

# Carta abierta sobre las emisiones de los vuelos de lujo

2 de octubre de 2023

A la atención de:

Comisaria europea de Transportes, Adina Vălean  
Ministros nacionales de Transporte de la UE, Reino Unido, Suiza, etc.

Solo el 1% de la población mundial es responsable de la mitad de las emisiones de la aviación<sup>1</sup>.

**Con esta carta abierta, les exigimos que tomen medidas para hacer frente a este escándalo social y medioambiental: prohíban los aviones privados, prohíban los programas de viajeros frecuentes y graven con impuestos a los viajeros frecuentes.**

El colapso climático ya está aquí. Desde las inundaciones en Italia, Corea del Sur y Pakistán hasta los incendios forestales de Grecia, Estados Unidos y Australia, los síntomas de un planeta gravemente enfermo están resultando mortales para la vida en la Tierra y seguirán acelerándose si no se toman medidas políticas urgentes. Es nuestra responsabilidad adoptar medidas como continente con un papel desproporcionado en las emisiones históricas causantes de la crisis climática.

Los aviones los utilizan relativamente pocas personas, pero generan niveles enormes de emisiones. Sólo en 2018, la mejor estimación de la contribución total de la aviación al calentamiento global fue del 5,9%<sup>2</sup>. Si tenemos en cuenta la vida útil del sector de la aviación hasta la fecha, ha contribuido más al calentamiento global que todo el continente africano<sup>34</sup>.

Esta devastación la está provocando una pequeña clase de élites ricas de gran movilidad, a la que se incentiva a tomar vuelos de lujo mediante los programas de viajeros frecuentes, y que derrochan su riqueza en aviones privados innecesarios y muy contaminantes. Por suerte, existen soluciones políticas viables a esta crisis de codicia.

**Exigimos:**

## 1) Prohibir los aviones privados

Mientras la mayoría de nosotros luchamos contra el coste de la vida, es probable que las ventas de aviones privados alcancen un récord este año<sup>5</sup>. Los aviones privados son un

---

<sup>1</sup> Goessling, S & Humpe, A (2020): [bit.ly/Goessling-Global-Aviation](https://bit.ly/Goessling-Global-Aviation)

<sup>2</sup> Stay Grounded (2020): [bit.ly/MoreThanCo2](https://bit.ly/MoreThanCo2)

<sup>3</sup> Lee, D S et al. (2021): [bit.ly/Aviation-climate-forcing](https://bit.ly/Aviation-climate-forcing)

<sup>4</sup> Our world in data (2019): [bit.ly/3OaShPd](https://bit.ly/3OaShPd)

<sup>5</sup> Possible (2023): [bit.ly/Possible-HighFlyers2023](https://bit.ly/Possible-HighFlyers2023)

ejemplo extremo de la injusticia del sector de la aviación, donde los beneficios financieros y personales se priorizan en favor de un pequeño grupo de personas, mientras que los costes sociales, financieros y medioambientales los pagamos todos los demás.

El clamor popular ante este escándalo se ha intensificado, y cada vez son más las protestas, peticiones, estudios y artículos de prensa que demuestran que la prohibición de los aviones privados y de los vuelos excesivos está ganando popularidad. También ha habido una propuesta de prohibición de aviones privados en el Parlamento francés, y una prohibición efectiva de los aviones privados en el aeropuerto Schiphol de Ámsterdam.

Los aviones privados generan una contaminación hasta 30 veces mayor por pasajero que los vuelos regulares, que a su vez son mucho más contaminantes que un viaje medio en tren<sup>6</sup>. A pesar de este efecto devastador, el hecho de que los aviones privados estén poco gravados y regulados ha provocado un boom en el sector, con una flota mundial de aviones privados que ha aumentado en más del doble en las dos últimas décadas<sup>7</sup>.

Desde el punto de vista político, hay varias vías posibles para prohibir los aviones privados. Por ejemplo, los gobiernos nacionales podrían explorar la posibilidad de prohibir los aviones privados a través del Reglamento de Servicios Aéreos. En su defecto, los gobiernos locales, regionales o nacionales de la UE podrían invocar el Reglamento 598/2014 relativo a la introducción de restricciones operativas relacionadas con el ruido en los grandes aeropuertos.

## **2) Prohibir los programas de viajeros frecuentes**

A pesar de los intentos de los comercializadores del sector de la aviación por enturbiar las aguas, las cifras son claras: incluso con la aviación de bajo coste en alza, existen grandes disparidades y desigualdades en materia de movilidad aérea entre los países y dentro de ellos, en función de la clase social, la etnia y el sexo. A nivel mundial, el 80% de la población no ha montado nunca en avión<sup>8</sup>. A pesar de la caída de los precios relativos, los datos de las encuestas indican que la gran mayoría de los vuelos de bajo coste los ocupan las clases sociales más privilegiadas<sup>9</sup>.

