

# TRANSICIÓN ENERGÉTICA Y MOVILIDAD DESCARBONIZADA PARA UN TURISMO SOSTENIBLE

Octubre 2023

FUNDACIÓN  
PRIMERO  
DE MAYO

ISTAS

RESUMEN  
EJECUTIVO



# 1. EL TURISMO EN EL ACTUAL CONTEXTO CLIMÁTICO



Desde el último tercio del siglo XX se vienen acumulando las evidencias científicas de que el clima terrestre está sufriendo un progresivo calentamiento de origen antropogénico. Las conclusiones del informe de síntesis del 6º ciclo de evaluación del Panel Intergubernamental sobre el Cambio Climático, (IPCC), correspondientes al periodo 2018-2023, resultan contundentes: el cambio climático afecta ya a todo el planeta, se está acelerando e intensificando, al igual que sus impactos y riesgos, y lograr limitar el calentamiento global a 1,5°C para finales de centuria implica incorporar, cuanto antes, cambios transformadores en todos los sectores.

La importancia mundial del turismo como actividad económica no ha hecho más que crecer durante las últimas décadas. Según datos del Consejo Mundial de Viajes y Turismo (WTTC) el sector de los viajes y del turismo, entre 2014 y 2019, ocupaba a 334 millones de personas (entre empleos directos, indirectos e inducidos), lo que supuso el 10,3% del empleo a nivel global. En 2019 la contribución del sector al PIB mundial fue de 10 billones de dólares, y ese año el gasto de los visitantes internacionales fue de 1,9 billones de dólares.

El sector turístico reúne una serie de características específicas que le diferencia de otros sectores productivos. Una de ellas es su transversalidad, al estar formado por muchas ramas de actividad interrelacionadas, unas exclusivas de la actividad turística (hoteles, restaurantes, agencias de viaje, alquiler de vehículos...) y otras proveedoras de bienes y servicios intermedios. Otro rasgo característico del turismo, con especial incidencia sobre el cambio climático, es su estrecha simbiosis con dos sectores fuertemente emisores de gases de efecto invernadero (GEI) como son la construcción y el transporte.

El turismo mantiene una relación biunívoca con el calentamiento global: es un actor importante en la contribución al cambio climático, pues su desarrollo y mantenimiento está ligado a la emisión de GEI; pero también es muy sensible a las alteraciones climáticas que ponen en riesgo los recursos turísticos que actúan como tractores de visitantes. Esa relación no ha pasado desapercibida para la Organización Mundial del Turismo (OMT), que lleva años trabajando con sus socios en fórmulas para el desarrollo de la acción climática en el sector. En 2021, con motivo de la Celebración de la 26ª Cumbre del Clima (COP 26) en Glasgow, la OMT hizo pública la *"Declaración de Glasgow sobre la Acción Climática en el Turismo"*, en la que afirma el compromiso de todos los agentes del sector para contribuir a la reducción de emisiones a la mitad en 2030 y alcanzar las cero emisiones netas en 2050.

En buena medida este compromiso viene determinado por el rápido crecimiento de la industria turística global con el consiguiente incremento de su contribución a las emisiones de GEI: entre 2005 y 2016 aumentaron en un 60%, y entre 2016 y 2030 se prevé un aumento del 25%. La Declaración busca liderar y armonizar las medidas de acción climática de todos los agentes del sector turístico. El rápido crecimiento post-pandemia del número de llegadas internacionales a nivel global (del 80% de los niveles de 2019 durante el primer trimestre de 2023) y las previsiones de recuperar e incluso superar el número de turistas pre-COVID, dibujan un escenario en el que resulta cuestionable cumplir el compromiso climático propuesto por la OMT.

## 2. EL TURISMO EN ESPAÑA



España es uno de los destinos turísticos prioritarios a nivel mundial, junto a Francia, Estados Unidos y China. 2019 fue un año récord alcanzándose los 83,5 millones de turistas internacionales con un gasto turístico de 91.912 millones de euros, unos valores que se desmoronaron durante la pandemia. En 2023 ya se puede hablar de la recuperación del sector, habiéndose contabilizado entre enero y julio 47,6 millones de turistas extranjeros, solo un 0,8% menos que en el mismo periodo de 2019.

