



CONFERENCIA INTERNACIONAL SOBRE: **EL DECRECIMIENTO DE LA AVIACIÓN** ("DEGROWTH OF AVIATION")

Del 12 al 14 de julio 2019
Barcelona, Can Batlló



Editorial
Stay Grounded Network - Kollektiv Periskop
c/o GLOBAL 2000
Neustiftgasse 36
1070 Vienna, Austria
www.stay-grounded.org
Editora: Anne Kretzschmar
Diseño: Anna Frytsch
Ilustración: Paola Reyes
Impresión: Editorial Descontrol, Can Batlló
Descarga: <https://stay-grounded.org/program-conference/>

ÍNDICE

○ Bienvenida	03
○ Sitio: Can Batlló y Restauración	04
○ Participación online	04
○ Idioma y traducción	05
○ ¿A qué se debe esta conferencia?	05
○ Barcelona: Una ciudad explotada por la turistificación y el tráfico aéreo	07
○ Programa detallado	11
○ Documentos informativos	19
– Impuestos al queroseno y a los billetes	19
– Impuesto progresivo a los billetes de avión	22
– Tasa a lxs viajexs frecuentes (FFL)	25
– Límites o prohibiciones a los vuelos nacionales o de corto radio	
– Moratorias a las nuevas infraestructuras aeroportuarias y reducción de aeropuertos	28
– Cambios institucionales de las políticas de viajes	31
– Promoción de alternativas	35
– Decrecimiento del turismo	39
○ Stay Grounded: reunión y lanzamiento de campaña	42
○ Cuotas y donaciones	42
○ Agradecimientos	43
○ Apuntes	44
○ Resumen del programa	50

BIENVENIDA

Estimadxs integrantes de la conferencia sobre El decrecimiento de la aviación,

Estamos muy contentxs de poder daros la bienvenida a Can Batlló (a todxs, incluidas las personas que participan online) durante tres días de debates, de presentaciones y de intercambios sobre cómo conseguir el fin del crecimiento sin límites de la aviación y cómo alcanzar un sistema de transporte justo y un turismo sostenible.

Durante los últimos meses, gracias al trabajo impresionante de grupos locales y al apoyo continuo de expertxs de todo el mundo, hemos elaborado un programa muy ambicioso:

El viernes estableceremos conexiones entre lxs que están luchando contra las expansiones de los aeropuertos y los movimientos luchando en Barcelona contra el turismo de masas y sus consecuencias.

El sábado queremos tener debates profundos sobre cómo reducir la aviación y el turismo de masas. Queremos visualizar los pasos que nos podrán acercar a una movilidad más ecológica y más justa. Vamos a buscar medidas para organizarnos y lograrlo.

El domingo por la mañana, llevaremos el espíritu de la conferencia a la calle mediante una actuación en Barcelona. Recibirán más información durante la conferencia. En la sesión de clausura del domingo por la tarde hablaremos de cómo la información y las redes de la conferencia pueden incidir en nuestro trabajo y acciones. ¿Cómo podemos seguir avanzando y debatiendo sobre los temas que ya hemos empezado a tratar?

Esta conferencia es para aquellas personas implicadas en el tema de la aviación y la turistificación, así como para aquellas interesadas que quieran participar. Con el objetivo de que las personas participantes en los debates puedan hacerlo desde una base de información común, se han preparado documentos informativos para cada grupo de trabajo a través

de un proceso colectivo, por lo que pedimos que dichos documentos se lean con atención. La red de Stay Grounded tiene la intención de publicar en otoño las actas de “Degrowth of Aviation”, conformadas por los diferentes estudios y resultados de la conferencia (en inglés y en español).

Stay Grounded es una red global formada por 125 entidades miembro y por diferentes personas: grupos locales de oposición a los aeropuertos, colectivos por la justicia climática, ONGs, sindicatos, miembrxs de la comunidad académica, grupos de apoyo a las alternativas a la aviación como por ejemplos los trenes nocturnos, y organizaciones que apoyan a aquellas comunidades que se ven perjudicadas por los proyectos de compensación o las plantaciones de biocombustibles. Trabajamos para intercambiar experiencias, apoyarnos mutuamente y defender una reducción de la aviación y sus efectos negativos. También estamos implicadxs en la lucha contra estrategias de lavado verde como la compensación de emisiones y los biocombustibles. Es el momento de fijar medidas que podamos usar para luchar por un decrecimiento de la aviación y así reducir su enorme impacto medioambiental.

En este programa encontrarás toda la información que necesitas saber sobre las sesiones, el lugar, los idiomas de la interpretación y la participación online. También podrás encontrarla en la página web de Stay Grounded. Las referencias y fuentes de los textos puedes encontrarlos online.

En el momento de imprimir este programa contamos con más de una centena de personas inscritas de 15 países distintos. Tenemos muchas ganas de conoceros a todxs (tanto en persona como de manera virtual), y de que este encuentro refuerce nuestros esfuerzos individuales y colectivos por la justicia climática en el campo de la movilidad y el turismo.

Os deseamos que esta experiencia sea inspiradora y empoderante, Sara, Irmak, Lena, Anne, Mira, Nuria, Gökçe, and Calum

| SITIO

La conferencia tendrá lugar en Can Batlló, un antiguo complejo industrial que ahora es un espacio autogestionado comunitario y del barrio, en el que trabajan diversos colectivos y en el que se celebran numerosos actos culturales y políticos.

Está situado en La Bordeta, en el barrio de Sants, cerca de las estaciones de metro Plaza de Sants y Mercat Nou.



Can Batlló

Señas:
Carrer 11 de Juny
Constitució 19

Acceso Norte:
C/Constitució 19, esquina C/Mossèn
Amadeu Oller y C/Olzinelles. Al lado
de la parroquia de St.Medir.

Acceso Sur:
C/Parcerisa 17,
esquina C/Quetzal.

| RESTAURACIÓN

La cena del viernes, así como el almuerzo y cena del sábado, vendrán de la mano de “Diomcoop”. Como cooperativa social quiere dar respuesta, de forma sostenible y duradera, a las necesidades de inclusión social y laboral de las personas inmigrantes en situación de vulnerabilidad. Además de servir en su cáterin comida tradicional africana, también se dedican a servicios de logística y tienen su propia marca de ropa. Como queremos evitar a toda costa el uso de cubiertos y vajilla de plástico o desechable, nos encantaría contar con vuestra ayuda a la hora de lavar los platos.

<http://diomcoop.org/>

| PARTICIPACIÓN ONLINE

Las videoconferencias son una alternativa relevante para poder evitar vuelos de larga distancia en la política, en el ámbito académico y en el mundo económico. Como nuestra conferencia es una conferencia sin vuelos es vital que podamos ofrecer una participación online en buenas condiciones para nuestros compañerxs en el extranjero. Por lo tanto, se podrá participar online en todas las sesiones, excepto en los talleres del viernes por la tarde y en la actuación del domingo.

Utilizaremos Zoom (**www.zoom.us**) para lxs participantes online, así que si pensáis participar de este modo os rogamos que os acostumbréis al programa. Para poder incluir un número máximo de participantes online, cada sesión tendrá un anfitrión online (online host) en la sala de zoom (zoom room). Os enviaremos los enlaces de cada sesión con antelación. La edición online de las sesiones estarán en inglés; para contribuir a un funcionamiento sin problemas, os rogamos que respetéis las siguientes pautas:

1. Respetad el principio de online primero (lxs participantes online tienen la prioridad);
2. Ayudadnos a asegurar que sólo hable una persona en todo momento (para los que participan online: silenciad vuestro micrófono si no estáis hablando);
3. Recordad: hablad siempre con un micrófono.

| IDIOMA Y TRADUCCIÓN

El idioma es algo muy bonito. Sin embargo, de vez en cuando puede crear fronteras, que no deberían existir, entre personas. Esto significa que puede que algunas informaciones sólo estén disponibles para los hablantes de un idioma. También puede significar que alguien utilice palabras muy difíciles que los demás no pueden entender. Estamos intentando superar estas fronteras para nuestra conferencia.

Para poder ofrecer una traducción simultánea del inglés al español y viceversa durante la mayoría de las sesiones, habrá un equipo de intérpretes presentes y el colectivo COATI proporcionará el equipo técnico correspondiente. Desafortunadamente, no disponemos de los recursos necesarios para poder ofrecer una traducción a más idiomas. Os animamos a apoyaros lxs unxs a lxs otrxs con la traducción. Además, no dudéis en preguntar si hay algo que no entendéis! Al principio de la conferencia, tendréis la posibilidad de indicar los idiomas que habláis en vuestro gafete (vuestra tarjeta de identificación). Así, todxs podéis apoyaros. COATI proporcionará radios pequeñas con traducción simultánea para todos los eventos: de este modo, podéis escuchar el evento en inglés o en español. Por favor, coged una radio antes de que empiece la sesión si no habláis ni inglés ni español.

Para facilitar el trabajo de lxs intérpretes, os rogamos que utilicéis un micrófono cada vez que toméis la palabra y que habléis en voz alta, con claridad y lentamente.

| ¿A QUÉ SE DEBE ESTA CONFERENCIA?

Cada vez se debate más sobre la aviación y su impacto dañino en el medio ambiente. Sin embargo, ninguna de las estrategias actuales que abordan dicho impacto cuestionan el crecimiento constante del sector de la aviación. En cambio, se propaga el mito de que volar puede llegar a ser “medioambientalmente neutro” en el futuro a través de mejoras técnicas, de los biocombustibles y de la compensación. En su declaración, la comunidad de Stay Grounded deja bien claro que esas no son más que soluciones falsas. El informe El espejismo de volar verde señala los diversos déficits y problemas de estas estrategias del lavado verde de la aviación. Los métodos actuales no abordan el problema y alejan el debate del hecho de que necesitamos reducir radicalmente la aviación, especialmente en los países del Norte Global. Este es el paso vital para alcanzar un sistema de movilidad justo y ecológico.

Entonces, si la única solución es que el sector de la aviación decrezca y que se reduzca el número de vuelos, ¿cómo lo conseguimos? La aviación está fuertemente vinculada a nuestro sistema de transporte, al turismo, a la energía y al comercio global, así como a nuestro sistema económico, basado en el crecimiento constante y en la competencia. Desplazarse rápidamente es clave en un sistema globalizado y capitalista, pero cuanto más rápido es ese desplazamiento, mayor es su impacto en el ambiente. La justicia climática sólo puede alcanzarse cuestionando este modelo, reorganizando la movilidad, regionalizando la economía y venciendo la injusticia global. Desafortunadamente, todavía hay mucho camino para alcanzar este cambio sistemático tan necesario. Una mera reforma de los programas fiscales no provocará la transformación necesaria, pero ¿qué

medidas nos acercan a ella y cuáles nos alejan de esta sociedad justa y ecológica? En la actualidad, los precios y los sistemas de impuestos del sector de la aviación son totalmente injustos y ambientalmente problemáticos ya que promueven el crecimiento sin límites de la industria, un modo de vida hipermóvil, un turismo problemático y la costumbre de tener al alcance productos de cualquier parte del mundo en cualquier momento a un precio bajo. En esta conferencia debatiremos sobre diferentes medidas y herramientas que podrían ayudar a reducir la aviación, y sus impactos económicos y sociales.

Se han descartado ya ciertas herramientas por ser injustas, por crear más problemas de los que resuelven o por ser incapaces de llevar a cabo cambios reales en el sistema. Algunas de ellas son: el comercio de las emisiones, la compensación, los combustibles „alternativos“ (los biocombustibles y la energía líquida) y el enfoque único en mejorar la eficiencia de los motores. En la conferencia se debatirá sobre los métodos más efectivos.

► **Además, se plantearán una serie de preguntas, como por ejemplo:**

- ¿Qué tiene más sentido: exigir medidas en el mercado y en los precios (a través de impuestos diferentes, por ejemplo)? O, ¿aplicar medidas reguladoras como límites en la cantidad de vuelos, suspensiones de proyectos de aeropuertos o clausurar algunos de ellos directamente? ¿Quizás todo?
- ¿Tiene más sentido trabajar de abajo hacia arriba (promover cambios individuales de comportamiento y cambios voluntarios de políticas de viaje, presión desde abajo, etc.) o de arriba a abajo (mediante cambios políticos)? ¿Cómo podrían trabajar estas dos vías juntas con el fin de alcanzar un cambio real en el sistema?
- ¿Qué tipo de sistema fiscal sería socialmente justo y podría dar lugar a una reducción de los vuelos?
- ¿Qué función desempeñan las instituciones en la demanda, cada vez más alta, de vuelos? ¿Cómo pueden y deberían cambiar sus políticas de viaje para incentivar maneras ecológicas de viajar?
- ¿Qué alternativas existen y qué hace falta para mejorarlas?
- ¿Qué función desempeña el turismo en el debate sobre el decrecimiento de la aviación? ¿Necesitamos ponerle límites al turismo? En el caso afirmativo, ¿cómo serían?

El objetivo de la conferencia es meterse de lleno en debates serios sobre medidas concretas para hacer decrecer la aviación. Algunas podrían funcionar dentro del sistema actual, mientras que otras podrían desafiar sus fundamentos. Quizás estos debates nos lleven a preguntarnos si la libertad individual debería restringirse cuando viola la libertad de otros. Asimismo, la conferencia debe ser un espacio para reflexionar sobre las diferencias entre los países del Norte Global y del Sur Global, y sobre el rol que deben tener los acuerdos y las soluciones internacionales.

No habrá tiempo, ni hay ninguna necesidad, de llegar a un acuerdo mutuo sobre un manifiesto o una estrategia común. Todas las medidas y estrategias mencionadas tienen ventajas y desventajas, pero su mayor inconveniente es que no están en el centro del debate público del modo que deberían. En la conferencia vamos a hacer que eso cambie: esperamos conseguir algunos resultados que puedan publicarse como un conjunto de estrategias posibles para conseguir el decrecimiento de la aviación de manera justa y sostenible, y que pueda servir para fomentar futuras investigaciones académicas y campañas de la sociedad civil.

