

# Grupo de trabajo 3: Límites o prohibiciones a los vuelos nacionales o de corto radio

Facilitación: Manuel Grebenjak, Stay Grounded (manuelgre@riseup.net)

Documento redactado con los aportes de Werner Reh.

En tiempos de crisis, en general, parecería que no hay motivos que justifiquen los vuelos nacionales dentro de Europa ni los vuelos de corto radio (para desplazamientos que podrían hacerse en un día o una noche usando modos de transporte alternativos). Lo que se necesita son inversiones en una buena infraestructura ferroviaria y en embarcaciones de transporte de pasajeros ecológicos. El argumento de que se estaría limitando la libertad personal en caso de prohibir o limitar los vuelos de corto radio debe tener en cuenta que ya se está limitando la libertad de todas aquellas personas que sufren las consecuencias del cambio climático así como del ruido y la contaminación generadas por los aeropuertos.

En este grupo de trabajo se debatirán las ventajas e inconvenientes de establecer prohibiciones o limitaciones así como de la promoción de alternativas para los vuelos de corto radio usando el tren. Ello incluye reflexionar sobre lo que haría falta para que la población aceptara esta idea y para que los políticos aprobaran una normativa al respecto. Seguramente, algunos de los elementos centrales para el debate serán el papel que puedan desempeñar unas alternativas decentes y una transición justa, así como cuestiones relativas al ámbito de aplicación de dichas medidas, ya sea a nivel nacional o internacional.

## 1 Breve resumen de la estrategia/medida

Independientemente de la viabilidad política, la aplicación de limitaciones absolutas a la aviación es, técnicamente, la manera más fácil y segura de garantizar que el sector contribuya a los objetivos de mitigación del cambio climático. Teniendo en cuenta la viabilidad de tales medidas, dicha limitación sería, ante todo, una opción para los vuelos de corto radio. Reducir los vuelos de este tipo parece la manera más fácil para reducir los desplazamientos en avión sin causar demasiados efectos negativos en los viajeros, pero para que sea posible hace falta disponer de alternativas bien desarrolladas. Por ejemplo, los estados de Europa Occidental han invertido millones de euros en el desarrollo de redes ferroviarias de alta velocidad desde el final de los años 80 que podrían sustituir el altísimo número de vuelos de corto radio (sin olvidar que el gasto energético aumenta de manera exponencial a mayor velocidad).

Existen formas diversas de imponer limitaciones o prohibiciones a los vuelos de corto radio:

- Prohibición inmediata de aquellos vuelos para los que exista un trayecto alternativo en tren de cuatro o cinco horas y ampliar la red ferroviaria con velocidades de 200km/h y optimizar los horarios (horarios de intervalo fijo integrados).
- Desarrollar conexiones ferroviarias nocturnas cómodas en Europa y en todos los continentes.
- Limitar el número de vuelos de corto radio entre dos aeropuertos concretos (p.ej. un máximo de dos vuelos diarios en vez de siete); también como paso intermedio antes de aplicar una prohibición total.
- Prohibir vuelos de corto radio con una transición rápida para los aeropuertos y aerolíneas así como para el desarrollo de alternativas.
- Limitar los vuelos en aeropuertos, relacionado con las metas en términos de emisiones y ruido y límites de partículas finas (límites de la capacidad

medioambiental de los aeropuertos). Reducir el enorme exceso de capacidad de los aeropuertos en Europa y reducir la capacidad de los aeropuertos por países.

## 2 En la vanguardia: ¿Existen tales medidas en algún lugar?

Durante nuestra investigación no encontramos ejemplos de lugares en los que se limiten o prohíban los vuelos de corto radio, ya sea a nivel nacional o internacional. Sin embargo, cada vez se habla más de la posibilidad de prohibir aquellos vuelos de corto radio que sean fáciles de sustituir por otros medios. El mayor y más reciente ejemplo sería la [declaración de Frans Timmermans](#), el principal candidato de la Socialdemocracia Europea en las elecciones europeas de mayo de 2019, quien dijo en un debate televisado que apoyaría una prohibición total de los vuelos de corto radio. El candidato conservador, Manfred Weber, también apostó por reducir dichos vuelos, sin apoyar su prohibición. En el Libro Blanco de la UE para el transporte de 2011 se podía leer que “No se puede seguir manteniendo conexiones aéreas a destinos para los que existan alternativas ferroviarias de alta velocidad.”

En una [acción reciente](#) varios diputados del Parlamento Holandés solicitaron la prohibición de vuelos entre Bruselas y Ámsterdam, y hay un debate similar sobre los vuelos nacionales [en Francia](#): En la redacción de la [nueva ley de movilidad](#) se propone prohibir los vuelos entre aeropuertos para los que exista una alternativa en tren, siempre que la diferencia en la duración del viaje no sea superior a las 2 horas y 30 minutos que viajando en avión.

En una acción aun más radical, el experto en cuestiones climáticas alemán Hans-Joachim Schellnhuber [dijo](#) a principios de año que “los vuelos nacionales en Alemania deberían prohibirse” y propuso que los desplazamientos en avión se redujeran a 20 por persona a lo largo de su vida y que los precios de los vuelos deberían aumentar considerablemente.

## 3 Ventajas

La ventaja comparativa, desde la perspectiva del cambio climático, de alternativas como el tren, la alta velocidad e incluso el autobús, es enorme y, por consiguiente, existe un alto potencial para reducir rápidamente las emisiones contaminantes.