El importante auge de la actividad turística desde inicios del presente siglo, tanto en España, como a nivel mundial, se debe a una serie de factores como son el desarrollo y la expansión de las plataformas digitales en la planificación y organización de viajes y estancias, la proliferación de las Viviendas de Uso Turístico (VUT), el fenómeno “low cost” dentro del sector aéreo, y la idealización de los viajes y de los destinos remotos por parte de las sociedades de los países más desarrollados y emergentes, entre otros. A ello se suma una cada vez mayor diversificación de la oferta turística. Así, más que de turismo se podría hablar de “turismos” debido al creciente número de segmentos de actividad turística que proliferan buscando adaptarse a sectores de turistas/consumidores específicos. España cuenta con un importante desarrollo de muchos de estos segmentos, desde el tradicional turismo de masas de “sol y playa”, hasta el de cruceros, pasando por el urbano, el rural, el de Reuniones, Incentivos, Conferencias y Eventos (MICE) o el de compras. Todos ellos registran un aumento progresivo de sus cifras de actividad. Este desarrollo del sector turístico en nuestro país comporta una serie de impactos económicos, sociales y ambientales.

## IMPACTOS ECONÓMICOS

Según datos del Instituto Nacional de Estadística (INE) en 2019 el turismo supuso el 12,6% del PIB español, 157.355 millones de euros, y empleó a 2.673.800 personas, lo que supuso aproximadamente el 12,9% del empleo nacional. Un impacto que varía mucho entre Comunidades Autónomas. La siguiente tabla recoge algunas de estas diferencias:

| Impacto del turismo en algunas comunidades autónomas y España, 2019 | Aportación al total del PIB (%) | Aportación al total del empleo (%) |
|---|---------------------------------|------------------------------------|
| Andalucía   | 12,50                           | 11,90                              |
| Baleares  | 44,80                           | 32,00                              |
| Canarias  | 35,00                           | 40,40                              |
| Cantabria   | 10,90                           | 11,40                              |
| Castilla La mancha  | 7,40                            | 8,60                               |
| Cataluña  | 12,00                           | 13,00                              |
| Comunidad Valenciana  | 15,50                           | 15,90                              |
| Galicia   | 10,40                           | 11,00                              |
| Madrid  | 6,50                            | 6,50                               |
| Región de Murcia  | 9,80                            | 10,20                              |
| La Rioja  | 9,80                            | 10,30                              |
| <b>Total nacional</b>   | <b>12,40</b>                    | <b>12,90</b>                       |

El empleo turístico de nuestro país se caracteriza por su baja calidad en general, con malas condiciones retributivas y laborales. Según fuentes de la Federación de Servicios del sindicato CCOO, mientras que el coste salarial ordinario en el segundo trimestre de 2023 era de 1.907,68 € de media en el conjunto de actividades de industria, construcción y servicios, en los subsectores de alojamiento era de 1.621,25 € y en la restauración 1.124,53 €, es decir un 15% y un 14% inferiores a la media. También la parcialidad de la jornada de trabajo alcanza cifras importantes llegando al 33%. Otros rasgos distintivos del empleo en el sector son las rotaciones de los turnos de trabajo, el tipo de horarios o el trabajo en festivos que dificultan la conciliación.

Un aspecto relacionado con los impactos económicos del turismo es su capacidad para desplazar del tejido productivo a otras actividades económicas. La rentabilidad cortoplacista de la actividad turística suele provocar que su llegada a un territorio desencadene una disminución o incluso el abandono de otras actividades productivas, lo que con frecuencia conduce a una dependencia creciente del suministro de bienes y servicios básicos procedentes del exterior.

## IMPACTOS SOCIALES

Uno de los de mayor peso para la población autóctona de los destinos es el incremento de los precios fruto de la demanda turística, destacando la disponibilidad de viviendas, ya sea de compra o de alquiler. El parque inmobiliario se reserva para el uso turístico a la vez que se incrementan su coste, haciéndolo inaccesible para la mayoría de los ciudadanos. Una situación que dificulta la incorporación de funcionarios a sus destinos, o imposibilita el desempeño de trabajos de temporada, habituales en el sector de la hostelería.

El desplazamiento de los valores, usos y costumbres locales, con la banalización de las especificidades locales por parte de la industria turística para convertirlas en un producto más, es otra de las consecuencias indeseables del modelo turístico convencional, que facilita la homogenización cultural en detrimento de las culturas tradicionales.

Otro de los impactos sociales del turismo es su potencial para limitar las perspectivas formativas y profesionales de la población de los destinos turísticos, empujando a que la oferta formativa de estas zonas se articule casi exclusivamente en función de la demanda de un mercado laboral local monopolizado por el turismo.

La saturación de muchas zonas turísticas conduce a que los residentes se vean desplazados para acceder a los medios de transporte, de compra, ocio, servicios sanitarios, ... A ello se suma el empleo del espacio público común por parte de los turistas como lugar de esparcimiento y ocio intensivo que altera la vida cotidiana y el descanso de la población autóctona. Este conjunto de factores desemboca en actitudes de rechazo al turismo ("turismofobia") que pueden repercutir en la imagen de los destinos.

## IMPACTOS AMBIENTALES

En líneas generales la implantación y el desarrollo del turismo en un lugar determinado conlleva la transformación de su territorio, el incremento de su huella de carbono, un aumento en la emisión de contaminantes y en la producción de residuos, y la intensificación de su huella hídrica.

