

Grupo de trabajo 6: Promoción de alternativas

Facilitación: Irene Iniesta-Arandia, Institute of Science and Technology, Universitat Autònoma de Barcelona, ICTA-UAB (irene.iniesta@uab.cat)

1 Breve resumen de la estrategia/medida

No sólo los billetes de avión son muy baratos, sino que la falta de alternativas buenas y asequibles también empuja a la gente a volar. Al mismo tiempo, el estilo de vida hipermóvil que algunos han desarrollado en las últimas décadas debe ser cuestionado - tal vez un tipo de sociedad desacelerada también sea parte de la solución, como propone el Slow Food o un movimiento emergente de Slow Travel. Primeros pasos hacia un sistema de transporte sostenible pueden ser los siguientes: Trenes y autobuses nocturnos, mejora de las reservas internacionales, mejores traslados y billetes asequibles (lo que hace que viajar en tren sea más barato que volar). Cuando se trata de cruzar el océano, se necesita inversión en barcos propulsados por la energía solar, el viento y tal vez en algunos casos combustibles renovables (distintos de los biocombustibles). Los viajes de trabajo pueden ser sustituidos parcialmente por conferencias virtuales. En general, se necesita transformar a las economías basadas en el comercio transnacional de bienes en economías más localizadas. El objetivo es la protección del clima, no un proteccionismo al estilo nacionalista. Esto puede y debe suceder al mismo tiempo que se mantiene la multiculturalidad y la apertura de las sociedades.

2 Estado del arte, ventajas y desventajas de las diferentes medidas

2.1 Cambio de vuelos a trenes y autobuses (nocturnos):

La oferta de trenes, trenes nocturnos, autobuses de larga distancia o autobuses nocturnos difiere mucho de un país a otro. En muchos países donde no existe un sistema de ferrocarril, buenos sistemas de autobuses proporcionan viajes de larga distancia (como en muchos países de América Latina). Los trenes nocturnos eran comunes en toda Europa, pero la mayoría cesó operaciones en los últimos años, casi hasta el punto de la extinción¹.

Perdieron gran parte de su cuota de mercado en favor de las compañías aéreas de bajo costo y de los trenes de alta velocidad. Los trenes nocturnos sufren de políticas públicas desleales, la falta de cooperación entre los operadores ferroviarios y entre las autoridades nacionales². El gobierno sueco anunció en 2019 que financiará la operación de líneas de trenes nocturnos de Suecia al continente europeo.

Hoy en día, una opinión común entre los profesionales europeos es que un viaje de tren de cuatro horas representa una alternativa razonable a los vuelos. Aun así, esta actitud se ha traducido aún en un cambio de comportamiento. Se necesitan empresas de ferrocarril proactivas, intensos debates públicos y prohibiciones de vuelos de corta distancia para hacer atractivo este cambio modal, especialmente si queremos reemplazar no solamente los vuelos extremadamente cortos. Además, es necesario tener conexiones de tren a grandes centros aeroportuarios de modo que los vuelos de transferencia de corta distancia puedan ser evitados.

¹ <https://www.nytimes.com/2019/06/11/travel/europe-overnight-trains.html>

² <https://back-on-track.eu/analysis-of-the-decline-and-prospects-of-european-night-train-traffic/>

También es necesario mejorar las reservas internacionales y los traslados entre trenes (por ejemplo, trenes nocturnos y trenes diurnos) y bajar los precios de los billetes. Por ahora, hay pocos sitios web que ayuden a personas que toman trenes o transbordadores para encontrar maneras de reservar viajes a precios asequibles, como "The Man from Seat 61": <https://www.seat61.com/index.html>. Back on Track es una red europea para fomentar el tráfico ferroviario transfronterizo europeo de pasajeros y en particular los trenes nocturnos (<https://back-on-track.eu/>).

Ventajas: Incluso los autobuses y trenes propulsados por gasóleo tienen menos emisiones perjudiciales para el clima que los aviones, y los trenes propulsados por electricidad verde son mucho mejores. Estas alternativas son más fáciles de acceder, las estaciones de trenes o buses están bien conectadas a los sistemas de transporte público local; no implican check-in ni controles de seguridad; proporcionan una mayor flexibilidad (reservar un billete el día del viaje) y el tiempo a bordo puede, gracias a la común conexión Wi-Fi a bordo, ser utilizado para trabajar. Si el viaje es de la noche a la mañana se evita el costo de alojamiento.

Un estudio de los Amigos de la Tierra Alemania (BUND) encontró que 200.000 vuelos desde aeropuertos alemanes- lo que equivale a unos 2.000 millones de euros- y dos tercios de todos los vuelos nacionales - podrían ser reemplazados por viajes de menos de cuatro horas usando las conexiones existentes de ICE (tren de alta velocidad en Alemania). Un estudio reciente por la Agencia Alemana de Medio Ambiente (Umweltbundesamt; aún no se ha publicado) confirma este orden de magnitud.

