

Grupo de trabajo 5: Cambios institucionales de las políticas de viajes

Facilitación: Tone Smith Spash (tone.smithspash@a1.net)

1 Breve resumen de la estrategia y de la medida

Las políticas de viajes siguen un único patrón: se reembolsa la forma más barata y más rápida de viajar. Esto refuerza la moda actual de volar por conveniencia, y a menudo obliga a la gente a volar incluso cuando no lo desea. Hasta ahora, las empresas, el sector público y las ONG han hecho poco para cambiar esta práctica perjudicial para el medio ambiente, a pesar de que podrían reducir enormemente su huella de carbono. Sin embargo, algunas organizaciones están empezando a poner en marcha políticas de viajes más progresistas, al parecer a menudo iniciadas por las empleadas. Estas varían desde medidas voluntarias (por ejemplo, la posibilidad de coger un tren) hasta normas estrictas (por ejemplo, la prohibición de vuelos de corta distancia).

Las políticas que se recomiendan o se ponen en marcha dependen de los objetivos establecidos o de la visión que se tenga sobre este tipo de políticas. Esto a su vez depende de la teoría implícita o explícita del cambio (la teoría práctica, la teoría del comportamiento, la psicología social y la teoría institucional). En general, independientemente de si son estrictas o no, las políticas de viajes de las organizaciones se conciben como una forma de iniciar un cambio de reglas y de comportamiento y, en términos más generales, para concienciar sobre lo perjudicial que es volar. La mayoría de las veces, las personas que inician las políticas de viajes sin vuelos admiten que tales políticas no serán suficientes para el cambio necesario y que aún queda mucho por hacer. Aún así, la acción individual y las políticas de las organizaciones pueden funcionar como una acción política de abajo hacia arriba para crear condiciones que impulsen cambios institucionales más generales (como por ejemplo, a través de regulaciones).

2 Estado del arte ¿Existe ya esta medida? ¿Dónde? ¿Quién la ha puesto en marcha ya?

(Ejemplos selectos):

1. Universidades y departamentos: Lund (LUCSUS), Copenhague, UCLA y Gante.
2. Centros de investigación (medioambientales): el centro Tyndall (en el Reino Unido).
3. Municipios: Malmö (en Suecia).
4. Centros culturales: la sala de conciertos de Helsingborg (en Suecia).
5. Medios de comunicación: Politiken (periódico danés).
6. Organizaciones públicas: BBC Worldwide, UK Environment Agency y AT Environment Agency.
7. Empresas: Lush y Novo Nordisk.

Tipos y categorías de políticas de viajes:

Las formas principales (identificadas) de políticas de viajes, que también pueden considerarse como "grados" de cumplimiento, son:

1. permitir que las empleadas se tomen el tiempo necesario para viajar en tren (y pagar cualquier coste adicional),
2. fomentar activamente los viajes respetuosos con el medio ambiente o menos viajes, o

3. imponer preparativos de viajes más sostenibles.

Elementos de las políticas de viajes:

- Relativo frente a absoluto: algunas compañías introducen reglas absolutas (por ejemplo, la Universidad de Gante prohibió el reembolso de los viajes en avión a cualquier destino que esté a menos de seis horas en tren) mientras que otras animan a sus empleados a reducir sus emisiones (árbol de decisiones) y se centran en contar los esfuerzos personales (por ejemplo, Tyndall Centre).
- Individualista frente a municipal: en Lund, las trabajadoras tienen que justificar cualquier viaje que hagan, pero esto podría ser más formal y a mayor escala.
- Reducción de las emisiones (relativas) frente al buen comportamiento y a las formas sostenibles de viajar.
- Incentivos económicos, como el pago o la compensación de tasas internas, o las subvenciones (por ejemplo, UCLA). La compensación de las emisiones de los vuelos es, de hecho, una de las medidas más utilizadas por instituciones (sólo implica un coste un poco mayor, pero ningún cambio real en los comportamientos y las políticas) y, según varios estudios, es básicamente inútil en términos de emisiones (véase, por ejemplo, Öko-Institute 2016).
- Niveles de prioridad: videoconferencias, trenes, barcos y buses son prioritarios con respecto a los vuelos.
- Las políticas incluyen a las invitadas, así como a los empleados y a las jefas.
- Trabajo frente a vacaciones y viajes privados: mientras que la mayoría de las empresas se centran en las políticas de viajes de trabajo, otras fomentan y recompensan los vuelos personales evitados (por ejemplo, conceden días libres adicionales por viajar despacio durante las vacaciones). Dos ejemplos son WeiberWirtschaft (en Berlín) y la organización benéfica británica 1010uk.org.
- Con certificados ambientales (etiquetas ecológicas, etc.), pero a menudo no son explícitas sobre los vuelos.