BARCELONA: UNA CIUDAD EXPLO-TADA POR LA TURISTIFICACIÓN Y EL TRÁFICO AÉREO

Barcelona es la cuarta ciudad turística europea, el primer destino de cruceros del mediterráneo y el séptimo aeropuerto europeo, con más 55 millones de pasajeros al año. Pasó de tener 3,7 millones de pernoctaciones en 1990 a más de 31 millones en 2016. Este modelo de turismo conlleva impactos y conflictos muy graves para la sociedad local y el medio ambiente. La crítica de los movimientos sociales va aumentando.

La ciudad de Barcelona ha vivido grandes transformaciones en las últimas cuatro décadas. El discutible proceso desarrollista y especulador en torno a la celebración de los Juegos Olímpicos del 92 produjo la primera de una serie de oleadas turistizadoras que continúan produciéndose a día de hoy. Si algo ha cambiado es la percepción, crítica y lucha sociales frente a estos procesos ¹ que han provocado el crecimiento del turismo de masas en Barcelona, y que ha conllevado una espiral de desigualdades y conflictos sociales. No es un fenómeno nuevo ni exclusivo de nuestra ciudad, sino que sigue lógicas globales e impacta de forma parecida, por ejemplo, en muchas ciudades del sur de Europa ² y en sus habitantes.

Si los Juegos Olímpicos apenas despertaron contestación, ya en 2004 la celebración del Fòrum de les Cultures, otro mega-evento relacionado con dinámicas especulativas y desarrollistas, sí provocó crítica y movilizaciones sociales en contra. Desde hace al menos años, es visible la crítica global al proceso de turistización desde los movimientos sociales, con análisis, denuncia y propuestas propias. Cada año se producen, además, diversas movilizaciones contra diferentes aspectos del proceso de turistización.

La promoción de la marca Barcelona a través del impulso internacionalizador que ofrecieron las Olimpiadas y otros eventos globales e iconos turísticos, gestionada por el consorcio público-privado Turisme de Barcelona, ha hecho de ella una de las ciudades turistizadas y con mayor afluencia turística del planeta. Prueba de ello es su evolución rampante: pasó de 3,7 millones de pernoctaciones en 1990 a más de 31 millones en 2016 ³. En la actualidad, **más de 23 millones de visitantes y turistas pasan por Barcelona cada año**, con una media de 154.000 visitantes diarios ⁴. En una de las ciudades europeas más compactas (15.881 hab./km), con 1,6 millones de residentes, la presión turística es muy notoria, especialmente en los distritos centrales. Barcelona es la cuarta ciudad turística europea, el primer destino de cruceros del mediterráneo y el séptimo aeropuerto europeo ⁵ con más 55 millones de pasajeros al año ⁶. En 2018, el número de desplazamientos intercontinentales en avión ha aumentado en un 10,9% (9,4% de media desde 2010) ⁷. el número de cruceristas un 12,1% ⁸ y el de turistas un 4,3% ⁹. Barcelona continúa así en un proceso de crecimiento turístico continuo desde los Juegos Olímpicos.

► **Este modelo de producción de la industria del turismo en Barcelona conlleva impactos y conflictos muy graves para la sociedad local y el medio ambiente:**

- expulsión de residentes por transformación de vivienda en alojamiento turístico (tanto hoteles como pisos turísticos legales e ilegales)
- aumento de precios de alquiler y compra por la competencia de pisos turísticos y, en general, por el atractivo turístico que se traduce en atractivo inmobiliario;

- sustitución del comercio de uso cotidiano por tiendas y servicios de uso turístico, inútiles y/o inasequibles para la población local;
- saturación del espacio y el transporte público: problemas de movilidad a pie y en transporte público y privado
- el colapso en movilidad y accesibilidad aumenta aún más con motivo de eventos privados masivos: festivales de música, grandes congresos, competiciones deportivas, etc.
- especialización del mercado laboral en un sector turístico particularmente precario y feminizado (e.g las Kellys). Los salarios del sector de la hostelería se cuentan entre los más bajos de Barcelona;
- alta contaminación acústica y del aire, principalmente por parte de aviones y cruceros;
- alta generación de residuos y abuso de recursos naturales;
- pérdida de espacios de vida comunitaria debido a la privatización de espacios públicos por infraestructura turística y concentración de servicios de ocio (zonas portuarias, hoteles, terrazas de restaurantes, zonas monofuncionales de ocio nocturno).
- empeoramiento de las condiciones de vida y de la salud de la población;
- sobreespecialización en el turismo, reducción de oportunidades para otros sectores productivos y dependencia creciente del sector turístico.

El modelo turístico responsable de tales impactos no es gratuito ni natural, sino que ha sido creado conforme a los intereses concretos de las élites político-económicas y se inserta en una dinámica más global de financiarización ¹⁰ creciente de la economía, y por ende, de mercantilización de la vida. Por financiarización entendemos el creciente (pre)dominio de las finanzas en la economía y la vida de las personas. Algunos ejemplos son la especulación con la vivienda, la subida de los alquileres y la desposesión del espacio público, que responden a una dinámica de mercantilización y financiarización que compromete el derecho a la vivienda, el derecho a la ciudad, donde los grandes fondos de inversión y los bancos, con la complicidad de los Estados, concentran los beneficios del sistema mientras causan e externalizan (o socializan) las pérdidas y consecuencias negativas que produce ¹¹.

Pese a ser motor económico y estar en auge, el sector turístico lo es, entre otras cosas, mediante la especulación con nuestras condiciones de vida vía disminución de salarios, precarización en el trabajo, intensificación de jornadas laborales y empeoramiento de las condiciones laborales o comprometiendo la salud de lxs trabajadorxs y el medio ambiente, en el contexto de un capitalismo que responde a lógicas de acumulación productiva y financiera y donde la vida queda en los márgenes y no en el centro ¹².

In fact, the last years of coordination between collectives and entities, as well as the increasing Sin embargo, en los últimos años el trabajo de coordinación entre colectivos y entidades, y la creciente dureza y obviedad del proceso turistificador han causado un vuelco en la opinión pública sobre la percepción del turismo en Barcelona. Si bien históricamente la versión oficial compartida por los co-culpables del proceso (sector privado e instituciones públicas) quedaba resumida en “el turismo es bueno para todos, porque produce riqueza y genera puestos de trabajo”, a día de hoy el turismo de masas es visto esencialmente como un problema capital en la ciudad, y constituye una de las principales preocupaciones sociales de su población.

Como consecuencia de este cambio, los mencionados sectores co-responsables han tenido que variar sus discursos. El sector privado probó inicialmente, sin éxito, culpar a los movimientos organizados mediante la campaña de la turismofobia ¹³. actualmente, los poderes empresariales

banalizan el concepto de turismo sostenible y utilizan el clasista discurso del turismo de calidad, que no resuelve nada porque los problemas no son de calidad ni de comportamiento de las personas turistas sino de volumen de turismo, de mercados desbocados y de relaciones de poder.

El gobierno local, formado estos últimos años por una candidatura municipalista surgida en parte de los movimientos sociales y con un programa que contemplaba parte de sus demandas, ha dado algunos pasos. Principalmente, el de generar desde la institución discursos críticos con el sector turístico por primera vez, y algunas medidas interesantes pero siempre demasiado moderadas. Finalmente, a medida que avanzaba el mandato parece haberse conformado con la idea de gestionar el proceso de la turistización sin aspirar a frenarlo o revertirlo efectivamente.

► El aeropuerto como catalizador del turismo global en Barcelona

El crecimiento turístico e inmobiliario (orientado a la población flotante) de Barcelona de los últimos años no se podría explicar sin el desarrollo de un sistema de infraestructuras de acceso globales y regionales, que han permitido el movimiento de turistas, residentes temporales e inversores. La aviación internacional ha sido determinante para el desarrollo de Barcelona como uno de los principales destinos turísticos de la periferia turística mediterránea. Este proceso ha sido posible gracias a varios factores políticos y económicos: la inversión pública en aeropuertos e incentivos a compañías aéreas, la inexistente fiscalidad a la aviación, y la liberalización del sector aéreo y el consecuente impacto sobre el abaratamiento de los precios de los billetes y el incremento de conexiones europeas e internacionales.

El 82% de los turistas llega en avión a Barcelona ¹⁴, con un crecimiento exponencial del número de llegadas internacionales a través de este medio, supone el principal catalizador del sistema de producción del turismo global. En las últimas dos décadas, se ha producido un incremento de más de 20 millones de viajeros en el aeropuerto de Barcelona, que ha facilitado que el turismo haya crecido un 17% en los últimos cinco años.

Este sistema de movilidad tiene fuertes implicaciones ambientales, pues se estima que **el transporte aéreo representa el 75% de las emisiones de carbono del turismo en Barcelona** (transporte, alojamiento y atracciones turísticas) y el 92% del transporte turístico ¹⁵. Un turista que llega en avión a Barcelona consume de media 605,7 kg CO₂ eq, respecto a 52,9 kg CO₂ eq de un turista que llega en tren ¹⁶. Los vuelos de larga distancia tienen un impacto muy significativo, pues el 25% de los turistas (transoceánicos) generan el 58,2% de las emisiones de transporte asociado al turismo en Barcelona ¹⁷.

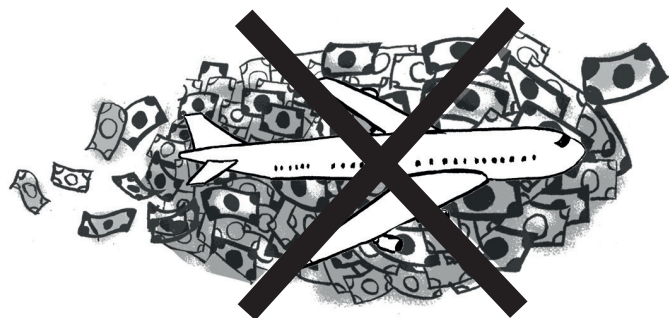
Así mismo, el aeropuerto de Barcelona ejerce un grado de exposición a la contaminación ambiental elevada a muchas residentes de Castelldefels, el Prat y Gavà. La contaminación acústica de los aeropuertos ha sido reconocida por la OMS como un problema grave de salud pública, que puede generar impactos sobre pérdida de audición, problemas de comunicación, aprendizaje, trastornos del sueño y problemas cardiovasculares, efectos sobre el rendimiento y la salud mental. ¹⁸

En base a las previsiones de la ICAO sobre el crecimiento de la aviación internacional para las próximas décadas, muchos gobiernos justifican la construcción de nuevos aeropuertos, terminales, o extensión de pistas y terminales. El Ministerio de Fomento del Gobierno de España y AENA planean la expansión del aeropuerto de Barcelona para acoger una demanda de más 25 millones de pasajeros extra con una capacidad de 70 millones. Una operación que incluiría al Aeropuerto de Girona-Costa Brava. ¹⁹ La ampliación de esta infraestructura, junto con el incremento del puerto de cruceros, ahondará aún más en el desequilibrio entre explotación turística de la ciudad y

vida residencial, que ya a día de hoy y desde hace tiempo se salda con la expulsión de la segunda por la acción de la primera. Así mismo, la contribución del turismo y el transporte aéreo a la crisis climática sería nefasta.

El reciente Plan de estrategia de marketing turístico, impulsado por Turismo de Barcelona por encargo del Ayuntamiento, viene a complementar territorialmente el crecimiento turístico desmesurado que proyecta la ampliación infraestructural. Siempre con la falaz promesa de desconcentrar el turismo para reducir sus impactos, se amplía el territorio afectado para seguir creciendo en zonas ya turstilizadas e iniciar el proceso en otras aún no explotadas. Tras la generalización del problema desde el centro a la mayor parte de los barrios, ahora definen como destino turístico ya no la ciudad sino la demarcación de Barcelona, desbordando sus límites municipales. Si el turismo y la turistización se basan esencialmente en territorio y movilidad, el crecimiento infraestructural se alía como por casualidad con esta extensión del campo de batalla. La gestión de las puertas de acceso a Barcelona está tutelada por el gobierno estatal, donde el Ayuntamiento de Barcelona tiene un poder de negociación residual, por lo que el futuro de la aviación y de la convivencia urbana queda lejos de la influencia de la población de Barcelona.

Ante este diagnóstico, ilos movimientos sociales reclamamos el decrecimiento turístico y de la aviación!



PROGRAMA Viernes 12 de Julio

Los eventos del viernes son públicos y se centran en la colaboración con otros movimientos locales de Barcelona contra el turismo masivo. Los problemas de dicho turismo masivo en capitales turísticas como Barcelona están estrechamente conectados con las demandas de reducción de vuelos.