Inconvenientes: El viaje puede tomar más tiempo que en avión, aunque el tiempo de viajar a un aeropuerto remoto y hacer check-in deben ser tomado en cuenta. Todavía no existe un único sistema centralizado de emisión de billetes que podría venderte un billete para cualquier tren de Europa. Fuera de Europa, algunos países tienen una amplia red ferroviaria pero otros no.

Algunos sostienen que los trenes de alta velocidad son la única alternativa viable a los vuelos. Pero hay problemas involucrados: 1. El uso de energía aumenta exponencialmente con la velocidad, por lo que los trenes de alta velocidad son extremadamente intensivos en energía. También hay altas emisiones de CO₂ por la producción de cemento y acero utilizado en la construcción. 2. Los trenes todavía no funcionan al 100% con energía renovable, lo que tendrá que cambiar pronto, y 3. La creación de nuevas líneas de tren para los trenes de alta velocidad puede ser muy complicado - cortan recto a través del paisaje (ya que no son posibles curvas más cerradas), y pueden provocar resistencia debido a la pérdida de medios de subsistencia y de biodiversidad (véase el movimiento No TAV en Italia).

Por lo tanto, podría discutirse si existe un límite de velocidad aceptable desde el punto de vista social y ecológico.

2.2 Barcos con propulsión renovable:

Los viajes transatlánticos en barco eran más comunes que en avión hasta la década de 1970. Por eso, los barcos podrían aún representar una alternativa a volar. En la actualidad, casi no existe el transporte marítimo de pasajeros. Los barcos de carga o los cruceros suelen utilizar petróleo pesado como combustible, razón por la cual el transporte marítimo es una fuente creciente de gases de efecto invernadero y también es una fuente importante de contaminación atmosférica, causando problemas de salud, lluvia ácida y eutrofización. Al igual que la aviación, las emisiones

internacionales del sector no se mencionaron explícitamente en el acuerdo de París. El organismo mundial de transporte marítimo de las Naciones Unidas, la Organización Marítima Internacional (OMI), debe actuar ahora, mientras que los países en paralelo deben incluir el transporte marítimo en sus cálculos propios y compromisos de reducción de CO₂. Además de la necesidad de reducir el comercio internacional y de fortalecer las economías regionales, las mejoras tecnológicas tendrían que ser implementadas de forma rápida, con el fin de sustituir el petróleo pesado por una mezcla de alternativas renovables como la energía eólica, solar, eléctrica a batería, el hidrógeno o el amoníaco.

Hay algunos pequeños ejemplos de aviación alternativa:

- Fairtransport (<https://fairtransport.eu/>), con sede en los Países Bajos, es la primera empresa moderna de transporte de mercancías “zero carbón” en el mundo que sólo utiliza el viento como medio de propulsión. Sus barcos navegan entre Europa, las islas del Atlántico, el Caribe y América y se centran en el transporte de productos especiales que son orgánicos o producidos de forma artesanal, tales como aceite de oliva, vino y ron. Los barcos también transportan pasajeros y ofrecen la posibilidad de viajar alrededor del Atlántico libre de emisiones. Fairtransport es miembro de la alianza Sail Cargo, una alianza de barcos de carga a vela que también transportan pasajeros.
- e-Ferry – es un ferry comercial de cero emisiones alimentado por baterías recargables que conecta la parte danesa del mar báltico y la isla de Aeroe (Ærø) con el continente: <http://e-ferryproject.eu/>
- El proyecto "Race for Water" hace campaña sobre los plásticos en el mar, y utiliza un barco propulsado por energía solar, eólica e hidrógeno: <https://www.raceforwater.org/en/>
- "Sail to the COP" es un proyecto en el que un barco y una tripulación de activistas zarparán de Alemania para América Latina para hacer acciones en la cumbre del clima en Chile en diciembre de 2019, y para sensibilizar sobre el problema de la aviación: <https://www.sailtothecop.com/>

Ventajas: El viaje es parte de la aventura. Es posible adquirir experiencia en el entrenamiento de la vela que permite navegar con otras embarcaciones en otras partes del mundo. Un viaje en barco más largo ofrece la oportunidad de tomar tiempo libre, relajarse, escapar del ritmo de vida cada vez más acelerado, usar el tiempo para uno mismo.

Inconvenientes: Los viajes en barco no sólo duran mucho más que en avión, sino que en la actualidad también son más caros. Los viajes en barco son muy marginales y sobre todo atractivos para los aventureros o personas con suficiente dinero. Al usar veleros tradicionales, sólo se pueden realizar rutas específicas, y en ciertas épocas del año en las que los vientos son fiables.

