mundial de iniciativas, organizaciones y activistas que trabajamos conjuntamente en diferentes partes del mundo para promover un sistema de transporte justo y ecológico y reducir rápidamente los viajes por vía aérea. Entre las actividades que realizamos cabe señalar las siguientes: prestación de apoyo a las comunidades afectadas; organización de campañas; investigación; análisis de las políticas y del sector; manifestaciones y acciones directas. Llamamos a la solidaridad con las personas ya afectadas por el cambio climático, con las que se oponen a los proyectos aeroportuarios, con las que protegen los bosques y los derechos de los pueblos indígenas, con las que promueven alternativas a los aviones, y con las que trabajan para lograr una transición justa.

La crisis del cambio climático no es solo un problema ambiental. Es una responsabilidad social de todas y todos y debemos abordarla uniendo nuestras fuerzas. Invitamos a todas las partes interesadas a unirse a nosotros y asumir un compromiso en relación con la adopción de estas 13 medidas necesarias.

Por favor discutan esta declaración y firmenla con vuestra organización. También pueden integrarse como miembro y participar activamente en la red de Stay Grounded. https://stay-grounded.org/position-paper/position-paper-esp/