4:00 – 4:45 pm

► Bienvenida y actuación Check-in

Facilitado por Magdalena Heuwieser (cofundadora de Stay Grounded y autora de “The Illusion of Green Flying”, El espejismo de volar verde), y el colectivo Arkana (arcanacollective@gmail.com)

Check-in es una actuación dirigida y realizada por el colectivo Arkana, que combina imagen, sonido, movimiento y danza. Es un acto político y reivindicativo que va sobre el turismo, la destrucción de la vida comunitaria, la precarización laboral y la inmigración. Arkana es un colectivo independiente de arte político inspirado en el Movimiento Situacionista y el teatro invisible de Augusto Boal. Mediante expresiones artísticas, conectan con las emociones y generan nuevos lenguajes, maneras de entenderse y espacios de debate. Esto se debe a que, al contrario de lo que piensa la gente, son lxs artistas, y no lxs políticxs, lxs que transformarán el mundo.



en inglés y en español



5:00 – 7:00 pm

► Talleres

Stay Grounded (Con los pies en la tierra): Una introducción

Volar es la forma más rápida de calentar el planeta. La industria de la aviación y su impacto climático está creciendo sin límites. La red de Stay Grounded (Quédate en Tierra) se fundó para conectar globalmente más de 120 iniciativas que luchan contra las infraestructuras de los aeropuertos o trabajan en temas relacionados con el clima y la aviación. Este taller explica los problemas relacionados con la aviación y la historia y las actividades de la red de Stay Grounded.



en inglés, con traducción al castellano



Mira Kapfinger (cofundadora de Stay Grounded)

Decrecimiento y Aviación

¿Qué es el decrecimiento y cómo se traduce en acción política? Este taller proporcionará una breve introducción a los diferentes conceptos de decrecimiento. En una discusión abierta, veremos explorar estas ideas desde una perspectiva pragmática y activista, y ver si nos ayudan a identificar cómo actuar en el contexto político y cultural actual de nuestro tiempo. En línea con el tema de la conferencia, nos centraremos especialmente en el sector del transporte y la aviación.

🗨 en inglés | 👤 Jöel Foramitti (Research & Degrowth)

No al lavado verde de la aviación

Para poder discutir estrategias útiles para reducir el crecimiento de la aviación, puede ser útil comprender las estrategias y discursos dominantes actuales para hacer frente a las emisiones de la aviación, entre ellas el uso de biocombustibles, los planes para usar combustibles sintéticos y la compensación de emisiones de carbono. ¿Puede la aviación ser “descarbonizada”? ¿Es posible que exista crecimiento en la aviación y lo que denominan “clima-neutral”? En este taller discutiremos los problemas relacionados con tales discursos y estrategias.

🗨 en inglés, con traducción al castellano | 👤 Magdalena Heuwieser
(cofundadora de Stay Grounded)

Viajes de larga distancia: visiones más allá de la aviación

La narrativa del crecimiento de la aviación es tan fuerte que es muy difícil imaginar otra realidad. Más allá de todos los instrumentos de política pública discutidos durante esta conferencia, discutiremos preguntas como: ¿Cuál es su visión de la movilidad a larga distancia, en particular, distancias intercontinentales? ¿Cómo viajamos, quién lo hace y con qué frecuencia? ¿Qué pasa con la migración, visitas familiares, millas por amor? Desarrollaremos colectivamente nuestro imaginario basándonos en los resultados de dos eventos recientes: el taller de Barcelona/Cerbère sobre narrativas de transporte en la escuela de verano de decrecimiento y el taller en Alemania sobre utopías de transporte organizado por Konzeptwerk Neue Ökonomie.

🗨 en inglés, con posibilidad de traducción al castellano | 👤 Matthias Schmelzer (Konzeptwerk Neue Ökonomie),
Francois Schneider (Research & Degrowth),
Manuel Grebenjak (Stay Grounded)

Mapeo participativo sobre la turistificación en Barcelona

El objetivo del taller es reflexionar de manera colectiva sobre las relaciones entre proyectos de ampliación de la infraestructura de transporte y el proceso de turistización en Barcelona, además de la identificación y de la comprensión de los impactos que provocan. Para ello usaremos una dinámica de mapeo participativo, trabajando sobre un mapa elaborado a partir de un ejercicio de mapeo previo con la idea que se enriquece durante el taller a partir de los aportes de cada participante. Este taller está abierto a todas las personas interesadas por la temática y/o por la herramienta de mapeo participativo para reproducirlas en otros espacios.

🗨 inglés/castellano | 👤 Yannick Deniau (Geocumnes) y Daniel (ABTS)

La resistencia contra los conflictos de los aeropuertos en todo el mundo

A través del mapeo de conflictos relacionados con aeropuertos alrededor del mundo, identificaremos no sólo las injusticias socio-ambientales; sino también las diversas formas de resistencias y movilización relacionadas con la expansión o construcción de nuevos aeropuertos o aerotropolis. Así mismo, reflexionaremos y discutiremos sobre lo que pueden o no ser grandes y pequeñas victorias/éxitos de los movimientos de justicia socio-ambiental: frenar, suspender o re-ubicar estos proyectos de infraestructuras, incrementar las compensaciones o disminuir los efectos negativos sobre las comunidades más afectadas.

🗨 inglés/castellano | 👤 Sara Mingorría (EnvJustice, ICTA-UAB)

La turistificación contra la vida cotidiana en la ciudad – una perspectiva feminista

Taller para identificar y reflexionar colectivamente sobre cómo la configuración y los espacios de nuestras ciudades se van adaptando para acoger los flujos turísticos y las necesidades del mercado, mientras que no se tiene en cuenta ni la sostenibilidad de la vida ni las necesidades cotidianas de las personas diversas que viven en los territorios.

🗨 en inglés, con posibilidad de traducción al castellano | 👤 Blanca Valdivia (Col-lectiu Punt6)

Acción directa y la aviación

En este taller colectamos ideas sobre posibles acciones creativas en aeropuertos o eventos en relación con la aviación.

🗨 inglés | 👤 Mara de Pater (Greenpeace Netherlands)



7:30 – 9:30 pm

► Apertura

Facilitado: Sara Mingorría (EnvJustice, ICTA-UAB)

El viernes por la tarde trataremos el tema de la aviación y la turistificación desde la perspectiva de diferentes movimientos locales en Barcelona, así como de parte de activistas del Sur Global. Tras presentar a la red Stay Grounded y los objetivos de esta conferencia, daremos paso a la ponencia de Yayo Herrero, reconocida ecofeminista y activista española. Tras ella hablará Gabriela Vega Tellez (Coordinadora de Pueblos y Organizaciones del Oriente del Estado de México en Defensa de la Tierra, el Agua y su Cultura), activista mexicana contra la construcción del aeropuerto en el lecho del lago seco de Texcoco y por último intervendrá Daniel Pardo activista por el decrecimiento del turismo en la Asamblea de Barris per un Turisme Sostenible (ABTS) y de la red SET (Red de ciudades del Sur de Europa ante la Turistización). Tras estas ponencias habrá una breve

presentación de varios movimientos y grupos locales: ABTS Red SET, Col·lectiu Punt6, EnvJustice, Climacció, Rebel·ló o Extinció, Associació de Veïns de Gavà Mar, Prou Soroll, Plataforma per la Qualitat d'aire, ODG, Ecologistas en Acción, Families for Future, Fridays For Future Research & Degrowth.

Como cierre debatiremos con lxs asistentes sobre estrategias comunes y posibles alianzas.



9:30 pm

► Cena Social

PROGRAMA Sábado 13 de Julio

(sólo para participantes registradxs)



10:00 – 11:00 am

🗨 en inglés, con traducción al castellano

► Apertura

Facilitado: Mira Kapfinger (Stay Grounded)

¿Qué significa realmente “Degrowth” o “decrecimiento”? ¿Qué necesitamos saber sobre la aviación? Los acercamientos a estas preguntas durante la mañana del sábado abrirán la jornada de trabajo y nos marcarán el camino a los debates de la conferencia.

Filka Sekulova - Postdoctorada e investigadora del Instituto de Ciencia y Tecnología Ambientales (ICTA) de la Universidad Autónoma de Barcelona (UAB). En su ponencia nos presentará el concepto y la teoría del Decrecimiento y señalará de qué manera se relaciona con la aviación y el turismo.

Stefan Gössling - Profesor de la Universidad de Lund e investigador desde hace años sobre turismo, transporte y sostenibilidad. En su ponencia tratará las perspectivas, opiniones y estrategias discursivas de aquellas personas que impulsan el sistema de la aviación. Entender las barreras y cómo podemos superarlas en este terreno nos servirá de punto de partida para los debates en grupo sobre políticas y medidas concretas.



11:30 am – 2:00 pm

► Sesión I de los Grupos de trabajo



2:00 – 3:30 pm

► Comida



3:30 – 5:30 pm

► Sesión II de los Grupos de trabajo

Grupo de trabajo 1: Impuestos al queroseno y a los billetes (sólo en inglés)

Facilitado: Adrian Hassler (Am Boden bleiben)

En la actualidad, no existe un impuesto europeo al queroseno utilizado en la aviación, mientras que en muchos países sí (por lo menos a nivel nacional). Un estudio filtrado recientemente muestra que establecer este impuesto en la Unión Europea (UE) reduciría las emisiones en un 11% y aumentaría los ingresos en casi 27 mil millones de euros cada año: una nueva iniciativa civil de la UE exige un impuesto al queroseno. Además, en muchos países los vuelos internacionales están exentos de IVA. Desde una perspectiva de justicia climática, estos privilegios fiscales son irresponsables y muy injustos porque favorecen a la aviación y perjudican a alternativas sostenibles como los trenes. Este grupo de trabajo debatirá sobre los posibles efectos de un impuesto al queroseno, un impuesto a los billetes o el IVA de los billetes y las mercancías, tratando de determinar los pros y los contras. El centro del debate serán la justicia social, una comparación internacional, y la distinción entre los impuestos al queroseno y al carbono.

Grupo de Trabajo 2: Impuesto progresivo para vuelos y tasa a lxs viajers frecuentes (sólo en inglés)

Facilitado: Matthias Schmelzer (Konzeptwerk Neue Ökonomie) y Laura Machler (Am Boden bleiben)

En el Reino Unido, alrededor del 15% de las personas cogen casi el 70% de los vuelos. ¿Por qué deberían pagar los mismos impuestos que la gente que vuela de vez en cuando? Los estudios demuestran que esos viajers frecuentes son ricos. Un impuesto progresivo a los billetes implica el aumento del importe del impuesto con cada billete de avión sucesivo comprado (puede ser por año, por vida, etc.). Algunos modelos proponen un vuelo libre de impuestos por año con impuestos crecientes para los billetes adicionales (www.afreeride.org). Otros modelos proponen un aumento de los impuestos a los billetes en clase ejecutiva o subrayan que los ingresos fiscales deben destinarse directamente a apoyar la infraestructura ferroviaria y a la investigación científica de alternativas. Este grupo se centrará en cómo podría ser un impuesto progresivo a los billetes, y cuáles serían los obstáculos y barreras para establecerlo.

Grupo de Trabajo 3: Tope al número y prohibición de vuelos domésticos y cortos (sólo en inglés)

Facilitado: Manuel Grebenjak (Stay Grounded)

En esta época de crisis climática, no parece que los vuelos nacionales europeos y los vuelos de corta distancia en general tengan sentido. En cambio, se necesita invertir en una buena infraestructura ferroviaria y en barcos de pasajeros ecológicos. El argumento que predica que la libertad personal se reduciría en caso de prohibir o limitar los vuelos de corta distancia debe tener en cuenta la libertad restringida de todas las personas que ya sufren debido a la emergencia medioambiental actual. Este grupo se concentrará en los pros y los contras de las prohibiciones y los topes. Esto incluye pensar en lo que sería necesario para que la gente acepte esta idea y para que los

políticos pongan realmente en vigor una ley. Es probable que el papel de las alternativas decentes y de una transición justa, así como las preguntas sobre el alcance nacional o internacional de la medida sean el centro de la reunión.

Grupo de trabajo 4: Moratorias y prohibición de aeropuertos nuevos, y reducción de aeropuertos

(en inglés y en castellano)

Facilitación: Nuria Sanchez-Blanco (Ecologistas en Acción) y Elli (Am Boden bleiben)

La ampliación de los aeropuertos y la construcción de otros nuevos satisfacen la creciente demanda de vuelos y al mismo tiempo crean un impulso comercial para fortalecer esta última. Hay alrededor de 1.200 proyectos de infraestructura aeroportuaria en todo el mundo. Muchos de ellos están relacionados con violaciones de los derechos humanos y con la destrucción de la biodiversidad o de tierras agrícolas. Los aeropuertos también someten a la gente a una presión constante de ruido y de contaminación. Poner una moratoria sobre la nueva infraestructura aeroportuaria y reducir los aeropuertos existentes, siempre que sea posible, podría ser una forma de detener el crecimiento del sector. Este equipo resumirá las diversas luchas contra nuevos aeropuertos o ampliaciones de aeropuertos en todo el mundo y analizará estrategias para apoyarlas. ¿Tendría sentido centrar nuestras demandas en la moratoria de proyectos de infraestructura y exigir el cierre de la mayoría de los aeropuertos existentes?

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

(en inglés y en castellano)

Facilitado: Tone Smith-Spash

Travel policies mostly follow a pattern: the cheapest and fastest way to travel is given every advantage. This forces people to take the plane even if they don't want to. Governments, communes, universities, NGOs, trade unions and other institutions should take the lead and serve as role-models by implementing travel policies that support the most climate-favouring, sustainable kind of transport. This means not only committing to higher travel costs but also to more time spent on the journey which can be counted as working time.

This working group will discuss best-practices of travel policies in different sectors. How can those changes be fostered? How are or should they be interrelated with other needed changes on a political as well as on an institutional level?

Grupo de trabajo 6: Promoción de alternativas

(sólo en inglés)

Facilitado: Irene Arandia Iniesta (Institute of Science and Technology, Universitat Autònoma de Barcelona, ICTA-UAB)

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. Trenes y autobuses nocturnos, mejores reservas internacionales, mejores traslados y billetes asequibles pueden ser los primeros pasos en el camino hacia un sistema de transporte sostenible. Cuando se trata de cruzar el océano, es necesario invertir en barcos

con combustibles renovables. Los viajes de trabajo se pueden trasladar parcialmente a conferencias en línea. Al mismo tiempo, tenemos que aceptar la necesidad de cuestionar en general el estilo de vida hipermóvil que hemos desarrollado.