La transformación del territorio para posibilitar las actividades turísticas supone impactos sobre el paisaje y la contaminación visual (alteración absoluta de paisajes litorales, degradación de la imagen tradicional de los cascos históricos de las ciudades, deterioro visual de áreas de elevada potencialidad paisajística); alteración de los ecosistemas, pérdida de biodiversidad y erosión del suelo; y la artificialización de superficies consecuencia de la construcción de infraestructuras de alojamiento, de servicios y de comunicación.

En cuanto a la contribución del turismo a la huella de carbono a nivel mundial algunos estudios apuntan que el turismo fue responsable del 8% de (GEI) en 2013, como promedio, una cifra que puede duplicarse en países de destino turístico típico como España. Esta huella está muy ligada al medio de transporte empleado para viajar hasta y dentro de los destinos, siendo el avión y el automóvil privado propulsado por combustibles fósiles los más emisores: en 2013, en Europa, la aviación emitió 285 g de CO<sub>2</sub> por pasajero y kilómetro, más del doble que el segundo modo con mayores emisiones de dióxido de carbón, el automóvil privado (104 g), y lejos del autobús (68 g) y del ferrocarril, este último el medio, de lejos, menos emisor de CO<sub>2</sub> por pasajero y kilómetro (14 g). Entre 2017 y 2022, en España, el 92% de las llegadas de turistas no residentes fueron a través del aeropuerto, el 5% por carretera, el 3% por ferry y el 0,08% por tren. Los viajes internos se realizan en un 85,3% por carretera, en un 7,8 % por avión, en un 6,6% por ferrocarril y en un 0,3% a través de barco.

No existe un consenso generalizado sobre la proporción en que el turismo contribuye a la huella de carbono de España. Según el Consejo Mundial de Viajes y Turismo (WTTC), en 2019, esa contribución representó el 11% de todas las emisiones de GEI del país. Un reciente estudio del Grupo de Investigación en Análisis Económico Medioambiental de la Universidad de Castilla-La Mancha, publicado en 2023, eleva esa cifra al 14,2% (47.825 ktCO<sub>2eq</sub>), señalando que el transporte aéreo representó, en 2019, el 32% de la huella de carbono del turismo lo que subraya la importancia que tienen el resto de actividades en su contribución a los GEI del sector.

Cualitativamente, los contaminantes y residuos generados por el turismo son asimilables a los producidos por las actividades domésticas y de transporte convencionales. El problema es básicamente cuantitativo y de concentración sobre un espacio limitado y un periodo de tiempo concreto, lo que con frecuencia desborda la capacidad de los destinos para depurar y gestionar adecuadamente contaminantes y residuos. Se considera que un turista genera el doble de residuos que un residente. El Programa de Naciones Unidas para el Medio Ambiente estimó que en 2011 el 14% de todos los residuos sólidos urbanos producidos en el mundo procedían del turismo.

La huella hídrica total del turismo representó, en 2021, según la OMT, el 0,6% del uso mundial del agua. Gran parte del uso del agua del sector de Viajes y Turismo es indirecto a través de su cadena de suministro, representando la agricultura y la producción de alimentos las dos terceras partes de toda su huella hídrica. El problema surge a nivel regional porque el turismo concentra los flujos de viajeros en el tiempo y en el espacio, y muchas veces en destinos secos donde los recursos hídricos son limitados. En estos lugares la actividad turística supone un elemento añadido al estrés al que se ven sometidas las reservas de agua durante la temporada estival.

### 3. EFECTOS DEL CAMBIO CLIMÁTICO SOBRE EL TURISMO



Los rasgos climáticos de España la convierten en un territorio especialmente apto para la práctica del turismo, si bien, han sido el arco Mediterráneo y el Archipiélago Canario los que han reunido condiciones más favorables de confort climático para la modalidad de turismo enfocada al disfrute del sol y de los arenales costeros. Según el estudio *“Turismo y Crisis Climática en la Costa del Sol: diagnóstico preliminar y propuestas de acción”* publicado por la Universidad de Málaga, las preferencias climáticas para las vacaciones en la playa se definen por temperaturas de entre 27° y 32° C, y varían entre 20° y 26° C, para las ciudades mediterráneas.

El turismo en España, en especial el de masas, ha fundamentado su desarrollo y consolidación sobre una climatología estival estable y relativamente benigna, y sobre la urbanización de extensas áreas costeras. Esta es una de las principales razones por la que resulta un sector muy vulnerable al calentamiento global. El *“Plan Nacional de Adaptación al cambio Climático 2021-2030”* del Gobierno de España señala tres grandes aspectos complementarios del turismo que se ven afectados por el cambio climático: sus recursos clave, las infraestructuras turísticas, y la demanda turística.