Ejemplos de las mejores prácticas e ideas:

Muchas de las políticas de viajes de organizaciones son voluntarias y, por lo tanto, más bien teóricas. Necesitamos modelos buenos para que las empresas y demás puedan aprender e imitar. ¿Son las prohibiciones la mejor solución? Son claramente las más eficaces para reducir directamente las emisiones. Algunos ejemplos:

- Algunas organizaciones están considerando la posibilidad de prohibir los vuelos nacionales, de corta distancia o incluso dentro de Europa (criterios sugeridos: <1.000 km y <12 horas): por ejemplo, Suecia y Suiza están debatiendo sobre la prohibición de vuelos de corta distancia para las diputadas o el gobierno, <https://einfach-jetzt-machen.de/>
- Otras ya han introducido tales prohibiciones: desde 2009, en BBC Worldwide las trabajadoras sólo pueden volar cuando viajar en tren añade más de tres horas al viaje; las compañías que se inscriben en <https://einfach-jetzt-machen.de/> prometen evitar los vuelos nacionales y los vuelos de menos de 1.000 km.

Fama y vergüenza:

- Algunas organizaciones tienen premios para los viajes a las conferencias más respetuosos con el medio ambiente: por ejemplo, la European Society for Conservation Biology.

- ¿Deberíamos organizar concursos en los que se comparan universidades/organizaciones/empresas según sus políticas de viajes (análisis comparativo, denunciar con nombres y apellidos, etc.)?
- ¿Deberíamos llevar a cabo campañas de vergüenza, como por ejemplo #flyskam? Un candidato sería sin duda la Comisión Europea, ¡que no permite que sus invitados cojan el tren si el viaje es demasiado largo!

3 Ventajas

- Viabilidad: fácil de poner en marcha y de ser aceptada. Se considera menos coactivo si está impuesto por la dirección de la empresa y no por el gobierno (y aún menos si la política es voluntaria).
- Una forma suave de concienciar sobre las rutinas que hemos dejado de cuestionar y de hacer que la gente pruebe otras formas de viajar.
- Las maneras nuevas de viajar en la vida laboral también pueden tener efectos en la forma en que vivimos y viajamos en nuestra vida privada.
- Las organizaciones pueden inspirarse unas de otras.
- Las políticas generales pueden cambiarse mediante ejemplos de empresas privadas que marquen el camino y muestren lo que es posible.
- Puede contribuir a presionar a los gobiernos para que recorten los privilegios injustos de la aviación.
- Puede tener un gran impacto si se modifican las políticas de viajes centralizadas del sector público (por ejemplo, la Bundesreisekostengesetz alemana), ya que a menudo inspiran a las políticas de viajes y de reembolso de las empresas, y afectan a las organizaciones que reciben financiación pública (como universidades y ONG).
- Podría ser una ventaja para las organizaciones que sus empleadas viajan en tren, ya que las condiciones de trabajo son generalmente mejores que en los aviones.
- Las políticas sin vuelos pueden resultar atractivas si también incluyen la posibilidad de viajar menos (por ejemplo, utilizando videoconferencias), especialmente para los empleados con trabajos de cuidado (por ejemplo, con bebés). Esto también tiene una dimensión de género: como los hombres vuelan más, la reducción de los vuelos puede hacer que las condiciones sean más uniformes entre géneros.
- Una medida de abajo hacia arriba que puede combinarse con cualquier otra iniciativa de carácter más político.