Grupo de trabajo 7: Decrecimiento del turismo

(en inglés y en castellano)

Facilitado: Filka Sekulova (ICTA, UAB) y Sara Fromm (Climacció)

Las consecuencias del exceso del turismo afectan cada vez a más ciudades y lugares y están estrechamente relacionadas con las compañías aéreas de bajo coste y el crecimiento de la aviación. Algunas ciudades limitan ya el número de cruceros que pueden entrar en el puerto o la entrada a zonas superpobladas. En Barcelona, los movimientos sociales están luchando por un turismo sostenible y contra las plataformas como Airbnb que contribuyen al aumento de los alquileres y al aburguesamiento. Este grupo debatirá si los límites y los topes al turismo podrían ser una respuesta a esos problemas y cómo lo harían. ¿Qué regulaciones son factibles y socialmente justas, y qué se necesitaría para un turismo sostenible?



6:00 – 9:00 pm

► Conferencia conjunta

Facilitado: Anne Kretzschmar (Stay Grounded)

En esta sesión se pondrán en común los resultados de los distintos grupos de trabajo. Tras debatir intensamente en pequeños grupos durante la jornada, llega el momento de compartir nuestras ideas, conclusiones y dudas con el resto, así como de comparar las ventajas e inconvenientes de las distintas estrategias y medidas. Primero presentaremos las conclusiones de los grupos de trabajo, y luego veremos si faltan puntos por tratar o por pulir, contradicciones... Con el objetivo de esbozar una imagen común y de responder a las preguntas: ¿Llevan estas medidas al decrecimiento de la aviación? ¿Pueden impulsar un cambio en el sistema?

Al final de la sesión, representantes del ámbito académico del decrecimiento, movimientos sociales de Barcelona y la red de Stay Ground ofrecerá su perspectiva sobre los resultados de la conferencia:

Ponentes:

- Giorgos Kallis (científico medioambiental dedicado al decrecimiento, ICTA Barcelona)
- Representantes de movimientos locales de Barcelona
- Adrian Hassler (activista del grupo alemán "Am Boden bleiben" Stay Grounded)

en inglés, con traducción al castellano



9:00 pm

► Cena Social



10:00 pm

► Fiesta

DJ Compadre Galo

PROGRAMA

Domingo 14 de Julio



10:00 am – 12:00 pm

► Actuación conjunta

El domingo por la mañana, llevaremos el espíritu de la conferencia a la calle mediante una actuación en Barcelona. Recibirán más información durante la conferencia.



3:00 – 5:00 pm

► ¿Qué hacer con los resultados obtenidos?

Facilitado: Magdalena Heuwieser (Stay Grounded)

El domingo por la tarde comentaremos las conclusiones de los grupos de trabajo y lo que estas significan para los colectivos y las organizaciones. ¿Cómo pueden influir en nuestro trabajo y qué podemos hacer para difundirlas y seguir con los debates? ¿Qué podemos dar por finalizado y qué debe ser tratado con más profundidad en futuros debates?

Hemos invitado a personas de diferentes organizaciones/movimientos sociales/instituciones para ofrecerles algunas ideas y planes sobre cómo proseguir. Tras esto habrá tiempo para hablar sobre todas estas preguntas de manera conjunta.

en inglés, con traducción al castellano



5:00 – 8:00 pm | internal meeting

► Stay Grounded: reunión y lanzamiento de campaña

El domingo 14 de 5:00 pm a 8:00 pm tendrá lugar una reunión interna de la red Stay Grounded. Si vuestro colectivo es miembro de Stay Grounded o está interesado en unirse a nuestra campaña Let's stay grounded, también está invitado a asistir a este encuentro. La reunión sobre la campaña continuará el lunes por la mañana (de 10:00 a 13:00). Podéis encontrar más información sobre cómo convertirnos en miembros y sobre la futura campaña en nuestra página web (www.stay-grounded.org).

sólo en inglés

| DOCUMENTOS INFORMATIVOS

Grupo de trabajo 1: Impuestos al queroseno y a los billetes

Facilitado: Adrian Hassler (Am Boden bleiben) (adrian.hassler@posteo.de)

► 1 Resumen de la medida

Por su contexto histórico, la aviación ha disfrutado de beneficios fiscales inéditos en la mayoría de los ámbitos de la sociedad. Esto puede atribuirse en parte al carácter internacional de la aviación; sin embargo, la fiscalidad suele ser nacional. El Convenio de Chicago de 1944 (el acuerdo internacional fundacional sobre la aviación) tenía como objetivo principal facilitar y ampliar la aviación internacional. El Convenio ha dado lugar a la práctica de eximir al combustible de la aviación del pago del impuesto especial y del impuesto al valor añadido (IVA), formalizados a través de una serie de acuerdos bilaterales sobre los servicios y el transporte aéreos. Este principio se ha mantenido en la aviación transfronteriza (si no lo ha hecho a nivel nacional). Sin embargo, el Convenio como tal no prohíbe explícitamente la imposición del combustible de la aviación, sólo aquella relativa al combustible que ya se encuentra a bordo del avión al aterrizar.

Al introducir una fiscalidad adecuada en el sector de la aviación a la par de otros modos de transporte, la demanda podría reducirse de forma efectiva, al tiempo que se generarían ingresos importantes. Esta tributación podría adoptar varias formas. Los impuestos más comúnmente previstos incluyen un impuesto al queroseno comparable a otros combustibles, el IVA y un impuesto a los billetes (impuestos a los pasajeros) que pueden variar en función de la distancia recorrida y de otros factores (véase también el documento informativo sobre el impuesto a los viajeros frecuentes). Los ingresos previstos de estos impuestos dependen de muchos factores, pero para proporcionar alguna perspectiva, un estudio reciente encargado por la Comisión Europea (CE Delft, 2019) calcula que la introducción de un impuesto europeo al queroseno (de 0,33 euros por litro, el mínimo acordado según la directiva europea sobre los impuestos a la energía) generaría 17.000 millones de euros en ingresos fiscales, mientras que el IVA (al 19%) recaudaría otros 30.000 millones de euros en toda Europa. Al mismo tiempo, las emisiones se reducirían en un 11% (con el impuesto al queroseno) y un 18% (con el IVA), respectivamente.

Es vital considerar los impuestos de la aviación en el contexto de otros enfoques para recaudar tasas en este sector, incluido el régimen de comercio de derechos de emisión de la UE (ETS) y otras medidas previstas sobre la asignación de un precio al carbono. Sin embargo, estas medidas quedan fuera del alcance de este documento informativo.

► 2 Estado del arte: ¿Existe esta medida en alguna parte?

El panorama de la fiscalidad de la aviación está generalmente muy fragmentado. En el contexto de la aviación nacional, el impuesto al queroseno y/o el IVA se recaudan en muchos países, incluyendo en los Estados Unidos, Brasil, China y 17 estados europeos. Sin embargo, los tipos impositivos fuera de la UE son a menudo significativamente más bajos que el mínimo acordado (hipotético) en Europa de 0,33 €/l (por ejemplo, 0,01 €/l en los E.E.U.U. y 0,02 €/l en Australia). Dadas las limitaciones de la recaudación del queroseno y del IVA en la aviación transfronteriza (descritas antes), los impuestos sobre las conexiones internacionales se recaudan generalmente en forma de impuestos a los billetes, es decir, como una cantidad fija por pasajero y vuelo. Estos impuestos a los billetes existen en muchos países, entre los que se encuentran diez Estados miembros de

la UE. A la luz de este enfoque fragmentado, el parámetro más significativo para la comparación es el impuesto global del transporte aéreo, que puede ser una combinación de los impuestos mencionados anteriormente. Este tipo impositivo medio (ponderado para los vuelos nacionales e internacionales, que a menudo se gravan de forma diferente) es particularmente elevado en el Reino Unido (unos 40 euros por pasajero y vuelo); en otros países, como Canadá, los Estados Unidos y varios Estados de la UE, oscila entre 15 y 20€. En Australia (40€), México y Brasil (ambos 30€) se aplican impuestos comparativamente altos para las salidas internacionales.

► 3 Ventajas

La introducción de una fiscalidad significativa en el sector de la aviación presenta una serie de ventajas. Los impuestos de la aviación generarían una importante cantidad de ingresos que podrían utilizarse para la transformación del sector del transporte (hacia modos más sostenibles), o podría redistribuirse. La posibilidad de que tal asignación de los ingresos pueda ser legalmente aceptada depende del contexto nacional, pero esta práctica ya se da en muchos países (por ejemplo, para el mantenimiento de las carreteras). Además, es una medida realista y viable: las tasas de la aviación ya existen en muchos países, por lo que el instrumento es conocido y está estudiado. También cabe esperar que la medida goce de un apoyo amplio del público e incluso de los partidos políticos dominantes, ya que la imposición del transporte aéreo equivale efectivamente a adecuar el sector a las prácticas existentes en otros sectores (es decir, elimina ciertas subvenciones). Se espera que el aumento de los precios de los billetes frene la demanda (Delft 2019) y, por lo tanto, también la actual expansión de la aviación; esto podría incluso ser el comienzo de una dinámica inversa en un sector que generalmente se basa en escenarios de crecimiento optimistas. Al mismo tiempo, daría un impulso inmediato a la competitividad de los otros modos de transporte (como el tren y el bus), que a menudo tienen un impuesto fijo (aunque en algunos países están exentos de impuestos o se les aplica impuestos reducidos - véase el documento informativo sobre el fomento de alternativas). En lo que se refiere específicamente a la fiscalidad del queroseno, una ventaja clave es que, en principio, podría cubrir todas las sectores de la aviación (incluido el transporte de mercancías) y podría aumentar proporcionalmente con la distancia recorrida.

Aunque se supone que los impuestos se aplican por igual a todos los ciudadanos, existe un aspecto de justicia social notable: los hogares de ingresos medios y altos son los que más vuelan; otros modos de transporte menos utilizados por estas clases sociales ya están completamente sujetos a impuestos. Las protestas de los chalecos amarillos en Francia son prueba de ello, ya que este grupo defiende la introducción de un impuesto al queroseno como una alternativa socialmente más justa que el aumento de los impuestos de la gasolina.

► 4 Inconvenientes

Las desventajas del enfoque en la fiscalidad coinciden fundamentalmente con los límites de los planteamientos basados en el mercado. La ampliación de la fiscalidad en el sector de la aviación es una medida puntual sin un mecanismo para responder a la creciente urgencia de la crisis climática, además de la opción (notoriamente poco popular) de aumentar cualquier impuesto. Con los tipos relativamente bajos en la actualidad, el nivel de ambición es bastante modesto, ya que la fiscalidad equivale, en el mejor de los casos, a la supresión de las subvenciones. Aunque los impuestos de la aviación no son regresivos como tales, dado que los hogares con ingresos más altos son los que más vuelan y su proporción sigue aumentando, los hogares con ingresos bajos (es decir, las trabajadoras migrantes) pueden verse afectados negativamente a menos

que esto se solucione mediante medidas equilibradoras, como la redistribución total o parcial. Desde un punto de vista estratégico, la introducción de un impuesto al queroseno y del IVA en la aviación no llega a criticar con profundidad las formas actuales de movilidad, tanto en lo que respecta a la sostenibilidad medioambiental como a la justicia social, en comparación, por ejemplo, con el impuesto a los viajeros frecuentes (véase el documento informativo correspondiente). Por último, los impuestos al queroseno previstos en la actualidad no tienen en cuenta los efectos importantes de la quema de queroseno que no están relacionados con el CO₂, a diferencia de los combustibles fósiles empleados en otras formas de transporte. Asimismo, un impuesto de este tipo no debe eximir a los biocombustibles, ya que esto podría crear un incentivo peligroso para su uso. Tampoco debe eximir completamente a los combustibles sintéticos (combustibles eléctricos): éstos generan también otros GEI y estelas de condensación. Por último, hay que recordar que el efecto de cualquier impuesto puede ser reducido o incluso eliminado debido a una caída del precio del barril de petróleo!

► 5 Posibles preguntas para el debate

- ¿Qué se puede hacer con los ingresos fiscales? ¿Deben utilizarse a nivel nacional o a nivel supranacional (por ejemplo, a través de la UE)? ¿Cómo se puede expandir la práctica globalmente?
- ¿Cómo garantizar que no se utilicen únicamente para equilibrar los presupuestos (incluso a nivel supranacional)? ¿Cómo evitar el mínimo común denominador y la falta de ambición? ¿Cómo reforzar el trabajo de los países que ya actúan?
- ¿Cómo se comparan los impuestos al queroseno y el IVA con los impuestos a los billetes o a los pasajeros? ¿Cuáles son las ventajas y los inconvenientes?
- ¿Cómo se combina con el impuesto progresivo a los billetes o con la tasa de los viajeros frecuentes?
- ¿Existe la posibilidad de conseguir algún éxito rápido (por ejemplo, en países que podrían incorporar un impuesto de este tipo con poco o ningún esfuerzo de nuestra parte)?
- ¿Qué pasa con los impuestos al carbono?