Los programas de viajeros frecuentes (Frequent Flyer Programmes, FFP) son una de las fuerzas motrices de la injusticia de la aviación, que ha dado lugar a la desastrosa contribución del sector de la aviación al calentamiento global. Los FFP incentivan y recompensan las emisiones de lujo, estimulando el crecimiento destructivo de la aviación hasta el punto de que, en su día, un vicepresidente senior de marketing de American Airlines se refirió a ellos como el “programa de marketing de más éxito del negocio”.

En términos de políticas, el proceso de prohibición de los FFP debería constar de dos fases, con una legislación que prohíba de inmediato la emisión de millas y puntos de estatus de élite, y que elimine de forma gradual el uso de las millas existentes a lo largo de varios

---

<sup>6</sup> Tom Plaskett, vicepresidente sénior de marketing de American Airlines, citado en: Hoffman, K (1984), “An American Evolution”. Advertising Age, 10 May 1984, p.M-17. (“Lo único que hemos hecho ha sido sustituir las tostadoras [de los programas de sellos] por la recompensa más buscada actualmente: viajar. Y se ha convertido en el programa de marketing de mayor éxito del sector.”)

<sup>7</sup> Possible (2023): [bit.ly/Possible-HighFlyers2023](https://bit.ly/Possible-HighFlyers2023)

<sup>8</sup> CNBC (2017): [cnb.cx/3Pm6Xvl](https://cnb.cx/3Pm6Xvl)

<sup>9</sup> UK Civil Aviation Authority (2016): <https://bit.ly/CAA-PassengerSurveyReport>

años. Existe un precedente para esta política de sentido común, ya que en Dinamarca y Noruega ya se han prohibido los programas de fidelización nacionales<sup>10,11</sup>.

### **3) Gravar a los pasajeros frecuentes**

Si bien los programas de fidelización incentivan unas emisiones de lujo que nuestro planeta no puede permitirse, un impuesto sobre los viajeros frecuentes (Frequent Flyer Levy, FFL) ofrece una medida política eficaz para invertir este efecto.

En líneas generales, esta política puede aplicarse de dos maneras diferentes. La opción más sencilla consiste en aplicar un impuesto cada vez mayor por cada vuelo que realice una persona, mientras que una medida más proporcional consiste en gravar las millas aéreas, de forma que cuantas más millas recorra una persona, mayor sea el gravamen sobre ese vuelo concreto. Las tasas deberían ser más altas para los billetes de primera clase, no sólo por una cuestión de justicia social, sino porque los asientos de primera clase generan hasta siete veces más emisiones que un billete de clase turista<sup>12</sup>.

Gravar progresivamente el consumo perjudicial para el medio ambiente es una práctica cada vez más habitual, y los estudios de la Agencia Europea de Medio Ambiente demuestran claramente que políticas como aplicar impuestos a los coches más contaminantes han provocado “un descenso constante de las emisiones medias de CO2 de los turismos nuevos.”<sup>13</sup> La aplicación de este principio al tráfico aéreo tiene sentido desde el punto de vista político, ya que una encuesta sobre la postura de la opinión pública británica respecto a los FFL reveló que se perciben como más justas y preferibles que cualquier otra opción para reducir el tráfico aéreo<sup>14</sup>.

Un beneficio importante del impuesto es que recauda dinero de un sector que está penalmente poco gravado. Esto puede utilizarse, por ejemplo, para conseguir que todo el mundo pueda acceder a una movilidad respetuosa con el medio ambiente, para generar fondos para las regiones que sufrirán a nivel económico por la disminución de la actividad del sector turístico o para financiar el fondo de pérdidas y daños acordado en la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático COP27 que se celebró en 2022.

Los responsables políticos tienen que elegir entre seguir como hasta ahora incentivando a los superricos para que destruyan nuestro medio ambiente o tomar medidas para hacer que el planeta sea más seguro y habitable y que la sociedad sea más igualitaria. Les instamos a que opten por el sentido común.

---

<sup>10</sup> European Competition Authority (2005): [bit.ly/ECA-FFP](https://bit.ly/ECA-FFP)

<sup>11</sup> Storm, S (1999): [bit.ly/Storm-FFPScandinavia](https://bit.ly/Storm-FFPScandinavia)

<sup>12</sup> Carmichael, D (2019): [bit.ly/Carmichael-NetZero](https://bit.ly/Carmichael-NetZero)

<sup>13</sup> Agencia Europea de Medio Ambiente (2019): [bit.ly/EEA-TaxBreaks](https://bit.ly/EEA-TaxBreaks)

<sup>14</sup> 10:10 Climate Action (2019): [bit.ly/1010-PublicAttitudes](https://bit.ly/1010-PublicAttitudes)