4 Inconvenientes

- Centrada principalmente en la sensibilización y el cambio de comportamiento (más que en el cambio estructural).
- Enfoque individualista.
- Voluntaria y, por lo tanto, dependiente de la buena voluntad de las organizaciones; probablemente los progresistas y ecológicos actuarán mientras que las grandes empresas seguirán utilizando el modo de transporte más rápido y contaminante.
- Puede ser usada indebidamente para el lavado verde y las relaciones públicas.
- Muchas de las políticas de viajes nuevas puestas en marcha (por ejemplo, en universidades) suelen basarse en criterios o elementos normalmente asociados a una cultura neoliberal centrada en el rendimiento, la evaluación comparativa y la transparencia. Entre ellas figuran las medidas voluntarias y los ánimos, en lugar de las prohibiciones. Podría valer la pena debatir sobre cómo se perciben este tipo de medidas con respecto a

una agenda y a una política radicales para el cambio de sistema y la transformación socioecológica.

5 Posibles preguntas para el debate

- ¿Cómo lograr que los gobiernos, los municipios, las universidades, las ONG, los sindicatos y las demás organizaciones tomen la iniciativa y sirvan de modelo al poner en marcha políticas de viajes que apoyen formas más sostenibles de transporte?
- ¿Viajar de manera sostenible significa necesariamente un gasto mayor y más tiempo? Existen algunas pruebas en contra (por ejemplo, BBC Worldwide), aunque parece ser la percepción general.
- ¿Cuáles son las mejores prácticas? ¿Esquemas voluntarios o líneas más duras? ¿Son las políticas de viajes más adecuadas para algunos sectores?
- ¿Cómo se pueden fomentar los cambios en las políticas de viajes? Parece que a menudo los individuos actúan por sí solos, sin ser presionados desde arriba en sus empresas. ¿Cuál es el papel de los sindicatos en el establecimiento de las políticas de viajes progresistas? ¿Cómo animar a quienes ya viajan sin dañar el medio ambiente a compartir sus experiencias y a ser más proactivos en el desarrollo de estas políticas (frente al miedo a la moralización)?
- ¿Debemos promover políticas de viajes obligatorias en las que la dirección está obligada a elaborar una política de viajes negociada con sus empleadas? Además, ¿cómo lograr que los sindicatos se involucren más en este tema?
- ¿Cuál es el rol de las agencias de viajes? Son conocidas por no proporcionar buena información sobre alternativas que no involucren coger el avión. ¿Es necesario que formen parte de una estrategia para promover esta medida?

6 Bibliografía

- Burian, Isabell (2018): It is up in the air. Academic flying of Swedish sustainability academics and a pathway to organisational change. LUCSUS Master Thesis, no 2018:013, Lund University.
- Kimberly, N. & S. Wynes (2019): Changing Behavior to Help Meet Long-Term Climate Targets. World Resources Institute, <https://www.wri.org/climate/expert-perspective/changing-behavior-help-meet-long-term-climate-targets>
- Öko-Institut (2016): How Additional is the CDM? <https://www.oeko.de/publikationen/p-details/how-additional-is-the-clean-development-mechanism/>
- Wynes, Seth et al. (2019): Academic air travel has a limited influence on professional success. Journal of Cleaner Production, Vol. 226, pp. 959-967.

Enlaces a ejemplos de las políticas de viajes de varias empresas:

- Lund: <http://www.kimnicholas.com/academics-flying-less.html>
- Tyndall: https://tyndall.ac.uk/sites/default/files/tyndall_travel_strategy_updated.pdf

Otros enlaces:

- Profesores universitarios que abogan por volar menos: <https://academicflyingblog.wordpress.com> y <https://noflyclimatesci.org/>
- Environmental Studies Association of Canada: <https://esac.ca/climate-change-academia/>

- <https://esac.ca/wp-content/uploads/2018/09/REPORT-Climate-Change-and-Academia-ESA-C-CSDH.pdf>
- Artículos de The Guardian sobre las políticas de viaje:
<https://www.theguardian.com/environment/2009/oct/05/network-travel-and-transport>