► 6 Bibliografía

- CE Delft (2019), Taxes in the Field of Aviation and their impact. Study commissioned by the European Commission. https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/studies/isbn-978-92-76-08132-6-taxes_in_the_field_of_aviation_and_their_impact.pdf
- CE Delft (2018), A study on aviation ticket taxes. Study commissioned by Transport and Environment. https://www.transportenvironment.org/sites/te/files/publications/2018_12_CE_Delft_7L14_A_study_on_aviation_ticket_taxes_DEF.pdf
- European Citizens Initiative on taxing kerosene (2019), Ending the kerosene tax exemption in Europe. <https://www.endingaviationfueltaxexemption.eu/wp-content/uploads/2019/05/Fairosene-Annex.pdf>
- An Italian ex-prime minister, an ex-WTO head, a former finance minister of Germany and 14 other economists urge the EU to impose a VAT on airline tickets and tax aviation kerosene: <https://www.transportenvironment.org/press/enrico-letta-pascal-lamy-and-hans-eichel-urge-european-leaders-use-green-tax-shift-fix-eu>
- CE Delft (2018), Taxing aviation fuels in the EU, Study commissioned by Transport and Environment. <https://cedelft.org/en/publications/download/2693> (summarised below)

Grupo de trabajo 2: Impuesto progresivo a los billetes de avión – Tasa a lxs viajersxs frecuentes (FFL)

Facilitado: Laura Machler (Am Boden bleiben) <L_ma@posteo.de> & Matthias Schmelzer (Am Boden bleiben) <m.schmelzer@knoe.org>

Documento preparado gracias a las aportaciones de Leo Murray, John Stewart, Miguel Valencia, Lisa Hopkinson, Werner Reh y Calum Harvey-Scholes

► 1 Resumen de la medida

La tasa a lxs viajersxs frecuentes (FFL, por sus siglas en inglés) es una medida que busca abordar los impactos medioambientales de la aviación de manera equitativa. La idea es gravar progresivamente a los viajersxs frecuentes para limitar la demanda de vuelos al tiempo que estos se distribuyen de manera más equitativa a través de los diferentes niveles de ingresos. Una importantísima y muy esperada medida para frenar el crecimiento de la aviación es el impuesto al queroseno y el IVA a los billetes de avión: se espera que incrementarán los precios de los billetes y contribuirán a acabar con los privilegios de la aviación (más específicamente, con su ventaja competitiva respecto a otras formas de transporte). Sin embargo, cobrar el mismo impuesto a todas las personas es socialmente regresivo ya que las personas con mayor poder adquisitivo seguirán pudiendo volar de manera frecuente, mientras que aquellas con menor poder adquisitivo no podrán permitírselo. ¿Es justo que un hombre adinerado pague lo mismo en su sexta visita anual a su villa en la Toscana que alguien que visita a su familia cada dos años? La tasa de viajex frecuente aborda este desafío de la igualdad al aumentar con cada vuelo adicional (por ejemplo, el impuesto del tercer vuelo es dos veces mayor que el del segundo). De este modo se persigue limitar activamente el número de vuelos. El objetivo clave de esta medida es la justicia social, dado que sólo una minoría vuela frecuentemente, pero el impacto dañino que causan estos vuelos frecuentes en el medio ambiente afecta a toda la población mundial. Pese a que los precios bajos han llevado a una “democratización de la aviación” en los países más enriquecidos, en la práctica sigue siendo un privilegio para unxs pocxs, tanto en los países del Norte Global como a nivel global. En el Reino Unido, donde surgió la idea de la FFL, tan sólo el 15% de la población coge el 70% de los vuelos. En 2017, sólo el 3% de la población global voló, y en torno al 90% de las personas del planeta jamás han volado. Esta tasa afectaría en gran parte a los grupos adinerados, ya que las personas con menor poder adquisitivo vuelan muchísimo menos. Al centrarse esta medida en gravar a los viajersxs frecuentes se reducirían los viajes aéreos sin limitar el acceso a la movilidad de muchxs. Sin embargo, la medida podría ser insuficiente para alcanzar los objetivos establecidos relativos a la reducción de las emisiones de CO₂, por lo que necesitaría combinarse con otras medidas como los impuestos al queroseno o al CO₂. A eso se le suman las dificultades técnicas de ponerla en práctica.

► 2 Estado del arte: ¿Existe esta medida en alguna parte?

Aún no existe ninguna medida similar en el sector de la aviación, pero sí que existen un número considerable de impuestos a los billetes de avión. Uno de los más rigurosos es el Air Passenger

Duty (impuesto al pasajero aéreo) del Reino Unido. Otros países cobran el IVA de los billetes en los vuelos internos. Sin embargo, todos los impuestos afectan a cada billete o persona de la misma manera. Existen, por otro lado, algunos ejemplos de aplicaciones progresivas de impuestos en sectores también contaminantes. Uno de ellos es el Vehicle Excise Duty (impuesto al automóvil), de nuevo en el Reino Unido: este impuesto era mayor en los coches más contaminantes, por lo que fue muy eficaz a la hora de fomentar la compra de vehículos más pequeños y menos contaminantes (hasta que se cambió en 2017).

► 3 Ventajas

Una ventaja clave es que la sociedad podría aceptar mejor la FFL que las subidas de los impuestos generales en la aviación o el queroseno, pues el mayor impacto recaerá en los viajersxs frecuentes más adinerados. Varios estudios señalan que un 85% de las personas en el Reino Unido saldrían beneficiadas con la FFL en lugar del Air Passenger Duty, al pagar menos impuestos o simplemente al beneficiarse de más inversión pública. Según una encuesta sobre la actitud general ante la FFL en el Reino Unido, la medida se considera más justa y tiene más apoyo que otras opciones para reducir los viajes con avión. La FFL se basa en el número de vuelos en lugar de la distancia, lo que es clave, pues significa que las personas con pocos ingresos y con familias en otros continentes tendrían la oportunidad de visitarlas de vez en cuando. Reducir el número de vuelos es la principal demanda de las comunidades que viven cerca de los aeropuertos y se ven perjudicadas por el ruido.

► 4 Inconvenientes

Habría una oposición masiva y coordinada por parte de la industria de la aviación. También se puede esperar una oposición por parte de políticos y de la población general, sobre todo al inicio, ya que la aviación se considera un gran medio para impulsar el crecimiento económico y un estilo de vida moderno (pero esta consideración puede y tiene que cambiar). Hay un trabajo crucial de concienciación social sobre la necesidad de reducir los vuelos para poder alcanzar los objetivos climáticos marcados. La FFL puede ser la opción mejor recibida por su fuerte componente igualitario. Mientras tanto, se deben fomentar otros modos de transporte más sostenibles que sean alternativos a los aviones, para conseguir así un cambio en la opinión pública. Podría ser más difícil administrar la tasa a lxs viajersxs frecuentes que los impuestos actuales u otros posibles impuestos a la aviación. Este fue el pretexto utilizado por el Gobierno de Escocia para rechazar la FFL como una alternativa al Air Passenger Duty cuando se le devolvió los poderes tributarios. Además, la puesta en marcha de la FFL conllevará cambios en el recorrido del cliente a la hora de adquirir billetes de avión con los que la industria no estará de acuerdo. Por eso es necesario que sea lo más sencillo posible.

La FFL legitima los vuelos de viajersxs frecuentes, ya que contribuirán a financiar políticas públicas. Así, debe combinarse con otras medidas que busquen reducir la aviación en general. Si el primer vuelo de cada persona al año es libre de impuestos (o con un impuesto muy bajo), la FFL solo podrá reducir la aviación hasta cierto punto y quizás no sea suficiente para alcanzar las metas climáticas. La FFL, se supone y probablemente, establecerá como mínimo el derecho a un vuelo de ida y vuelta de cualquier distancia al año. Además, al centrarse en el número de vuelos y no en la distancia, no afecta a las decisiones sobre el destino de cada persona o sobre sus seres queridos, lo que es un asunto fundamental dada la escala de la población mundial y el rol tan significativo de los viajes aéreos (y otros viajes de larga distancia) en las emisiones al año de los GEI globales.

La tasa a lxs viajersxs frecuentes no tiene en cuenta la distancia o el tipo de vuelo. Sin embargo, estos son factores determinantes en el impacto medioambiental, pues un vuelo de larga distancia de Londres a Sidney es 30 veces más contaminante que uno de corta distancia de Londres a Málaga. Por otro lado, un asiento de primera clase genera 7 veces más carbono. Así, la FFL tendría que combinarse con impuestos al queroseno o al CO2. Dado que la FFL es insuficiente por sí misma desde una perspectiva climática, también debería debatirse las ventajas de combinarla con un impuesto al queroseno o al CO2.

Hay un coste de oportunidad al impulsar la adopción de la FFL, ya que dichos esfuerzos podrían usarse para fomentar otras medidas que podrían reducir el impacto dañino de la aviación de manera más efectiva. Sin embargo, estas medidas climáticas podrían causar injusticias sociales, pues hay que considerar que los impuestos al queroseno podrían perjudicar a aquellas personas con menos ingresos.

► 5 Posibles preguntas para el debate

- ¿Cuál es la diferencia entre la FFL y el impuesto al CO2?
- ¿Cuál debería ser el nivel de la FFL? Y su alcance: ¿nacional, dentro de la Unión Europea o global?
- ¿De qué manera podría ponerse en práctica?
- ¿Cuáles son sus complicaciones legales?
- ¿A qué deberían destinarse los ingresos?
- ¿Se debería gravar también a las empresas y a lxs trabajadorxs?
- Para más información sobre estas preguntas pincha aquí. Recomendamos a lxs participantes de este grupo de trabajo que las lean antes de la conferencia. (<https://tinyurl.com/yxv9cknq> - solo en inglés)

► 6 Bibliografía

- Outline of Frequent Flyers Levy: <http://afreeride.org/>
- Poll of public opinion of the Frequent Flyers Levy: https://s3-eu-west-1.amazonaws.com/media.afreeride.org/documents/Aviation_briefing_Jan2019+FINAL.pdf
- The economics and effectiveness of the Frequent Flyers Levy: https://neweconomics.org/uploads/files/58e9fad2705500ed8d_hzm6yx1zf.pdf
- The Committee on Climate Change's UK Expert Advisory Group on reaching Net Zero recently explicitly suggested that a FFL could be a politically viable approach to demand management policy in the UK: <https://www.theccc.org.uk/wp-content/uploads/2019/05/UK-Net-Zero-Advisory-Group-Chair-Report.pdf>
- Some recent favourable coverage of the concept is here: <https://www.thisismoney.co.uk/money/comment/article-6981961/A-Free-Rides-idea-fairer-tax-flights-fight-climate-change.html>
- FoE and Greenpeace both call for a FFL again in their recent climate emergency manifestos / policy papers: <https://www.greenpeace.org.uk/climatemanifesto/aviation-and-shipping/> <https://friendsoftheearth.uk/climate-change/friends-earth-court-continue-challenge-against-unlawful-decision-build-third-runway>
- Work from Transport & Environment: <https://www.transportenvironment.org/newsroom/blog/ending-aviation's-tax-holiday>
- Suggestion from the Dutch Secretary of State for Finance: <http://www.airportwatch.org.uk/2019/02/dutch-sec-of-state-for-finance-says-an-eu-airline-tax-needed-to-limit-low-cost-flights/>
- Petition set up by Andrew Murphy of T&E: <https://www.change.org/p/eu-governments-stop-air-plane-pollution-end-tax-breaks-for-airlines>

plane-pollution-end-tax-breaks-for-airlines

- The company 'Responsible Travel' argue for a 'green flying duty' as part of a new manifesto on tourism: <https://www.responsibletravel.com/copy/manifesto-aviation>
- Siân Berry, the co-leader of the Green party, has called on people to take no more than one flight a year and suggested a tax should be imposed on further journeys. Berry hasn't flown since 2005. See: <https://www.theguardian.com/travel/2019/may/22/could-you-give-up-flying-meet-the-no-plane-pioneers>
- Curbing aviation with a Frequent Flyer Levy and aviation fuel duty – a fair tax package: <http://www.transportforqualityoflife.com/radicaltransportpolicytwopagers/>
- Public attitude in the UK to tackling aviation's climate change impacts: <https://1010uk.org/flying>

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

Facilitado: Manuel Grebenjak, Climaxió (manuelgre@riseup.net)
Documento preparado gracias a las aportaciones 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 aprobarán 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 Resumen de la 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 a 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 200 km/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 2001 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](#) [gala](#) 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 aún más radical, el experto alemán en cuestiones climáticas Hans-Joachim Schellnhuber [dijo](#) a principios de año que “los vuelos nacionales en Alemania deberían prohibirse”, propuso que los desplazamientos en avión se reduzcan a 20 por persona a lo largo de su vida y defendió 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 i 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 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, limitándolos hasta que se desarrolle una alternativa como el 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_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
- Stefan Gössling, Paul Upham (2009): Climate Change and Aviation. Issues, Challenges and Solutions. Earthscan. London.

Grupo de trabajo 4: Moratorias a las nuevas infraestructuras aeroportuarias y reducción de aeropuertos

Facilitado: Elli, Am Boden bleiben pirelli_64@riseup.net & Nuria Sanchez-Blanco, Ecologistas en Acción transporte@ecologistasenaccion.org

“En última instancia siempre llegamos a la misma incómoda pero familiar conclusión sobre la aviación: las moratorias a las expansiones de los aeropuertos, al menos en los países más enriquecidos, es una de las pocas opciones disponibles que tenemos para no superar el objetivo de los 2 °C.” ¹ ~ Alice Bows-Larkin, 2014.