Los vuelos de corto radio tiene una rentabilidad económica baja debido a sus baja ocupación comparado con vuelos europeos o internacionales. Las aerolíneas y sus alianzas siguen operando los vuelos de corto radio para alimentar sus rutas internacionales y transcontinentales y por miedo a perder sus tan codiciadas franjas aeroportuarias (o se usan o se pierden). La legislación sobre las franjas aeroportuarias (slots) no solo son muy ineficientes, sino que son contraproducentes para las políticas de protección climática.

Una ventaja principal es que esta medida es más eficaz y socialmente justa que los mecanismos de precio y mercado. Imponer gravámenes fiscales a los vuelos es sin duda necesario para dar el mismo trato a todas las formas de transporte o para desincentivar las formas de transporte más perjudiciales, pero el aumento de precios significaría que los más adinerados seguirían usando el avión como antes, y eso contribuiría a mantener la injusticia del sistema de movilidad. Prohibir los vuelos nacionales o de corto radio impediría que los ricos pudieran seguir volando en dichas rutas y sería más justo para todos.

Los vuelos de corto radio se usan para el transporte ordinario, y se podría hacer en tren, pero hay personas que viven en una ciudad y trabajan en otra, o empresas con filiales en diferentes ciudades que usan regularmente estos vuelos. Esta forma de vida es agotadora y dificulta la conciliación con la vida familiar y las relaciones; si se prohibieran los vuelos de corto radio se fomentarían normas de trabajo menos dañinas y así como el uso de alternativas como las videoconferencias.

La prohibición de los vuelos nacionales o de corto radio llevaría al cierre de muchos aeropuertos regionales –que a menudo son deficitarios y se mantienen gracias a los subsidios. Al mismo tiempo, se podría crear ocupación en el sector del ferrocarril. Hay multitud de documentos oficiales en los que se pide un enfoque multimodal y sostenible para el transporte público, pero todavía no se ha llevado a la práctica. Provocar un cambio modal para abandonar los vuelos de corto radio está al alcance de la mano, pero falta la voluntad política para hacerlo.

#### **4 Inconvenientes**

A pesar de las declaraciones de intenciones políticas durante las campañas electorales, la viabilidad política de prohibir o limitar los vuelos o de restringir el número de vuelos que pueda tomar un individuo es cuestionable hoy en día. Hasta la fecha, y a pesar de que empieza a haber un cambio social (p.ej. el término sueco “Flygskam” (Vergüenza de volar)), el transporte en avión sigue gozando de muy buena imagen. El estilo de vida y las relaciones laborales de una creciente clase media-alta a menudo dependen de la existencia de tales vuelos, y permiten al sector aeronáutico evitar que se regule adecuadamente la creciente contribución del sector a la crisis climática.

La viabilidad en lo que se refiere a infraestructuras varía en cada país, dependiendo del tamaño y de la calidad de su red ferroviaria y, por ello, quizás no resulte viable aplicar una legislación de ámbito europeo en todos los países en el contexto político actual.

Limitar la aviación en los países del Sur Global cuyas economías están en crecimiento podría entrar en conflicto con temas de justicia global y la responsabilidad histórica por los problemas medioambientales como la crisis climática; es por ello que los países altamente industrializados deben tomar la iniciativa.

#### **5 Debate: Para reducir los vuelos de corto radio en Europa, en el grupo de trabajo se podría debatir un enfoque basado en tres pasos**

- De aquí a 2020: Sustituir todos los vuelos de corto radio en la UE y Suiza por alternativas en tren para desplazamientos de hasta cuatro horas. Posibles propulsores: una coalición de países precursores: Francia, Alemania, y el Benelux.
- De aquí a 2023: Tras una expansión estratégica de la red ferroviaria europea y la mejora de los trenes nocturnos en Europa, sustituir todos los desplazamientos en avión a destinos que estén a menos de 10 horas de viaje en tren.
- De aquí a 2026: Sustituir todos los vuelos dentro de la UE por desplazamientos en tren y mantener los vuelos de corto radio únicamente en países periféricos en los que no exista una alternativa en tren, limitándolo hasta que se desarrolle una alternativa en tren.

#### **6 Bibliografía:**

- Jörgen Larsson, Anna Elofsson, Thomas Sterner & Jonas Åkerman (2019): International and national climate policies for aviation: a review, Climate Policy
- Sonia Sodha (2018): A radical way to cut emissions – ration everyone’s flights. The Guardian:  
<https://www.theguardian.com/commentisfree/2018/may/09/cut-emissions-flights-air-travel-flying>
- Friends of the Earth Europe (2000): „From Planes to Train. Realising the potential from shifting short-haul flights to rail. Brussels
- Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND) u.a. (2015): NGO-Luftverkehrskonzept (NGO aviation conception for Germany): summary in

english). Berlin.

[https://www.bund.net/fileadmin/user\\_upload\\_bund/publikationen/mobilitaet/mobilitaet\\_ngo\\_luftverkehrs\\_konzept.pdf](https://www.bund.net/fileadmin/user_upload_bund/publikationen/mobilitaet/mobilitaet_ngo_luftverkehrs_konzept.pdf)

- Friends of the Earth Europe (2018): Sufficiency: moving beyond the gospel of eco-efficiency. Brussels.  
[https://www.foeeurope.org/sites/default/files/resource\\_use/2018/foee\\_sufficiency\\_booklet.pdf](https://www.foeeurope.org/sites/default/files/resource_use/2018/foee_sufficiency_booklet.pdf)
- Stefan Gössling, Paul Upham (2009): Climate Change and Aviation. Issues, Challenges and Solutions. Earthscan. London.