2.3 Conferencias telefónicas o videoconferencias

Los viajes de trabajo se pueden reducir mucho introduciendo conferencias telefónicas o en línea. Los métodos en línea pueden ser usados para entrevistas, conferencias (como ésta), talleres ("webinars"), o "aprendizaje híbrido" (para comunicarse con uno o más estudiantes o profesores remotos en un ambiente de clases sincrónicamente con el vídeo y el contenido). Mientras que skype solía ser el medio más común, en los últimos años, muchos más proveedores han establecido sistemas que funcionan bien, algunos de ellos de forma gratuita,

otros que cobran, algunos poco seguros, otros encriptados. Hay ejemplos de la vida real de cómo las conferencias pueden ser organizadas con asistentes y presentadore/as en línea, de manera que sean inclusivas e incluyentes.

- La red ecolize está desarrollando un concepto inclusivo para la participación en línea en conferencias, que incluye a los participantes remotos en los aspectos sociales de una conferencia como comidas, pausas para el café, etc. Véase <https://www.conferize.com/ecolise/2019-ga/no-travel>
- La realidad virtual (RV) crece y mejora día a día. Ya hay empresas que ofrecen plataformas de RV para reuniones (por ejemplo <https://meetinvr.net/> y <https://portalspaces.com/>).

Ventajas: Esta alternativa ahorra muchas emisiones y dinero, reduce el consumo de papel y de plástico, ahorra tiempo y aumenta la flexibilidad. El establecimiento de sistemas de conferencias en línea es también más barato que pagar por muchos viajes en avión.

Inconvenientes: Las conferencias en línea son definitivamente más amigables con el clima que los vuelos, pero se debe tener en cuenta que la comunicación en línea no es libre de emisiones. De hecho, se dice que la Internet en total produce alrededor del 2% de las emisiones de CO₂ del mundo. Otro problema de tratamiento de la información sólo en línea son violaciones de seguridad y problemas de privacidad. Además, siempre será necesario encontrarse en la realidad para establecer relaciones personales: los sentimientos, las amistades, las emociones son difíciles de manejar cuando se habla con un ordenador. Pero en muchos casos, las reuniones de trabajo y las conferencias pueden ser atendidos en línea.

2.4 Disminución de los viajes y economía de las distancias cortas

Como vimos, muchas alternativas tienen sus desventajas: Su uso de energía no es cero, y algunos son todavía demasiado marginales. No todo se puede cambiar del avión a otros modos (tren, autobús, barco, en línea). Por lo tanto, es necesario reducir la necesidad de transporte siempre que sea posible, para viajes de personas y el comercio de bienes. Un cambio de estilo de vida y una disminución de la necesidad de movilidad puede ser difícil de lograr, pero es necesario. Los datos históricos muestran que el tiempo invertido en ser móvil no ha cambiado mucho en los últimos 50 años en el Reino Unido. Viajamos más lejos y más rápido, pero no más a menudo.

Además, es necesaria una economía de distancias cortas. El transporte de mercancías representa una parte significativa de las emisiones de carbono. En lugar de buscar triplicar el volumen de transporte para 2050, tenemos que reducir la demanda de bienes procedentes de países lejanos y desarrollar economías localizadas. Especialmente los alimentos podrían ser cultivados lo más localmente posible, lo que también serviría a la soberanía alimentaria. El objetivo aquí es la protección del clima, no el proteccionismo al estilo nacionalista. Esto puede y debe suceder junto con mantener sociedades multiculturales y de mentalidad abierta.

Ventajas: La presente propuesta aborda el cambio sistémico necesario. Demuestra que la aviación es incrustada en un panorama más amplio de una economía capitalista fósil que será difícil de superar sin cambiar radicalmente las políticas, no sólo para el transporte, sino también para el comercio, la agricultura, la energía, el sector financiero y el sector de la energía etc.

Inconvenientes: Es más difícil lograr medidas prácticas. Por ejemplo, ¿queremos imponer un arancel sobre los productos importados en avión o en barco? Esto podría promover el proteccionismo económico y, por lo tanto, alimentar a las ideologías de extrema derecha. Además, si no se hace a nivel internacional, podría ser fácilmente defraudado... Al mismo tiempo, alguien debería empezar y dar ejemplo. Por ser sistémica, esta propuesta se enfrenta a mucha resistencia y obstáculos. Además, a menudo se la denomina utopía irrealista. Aun así, se necesita lograr un decrecimiento en el comercio, el consumo y el uso de combustibles fósiles. Muchos esfuerzos conjuntos con otras luchas sociales (sobre soberanía alimentaria, justicia comercial, etc.) son necesarios para ello.

3 Bibliografía

- 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_luftverkehrskonzept.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
- Öko-Institut (2015 a): Emission Reduction Targets for International Aviation and Shipping.<https://tinyurl.com/pyhhwsy>
- Transport & Environment (2018): Roadmap to Decarbonising European Shipping. <https://www.transportenvironment.org/publications/roadmap-decarbonising-european-shipping>