► 1 Resumen de la medida

El rápido crecimiento de la aviación requiere de nueva infraestructura. De la misma manera, los nuevos aeropuertos o aquellos que ya se han expandido requieren de un aumento de los vuelos. Se planea construir o se están construyendo a día de hoy 550 nuevos aeropuertos o pistas de aterrizaje en todo el mundo, a lo que se suma expansiones en las pistas, nuevos terminales... Esto equivale a más de 1200 proyectos de construcción de infraestructuras. La mayoría de estos proyectos implican apropiación de tierras, destrucción de ecosistemas y contaminación local (ruido, tráfico, partículas, etc.). La entidad Environmental Justice en conjunto con Stay Grounded y el Global Anti-Aerotropolis Movements han creado un mapa donde se pueden consultar los más de 40 conflictos relacionados con infraestructuras aeroportuarias: <https://stay-grounded.org/map/> y <http://ejatlas.org/>

Una resistencia eficaz contra proyectos aeroportuarios puede prevenir estos efectos negativos y oponerse a una forma de movilidad destructiva que produce GEI de manera intensiva. También serviría para convertir problemas abstractos, como las emisiones, en algo tangible. Podemos crear presión para influir en la raíz del crecimiento de la aviación y del cambio climático con redes de activistas que conecten luchas locales diversas, compartan experiencias y unan sus fuerzas. Una moratoria es, por definición, una prórroga o retraso en el plazo establecido para algo, o la suspen-

sión de una actividad o ley. En el contexto legal, suele hacer referencia a una suspensión temporal de una ley para permitir que se lleve a cabo una objeción legal. En nuestro caso, una “moratoria aeroportuaria” es una moratoria constructiva, la cual detiene la construcción de un proyecto o proyectos. Son las ciudades, pueblos y los tribunales los que implantan moratorias constructivas, por una gran variedad de razones. Además, una moratoria puede ser a corto plazo o indefinida, dependiendo del proyecto y del área donde se encuentra. ²

Una moratoria a la expansión de un aeropuerto no lleva directamente a un cambio sistémico. Sin embargo, el presentar varias de estas demandas, especialmente en el Norte Global, podría poner en duda la estabilidad de nuestro sistema actual.

► 2 ¿Existe ya esta medida?

A día de hoy, al menos que esté en nuestro conocimiento, aún no hay ningún país que haya llevado a cabo esta medida a nivel estatal, prohibiendo la construcción de aeropuertos o de proyectos de infraestructura de este tipo. Sin embargo, sí hemos encontrado varios procesos judiciales en cuanto a moratorias a ciertos aeropuertos a escala regional.

- **Aeropuerto de Múnich:** En 2012 la mayoría de la población de Múnich votó en contra de la construcción de una nueva pista en el aeropuerto de la ciudad. El gobierno bávaro estableció una moratoria de 5 años en 2018. La expansión implicaría un incremento de 90 a 120 salidas y llegadas por hora. En su campaña durante las últimas elecciones regionales de Bavaria, el nuevo gobierno prometió parar cualquier expansión aeroportuaria, y cuando llegó al poder aceptó la moratoria. El proyecto está en estado de suspensión, pues todavía retiene la aprobación anterior. Sin embargo, no se sabe a ciencia cierta si la moratoria tendrá efecto a largo plazo o no. ³
- **Aeropuerto de Viena:** En marzo de 2017 un tribunal administrativo austríaco bloqueó la construcción de la tercera pista del aeropuerto de Viena, pues iba en contra de los compromisos del país para con el Acuerdo de París. ⁴ El tribunal consideró más importante la protección medioambiental que los intereses económicos o una mejor infraestructura en la aviación. ⁵ La compañía del aeropuerto recurrió la resolución alegando que iba en contra de derechos esenciales como la libertad a la propiedad privada, a llevar un negocio y al principio de igualdad. Poco después, la decisión se remitió a un órgano inferior y, tras una serie de procedimientos se anunció la aprobación de la construcción de la nueva pista. ⁶
- **Idaho Falls:** Había una moratoria a la urbanización de los terrenos que rodeaban el aeropuerto regional de Idaho Falls, pero solo por seis meses. ⁷
- **Ciudad de México:** Se presentó a principios de este siglo el proyecto de construcción de un nuevo aeropuerto en el lecho de un lago seco en Texcoco (Ciudad de México), que ha sido cancelado ya en dos ocasiones gracias a la oposición local y nacional. Es posible que se cancele por tercera vez.
- **Casos donde las moratorias han sido un éxito:** Queremos que nos inspiren moratorias anteriores que han sido un éxito o han estado cerca de serlo. Ejemplos son la moratoria atómica en Alemania ⁸, la moratoria al carbón de Estados Unidos ⁹ y la moratoria internacional a la caza de ballenas ¹⁰. (Se repartirá más información sobre este punto en hojas separadas antes del workshop). Cualquier otro ejemplo es muy bienvenido.

► 3 Ventajas

La implantación de esta medida señalaría la inestabilidad de las políticas de transporte convencio-

nales. La visibilidad de cara al público sería un punto de inflexión a partir del cual la aviación podría ser etiquetada como “asesina del medioambiente”.

- Si las expansiones aeroportuarias no son posibles, las aerolíneas o las naciones se verán obligadas a limitar sus vuelos.
- Las moratorias son un alivio para las personas y comunidades amenazadas por las expansiones aeroportuarias y la contaminación y el ruido que estas conllevan.
- Si esta medida se lleva a cabo en toda la Unión Europea, desaparecería la competición y la ambición de los aeropuertos por expandirse.
- La mayoría de los aeropuertos regionales están en números rojos y tienen que ser subvencionados, por lo que también existen razones económicas para reducir la cantidad de aeropuertos de menor tamaño.
- Probablemente habrá menos oposición a esta medida que a otras desde el punto de vista de los pasajeros y pasajeras.
- Esta medida es socialmente justa en el sentido de que no crea ninguna clase de injusticia social. Por otro lado, no contribuye a mejorar la injusticia actual existente en cuanto al acceso a la movilidad.
- Una moratoria debe incluir todos los tipos de proyectos de infraestructura aeroportuaria (aerotrópolis, zona económica especial...) hand it also doesn't change anything about the unjust access to mobility that already exists.

► 4 Inconvenientes

- Se podría decir que no es suficiente con una moratoria aeroportuaria, pues el número de llegadas y salidas de los aeropuertos ya existentes deben disminuir de manera drástica también. Sin embargo, esta medida no hace decrecer la aviación y permite que continúe el nivel de tráfico aéreo actual.
- La demanda de moratorias en aeropuertos a nivel global no toma en consideración las diferencias de status quo de todos los países, lo que podría ser injusto.
- Las moratorias aeroportuarias pueden ser difícil de implantar en aeropuertos individuales, ya que sigue existiendo competitividad entre todos los aeropuertos.
- Detener el crecimiento de los aeropuertos o incluso hacer que disminuyan recibirá la oposición de los y las trabajadoras de los sindicatos si no hay planes alternativos satisfactorios.
- Mientras defendemos las moratorias aeroportuarias tenemos que considerar también la demolición de aeropuertos.
- Es necesario que estas moratorias se conviertan en vetos permanentes.

► 5 Posibles preguntas para el debate

- ¿Cómo podemos terminar con la idea de que el crecimiento de los aeropuertos lleva a más puestos de trabajo y riquezas para la región?
- ¿Cómo podemos evitar que esta medida se convierta en una solución intermedia y que perdamos la posibilidad de implantar otras medidas?
- ¿Cómo podemos evitar que se aprueben moratorias poco estrictas que puedan cancelar en la siguiente legislatura?
- ¿Cómo combinamos el exigir moratorias con exigir que se reduzcan los aeropuertos ya existentes?

► 6 Bibliografía

- Alice Bows-Larkin (2015) All adrift: aviation, shipping, and climate change policy, Climate Policy, 15:6, 681-702, DOI: 10.1080/14693062.2014.965125
- Rose Bridger (2015): What is an Aerotropolis, and Why Must These Developments Be Stopped? <https://antiaero.files.wordpress.com/2015/03/gaam-whats-an-aerotropolis2.pdf>

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

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

► 1 Resumen 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), Copenhagen, 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 está 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 añada 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:

- Academics flying less: <https://academicflyingblog.wordpress.com>, <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-ESAC-CSDH.pdf>
- Newspaper coverage of travel policies:
- <https://www.theguardian.com/environment/2009/oct/05/network-travel-and-transport>

Grupo de trabajo 6: Promoción de alternativas

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

► 1 Resumen de la 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 desacele-rada 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 extinción ¹¹. 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 nacionales. ¹² 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.

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/>).

Today, a common opinion among European professionals is that a rail journey time of four hours is a reasonable alternative to flying. Still, even this shift hasn't happened so far. Proactive rail companies, intensive public debates and bans of short haul flights are needed to make this modal shift appealing - especially if we want to replace more than just extremely short flights. Also, it is necessary to have train connections to bigger airport hubs so that short haul transfer flights can be avoided.

Also needed are improved international booking, affordable tickets and improved transfers between trains (e.g. night trains and day train connections). For now, there are just few websites that help people taking trains or ferries to find ways to book trips at affordable prices, like "The Man from Seat 61": <https://www.seat61.com/index.html>

Back on Track is a European network to foster European cross-border passenger train traffic and in particular the night trains (<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 Aerø (*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 presentadorx 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/ecolize/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/mobiltaet/mobiltaet-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/pyhwsy>
- Transport & Environment (2018): Roadmap to Decarbonising European Shipping. <https://www.transportenvironment.org/publications/roadmap-decarbonising-european-shipping>

Grupo de trabajo 7: Decrecimiento del turismo

Facilitado: Filka Sekulova, ICTA UAB, Research&Degrowth (fisekulova@gmail.com)

► 1 Turismo global: tendencias e impactos medioambientales y sociales

Al analizar de manera crítica las tendencias en cuanto al crecimiento global del turismo, es inevitable que nos venga a la mente la palabra degrowth, o decrecimiento (Demaria et al. 2013). El turismo es una industria que mueve trillones de dólares, con ingresos/facturas que suben anualmente entre 3-5%, superando incluso al comercio internacional con ganancias económicas que llegaron a 12 trillones de dólares estadounidenses en 2016 (Travel & Tourism 2017, UNWTO 2016). El impacto medioambiental de este sector es igual de desmesurado (Gossling 2002), siendo el transporte el principal protagonista del mismo debido a la huella de carbono. Según Lenzen et al. (2018), la cantidad gastada por los turistas aumentó de 2'5 trillones de dólares estadounidenses en 2009 a 4'7 trillones en 2013; al mismo tiempo, la huella de carbono global del sector aumentó de 3,9 a 4,5 Gt (de CO₂), lo que comprende el 8% del total de las emisiones de gases de efecto invernadero de todo el planeta. La huella de carbono per cápita aumenta considerablemente con la riqueza (las personas adineradas viajan más) y disminuye, aunque de manera no tan considerable, al mejorar la tecnología. Hasta ahora, ni los intentos de promover una manera de viajar sostenible ni las mejoras tecnológicas han sido capaces de hacer disminuir la huella de carbono del turismo. Al contrario, di-

cha huella no deja de aumentar. Los enormes impactos del turismo en la pérdida de biodiversidad, en la erosión de los suelos y en la escasez y calidad del agua son alarmantes. Algunas personas opinan que los ingresos que produce el turismo no deberían relacionarse con su huella medioambiental. Sin embargo, la evidencia histórica y las leyes naturales de la termodinámica señalan justo lo contrario: cuanto mayor el crecimiento del sector, mayor la huella y destrucción medioambiental (Hickel y Kallis 2019).

En cuanto a las implicaciones del turismo global en la justicia social, abundan experiencias de comunidades desplazadas, precariedad laboral y degradación de las condiciones laborales. Büscher y Fletcher (2016) señalan que el turismo no constituye sólo una forma de violencia material debido a los procesos que comodificación o mercantilización que ocurren de manera paralela, sino que también es una manifestación de una violencia estructural que hasta ahora se había mantenido invisible. Asimismo, un gran número de autores y autoras opinan que el turismo contribuye a convenciones de estatus social y refleja estilos de vida neoliberales que se fundamentan en el consumismo, la comodificación o mercantilización y la producción capitalista (Blázquez Salom et al., 2016). Blázquez Salom y Cañada (2011) destacan además el funcionamiento del turismo como placebo, pues está lejos de cumplir los efectos prometidos en términos de desarrollo y bienestar social.

► 2 Barcelona como capital turística

El caso de Barcelona nos devuelve la triste imagen de las consecuencias sociales y medioambientales del turismo y de su crecimiento exponencial. El año pasado (2018) llegaron al aeropuerto de Barcelona más de 50 millones de aviones, lo que aparentemente alcanzaba los límites de su aforo. Además, el puerto de Barcelona se encuentra en la primera posición en el ranking de puertos que mayor número de pasajeros reciben (unos 2,7 millones en 2018) de toda Europa. El Ayuntamiento de Barcelona registró 31 millones de estancias nocturnas en 2016 y un total de 23 millones de visitantes (Ajuntament de Barcelona 2017), lo que supone un aumento de más del 800% desde 1990. Las implicaciones y las ramificaciones sociales, culturales, políticas, relacionales y de la vida diaria de este tipo de crecimiento son inconmensurables. La red Stay Grounded en Barcelona identificó algunos de estos impactos en su declaración colectiva (ver <https://stay-grounded.org/barcelona-a-city-exploited-by-tourism/>)

De la misma manera, no podemos explicar el crecimiento del turismo en Barcelona sin relacionarlo con la expansión de las grandes infraestructuras de alta velocidad (tanto en lo referente a los trenes como a los aviones). Esto convierte a Barcelona en uno de los principales destinos turísticos de la zona del Mediterráneo. Un ejemplo lo encontramos en un reciente estudio publicado por Rico et al. (2019), en el cual se indica que el 82% de los turistas que llegan a Barcelona lo hacen en avión.

► 3 Propuestas para fomentar el decrecimiento del turismo aplicables a nivel global ofrecidas por movimientos sociales de Barcelona

Los movimientos sociales de Barcelona, buscando el descenso de los impactos sociales y medioambientales del turismo, llaman al decrecimiento del turismo y ofrecen un número de emblemáticas propuestas:

- Reducción del número de visitantes y de estancias nocturnas al limitar el número de cruceros y vuelos intercontinentales y de bajo coste cada día. A esto se le suma una moratoria a la expansión del aeropuerto.
- Moratoria permanente a la construcción de nuevos alojamientos para turistas y reducción de estos.

- Reducción de la importancia del turismo en la economía de la ciudad a través de la creación de puestos de trabajo alternativos e iniciativas económicas que reemplacen las industrias y los puestos laborales orientados tan solo al turismo.
- Impuestos ambientalmente justos a los cruceros, a la aviación y a los alojamientos turísticos.
- Aumento de los cobros a los turistas por servicios externalizados al sector público, lo que incluye transporte público, mantenimiento, limpieza y seguridad del espacio público.
- Un aumento de las viviendas públicas en existencia a través de diferentes métodos, como son la inversión pública y la obligación legal de crear viviendas sociales por parte del sector privado (30% -50%) en nuevos trabajos de construcción y rehabilitación.
- Una congelación de los precios de los alquileres durante al menos 5 años, como en el caso de Berlín (<https://www.bbc.com/news/world-europe-48677393>)
- Reclamación del espacio público, reduciendo el comercio orientado al turismo y facilitando el comercio local.
- Convenios de trabajo justo para los trabajadores y trabajadoras del sector del turismo, así como creación de otros puestos fuera de dicho sector. En caso de que no haya suficientes puestos existe la posibilidad de una reducción general de 40 a 30 horas laborales a la semana con el objetivo de compartir puestos ya existentes
- Fomento de medidas de residuos cero y disminución de las emisiones de GEI en el sector turístico.
- Cambio de una administración del turismo por parte de empresas públicas-privadas (como por ejemplo Turismo de Barcelona) a una administración llevada por la comunidad pública, donde la ciudadanía puede participar de forma efectiva ejerciendo sus derechos legales.

► 4 Posibles preguntas para el debate

- ¿Qué propuestas son más factibles y justas desde el punto de vista social? ¿Cuáles son los pros y contras de los mecanismos que afectan a los precios en comparación con las limitaciones y prohibiciones de ciertas prácticas?
- ¿Podrían ponerse en práctica estas propuestas en ciudades superpobladas o en zonas rurales? ¿Se aplicarían de manera distinta en el Sur Global? Si es así, ¿de qué manera?
- ¿Es más eficaz luchar por medidas locales (como limitaciones turísticas en Barcelona) o a través de métodos nacionales/internacionales como el impuesto en el queroseno (aviones) y el petróleo pesado (barcos)? ¿O ambos? ¿Cuáles podrían ser algunas estrategias efectivas de los movimientos sociales?
- Quizás también convendría y sería interesante reflexionar sobre nuestro propio comportamiento al viajar o hacer turismo y los intereses que subyacen a él. interesting, too.

► 5 Bibliografía:

- Ajuntament de Barcelona (2017): Estratègia de mobilitat turística de Barcelona
- Blázquez Salom, M., Cañada, E., 2011. Turismo Placebo. Nueva colonización turística: del Mediterráneo a Mesoamérica y El Caribe. Lógicas espaciales del capital turístico. Enlace.
- Blázquez Salom, M, Murray Mas, I, Navas, G., 2016. Ecología política del turismo, Ecología política. Cuadernos de debate internacional. Fundació ENT and Icaria editorial.
- Büscher, B., Fletcher, R., 2016. Destructive creation : capital accumulation and the structural violence of tourism. J. Sustain. Tour. 651-667
- Demaria, F., F. Scheider, F. Sekulova and J. Martinez-Alier (2013), 'What is degrowth? From an

activist slogan to a social movement', Environmental Values, 22 (2), 191-215.

- Gössling, S. 2002. Global environmental consequences of tourism. Glob. Environ. Change 12, 283-302
- Hickel, J. & Kallis, G. (2019) Is Green Growth Possible?, New Political Economy, 1356-346, <https://doi.org/10.1080/13563467.2019.1598964>
- Konstantinus, Andriotis (2018): Degrowth in Tourism: Conceptual, Theoretical and Philosophical Issues. CABI Publishing
- Lenzen, M., Ya-Yen Sun, Futu Faturay, Yuan-Peng Ting, Arne Geschke, and Arunima Malik, 2018, The carbon footprint of global tourism, Nature Climate Change, <https://doi.org/10.1038/s41558-018-0141-x>
- Rico, A. et al. (2019) Carbon footprint of tourism in Barcelona. Journal of Tourism Management, 70, 491-504
- Travel & Tourism: Economic Impact 2017 (World Travel & Tourism Council, 2017); <https://www.wttc.org/-/media/files/reports/economic-impact-research/regions-2017/world2017.pdf>
- UNWTO Tourism Highlights 2016 Edition (World Tourism Organization, 2016); <http://www.e-unwto.org/doi/pdf/10.18111/9789284418145>

STAY GROUNDED: REUNIÓN Y LANZAMIENTO DE CAMPAÑA

On Sunday 14th from 5:00 pm to 8:00 pm there will be an internal Stay Grounded Network meeting.

El domingo 14 de 5:00 pm a 8:00 pm tendrá lugar una reunión interna de la red Stay Grounded. Si vuestro colectivo es miembro de Stay Grounded o está interesado en unirse a nuestra campaña Let's stay grounded, también está invitado a asistir a este encuentro. La reunión sobre la campaña continuará el lunes por la mañana (de 10:00 a 13:00). Podéis encontrar más información sobre cómo convertirlos en miembros y sobre la futura campaña en nuestra página web (www.stay-grounded.org).

CUOTAS Y DONACIONES

La cuota de participación se usará para cubrir una pequeña parte de la comida, la interpretación, el transporte, la infraestructura, etc. Como no queríamos que nadie tuviera problemas para asistir en lo referente a la cuota, ofrecimos varios precios (10 €/30 €/ 50 €). Si sólo asistirá el viernes a las charlas públicas, le pedimos amablemente una pequeña donación por la comida. En caso de que no se haya abonado la cuota todavía, se podrá hacer también en metálico en la mesa de información en la propia conferencia, o con una simple transferencia a nuestra cuenta bancaria.

Nombre de la cuenta: Periskop – Kollektiv

IBAN: AT49 1420 0200 1098 0039

BIC: EASYATW1

Banco: Easy Bank

Mensaje: Su nombre completo - Stay Grounded Conference

Para pagos fuera de Europa: <https://stay-grounded.org/conference-participation-fee/> (sólo con tarjeta de crédito)

Agradecemos toda donación que apoya el trabajo de la red Stay Grounded.

AGRADECIMIENTOS

Nada de esto habría sido posible sin la ayuda y el respaldo de todas las organizaciones involucradas. Queremos agradecer a todas aquellas personas que han formado parte de la preparación, organización y realización de esta conferencia, pues todas unidas en solidaridad estamos luchando por la justicia climática. Nos sentimos muy agradecidos por todo el apoyo que nos ofrecemos dentro de este movimiento que no para de crecer.

Una mención especial a Mike Gilliland, Marta Marín Hernández, Carlos Marín Hernández, Sara Mingorría, la editorial Descontrol, otros que no quieren que se les nombre y a la comunidad de Can Batlló, quienes nos han ofrecido este recinto maravilloso, además de imprimir el programa y crear la versión española del estudio "The Illusion of Green Flying" (El espejismo de volar verde) antes de la conferencia.

Gracias a los facilitadores de los grupos de trabajo por su enorme labor y por elaborar los documentos informativos.

Gracias a los que se han ofrecido para anotar y llevar un registro de lo que se diga, así como a aquellas personas de apoyo a los participantes online y al resto de voluntarios que hacen que esta conferencia pueda llevarse a cabo.

Gracias al colectivo COATI por proporcionarnos un equipo técnico de interpretación.

Gracias a todas las personas intérpretes por hacer de este evento uno accesible en varios idiomas.

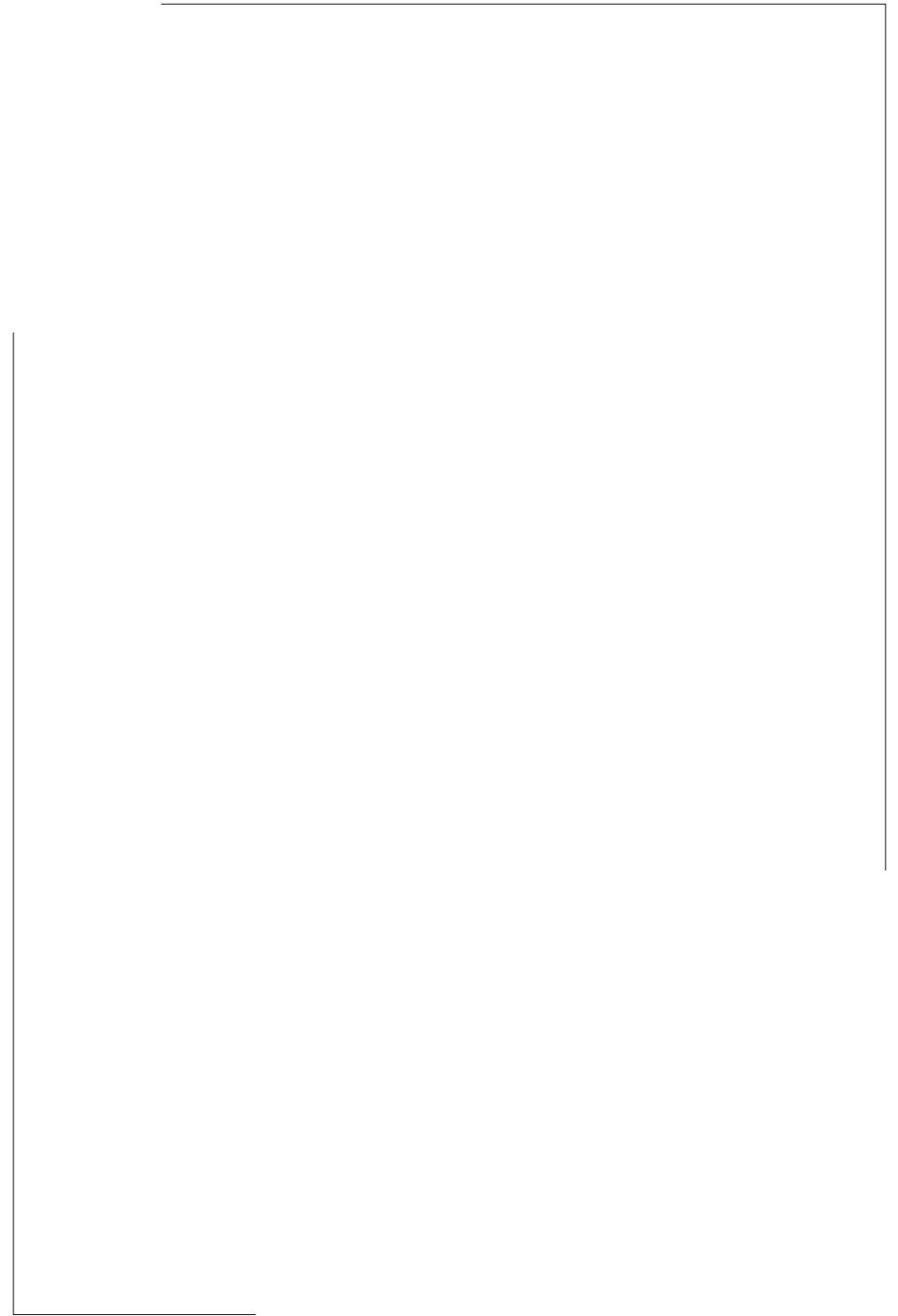
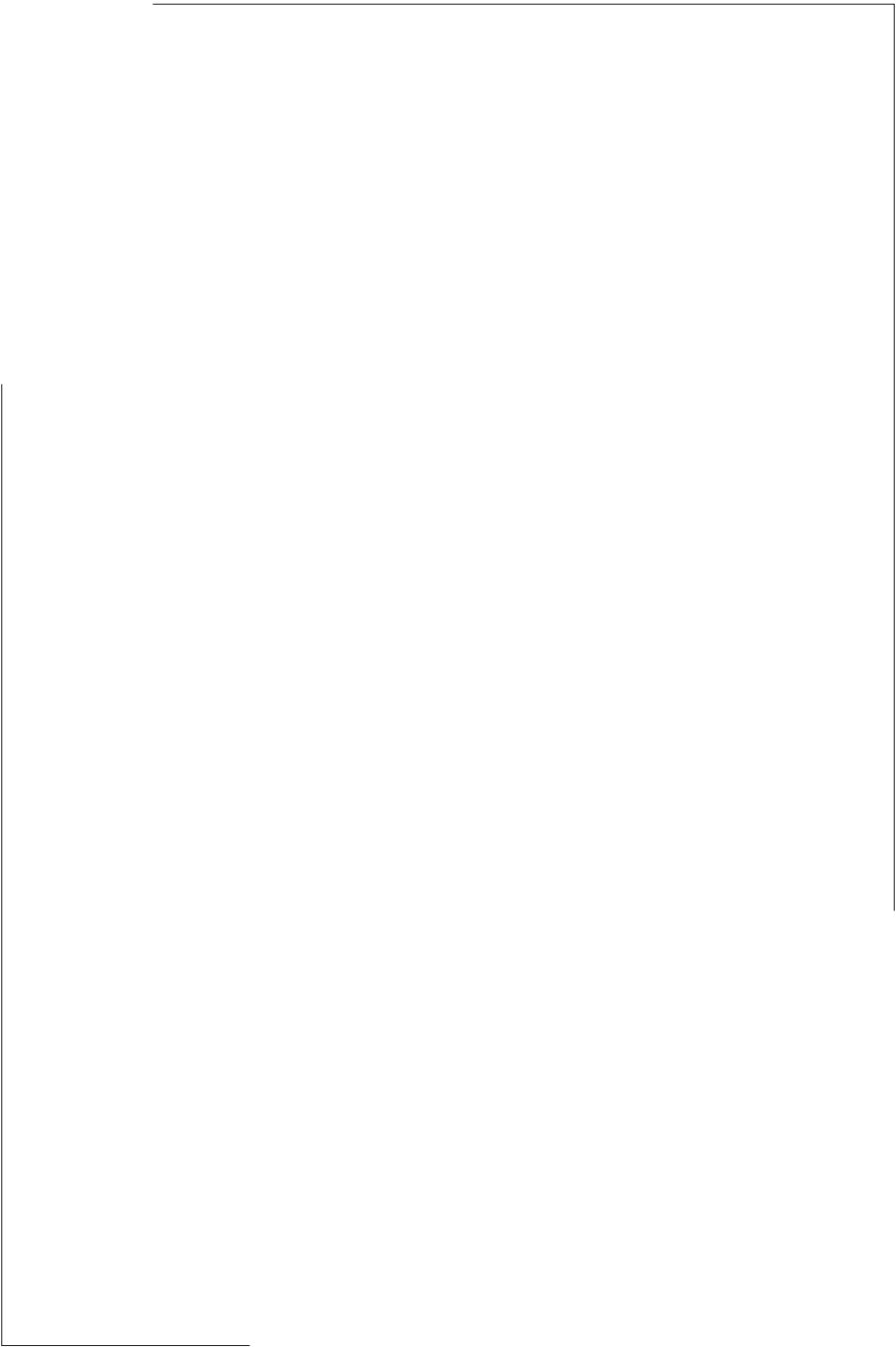
Gracias a todos los ponentes y facilitadores de los workshops por su inestimable ayuda y participación dentro del programa.

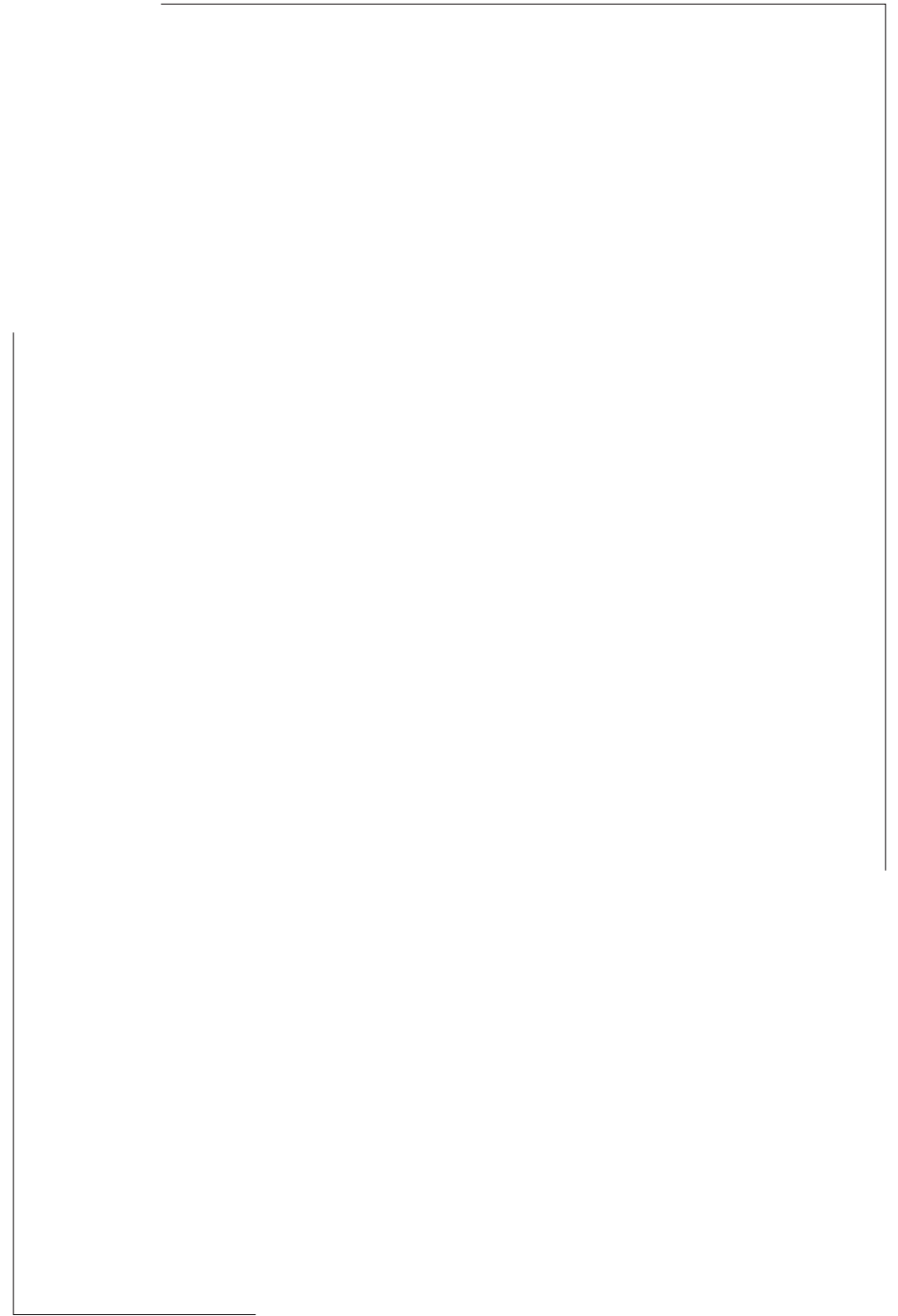
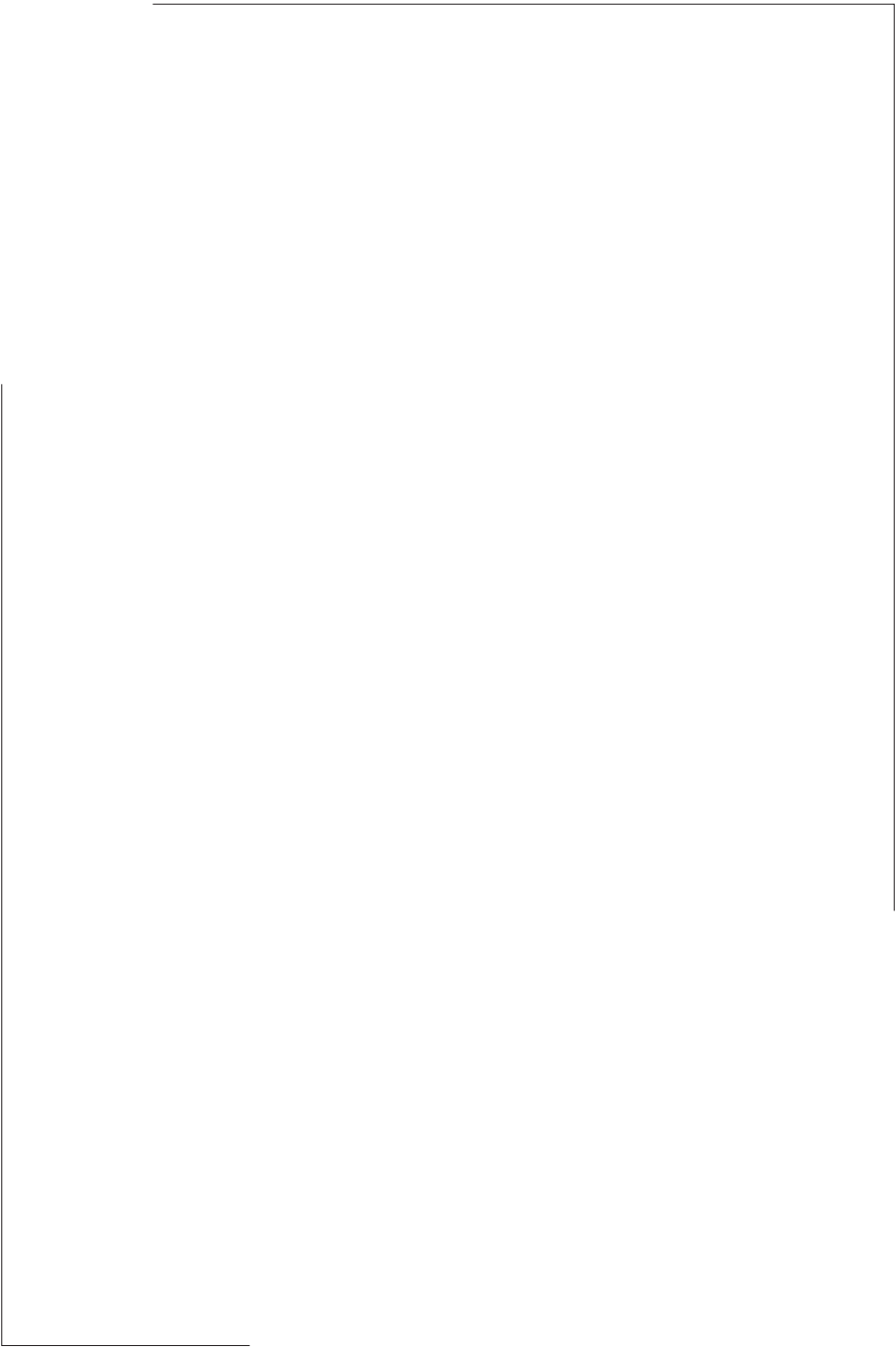
Gracias a Diego y a otras personas por la traducción de textos del inglés al español, así como a Anna por diseñar y ordenar el programa.

Gracias a todos los grupos en Barcelona que han estado preparándose durante meses para este fin de semana y que han formado una alianza increíble con otros grupos implicados en los temas de la aviación y el turismo.

Gracias a "las tortugas" (el equipo de Coordinación de Stay Grounded) y a la red completa de Stay Grounded por contribuir con su experiencia y conocimientos.

También queremos agradecerle a la Fundación Dreikönig, Lush UK y Guerrilla por financiar este evento y por apoyar el trabajo de la red Stay Grounded incondicionalmente.





I RESUMEN DEL PROGRAMA

Conferencia Internacional sobre: El decrecimiento de la aviación
Del 12 al 14 de julio 2019, Barcelona, Can Batlló

Viernes 12 de Julio

(abierto al público)

	SESIÓN		REMOTO
3:00 - 4:00 pm	Llegada	EN/ES	
4:00 - 5:00 pm	Bienvenida y presentación. Espectáculo durante el Registro (Arcana Collective)	EN/ES	✓
5:00 - 7:00 pm	Talleres		✗
	La red Stay Grounded - una introducción (Mira Kapfinger, Stay Grounded)	EN/ES	
	Decrecimiento y Aviación (Jöel Foramitti, Research and Degrowth)	EN	
	No al lavado verde de la aviación (Magdalena Heuwieser, Stay Grounded)	EN	
	Visiones para viajes de larga distancia más allá de la aviación (Matthias Schmelzer, Konzeptwerk Neue Ökonomie; Francois Schneider, Research and Degrowth; Manuel Grebenjak, Stay Grounded)	EN/ES	
	La turistificación contra la vida cotidiana en la ciudad - una perspectiva feminista (Blanca Valdivia, Col-lectio Punt6)	ES/EN	
	Tejer resistencias desde los conflictos de aeropuertos en el mundo (Sara Mingorría, Envjustice, ICTA UAB)	ES/EN	
	Mapeo participativo sobre turistificación en Barcelona (Yannick Deniaou, Geocumnes; Daniel Pardo, ABTS)	EN	
	Acción directa y la aviación (Mara de Pater, Greenpeace Netherlands)	EN/ES	
7:00 pm	Pausa café		
7:30 - 9:30 pm	Evento de apertura: Conectando los movimientos Aportaciones de Yayo Herrero, Gabriela Vega Tellez y Daniel Pardo Presentaciones a cargo de movimientos sociales locales Debate abierto	ES/EN	✓
9:30 pm	Cena Social		

Sábado 13 de Julio

(sólo para participantes registradxs)

	SESIÓN		REMOTO
9:30 - 10:00 am	Inscripción y bienvenida		
10:00 - 11:00 am	 Ponencias de apertura: Filka Sekulova (ICTA, UAB): Decrecimiento: una introducción Stefan Gössling (Lund University): Comprendiendo los obstáculos - ¿qué sostiene la aviación?	EN/ES	✓
11:00 am	Pausa café		
11:30 am - 2:00 pm	Grupos de Trabajo 1: Impuestos al queroseno y a los billetes EN 2: Impuesto progresivo para vuelos y tasa para viajeros frecuentes EN 3: Tope al número y prohibición de vuelos domésticos y cortos EN 4: Moratorias y prohibición de aeropuertos nuevos, y reducción de aeropuertos EN/ES 5: Cambios institucionales de las políticas de viaje EN/ES 6: Promoción de alternativas EN 7: Decrecimiento del turismo EN/ES		✓
2:00 - 3:30 pm	Comida		
3:30 - 5:30 pm	Continuación de los grupos de trabajo		
5:30 pm	Pausa café		
6:00 - 9:00 pm	Reunión conjunta presentación y debate de las conclusiones de los grupos de trabajo, declaraciones a cargo de Giorgos Kallis (Research and Degrowth), Adrian Hassler (Am Boden bleiben) y representantes de los movimientos sociales locales	EN/ES	✓
9:00 pm	Cena Social		
10:00 pm	DJ: Compadre Galo		✗

Domingo 14 de Julio

10:00 am - 12:00 pm	Acción conjunta contra la Aviación y el turismo de masas		✗
12:00 - 3:00 am	Pausa		
3:00 - 5:00 pm	Cómo continuar con las conclusiones a las que hemos llegado? en investigación científica (tbc), en movimientos sociales, en Barcelona (tbc). en el movimiento de justicia climática (Laura Machler, Am Boden bleiben), en ONGs (Lucy Giliam, Transport & Environment)	EN/ES	✓
5:00 - 8:00 pm	Encuentro interno de los miembros de la red Stay Grounded	EN	✓

Organizado y apoyado por



ClimAcció!



Financiado por