Entre los recursos clave destacan los recursos costeros, amenazados por el retroceso de la línea de costa debido a la subida del nivel del mar y a la mayor frecuencia e intensidad de los fenómenos meteorológicos extremos, con proyecciones que prevén la pérdida de 27 m de costa en 2050, y hasta 60 m en 2100. También los cambios en los regímenes de precipitación y disponibilidad de agua y nieve, que comprometen la viabilidad de destinos sometidos a estrés hídrico o actividades turísticas como las estaciones de esquí. Otro importante recurso, el patrimonio cultural, puede verse seriamente afectado por la alteración del clima que acelere su deterioro.

Las infraestructuras turísticas, como las vías de comunicación, las escolleras, los paseos marítimos, las infraestructuras de playas y alojamientos emplazados en zonas de escorrentía o inundables, pueden verse seriamente dañadas por el cambio climático, obligando a incrementar las inversiones en su mantenimiento o refuerzo o incluso a su traslado o demolición.

La pérdida de confort térmico en los destinos debida a olas de calor y al aumento de las noches tórridas y tropicales, acompañada de la mejora de las condiciones climáticas en otros destinos menos demandados o incluso en los países tradicionalmente emisores podrían llevar a cambios importantes en las preferencias espaciales y temporales de la demanda turística en la elección de destinos.

# 4. PRINCIPALES RETOS PARA EL TURISMO DESDE LA PERSPECTIVA DE LA DESCARBONIZACIÓN Y EL CAMBIO CLIMÁTICO



Las externalidades negativas y las vulnerabilidades que arrastra el actual modelo turístico, sumadas a las amenazas del cambio climático, enfrentan al sector a un amplio espectro de retos complejos que condicionan el mantenimiento y el futuro de su actividad. Desde el punto de vista de la acción climática se pueden identificar cuatro grandes desafíos:

**El binomio turismo-transporte.** La reducción de la huella de carbono del sector supone disminuir las emisiones o la frecuencia de uso de los modos de movilidad más contaminantes. En el transporte terrestre, los vehículos de combustión tienen la alternativa de la electrificación o del tren. La aviación, a pesar del aumento en la eficiencia de las aeronaves y de la incorporación de los combustibles sostenibles para la aviación, SAF, (e-fuels y a agro-combustibles que pueden estar presentes hasta un 5% en el queroseno de aviación, y más caros que éste) carece actualmente de alternativa. A ello se añaden las medidas que desde la Unión Europea se quieren implementar para reducir el uso del avión, como el impuesto al queroseno, lo que podría afectar a la afluencia de visitantes a ciertos destinos. El barco, aunque más minoritario que los anteriores modos de transporte de viajeros, es también una importante fuente de contaminación. La sustitución de las actuales formas de propulsión naval por otras menos contaminantes se enfrenta a dificultades económicas y tecnológicas. Así, el uso de gas natural como combustible alternativo está revelándose como poco eficiente debido a las fugas durante los procesos de carga de combustible y de operación de los motores como señala la organización “Transport & Environment”. En cuanto al empleo de baterías para la propulsión eléctrica, éste solo parece viable para travesías cortas.

**La dependencia energética y el coste de los insumos.** El incremento de los costes de la energía de origen fósil repercute en toda la cadena de suministros del sector turístico lo que aumenta los costes de producción. Gran parte de ese gasto energético corresponde al transporte de insumos desde los lugares de producción hasta los de consumo debido a que la mayor parte del mismo se realiza mediante el transporte pesado por carretera y por barco. El coste de la energía también se refleja en el precio de las materias primas y de los materiales destinados al mantenimiento y la ampliación de las infraestructuras turísticas. La volatilidad de los precios de los combustibles fósiles debida a causas coyunturales, de tipo geopolítico, y estructurales, disminución de las reservas convencionales, añade incertidumbre y agrava la situación de dependencia energética. Todos estos costes conllevan la emisión de importantes volúmenes de GEI que deben cargarse en la cuenta final de la huella de carbono del sector.

**La vulnerabilidad ante los impactos del cambio climático.** Los análisis sobre la vulnerabilidad al cambio climático de los grandes sectores productivos asigna al turismo una alta vulnerabilidad ante fenómenos como el aumento del nivel del mar, la erosión, los acontecimientos extremos y la disponibilidad de nieve; y una vulnerabilidad media a la pérdida de confort climático. Estas vulnerabilidades adquieren diferentes matices e importancia según las características de cada destino.

**La excesiva especialización productiva.** El carácter de “monocultivo” del actual modelo turístico compromete su viabilidad en situaciones de incertidumbre global o ante crisis sobrevenidas, tal y como sucedió con la pandemia de COVID.

## 5. PLANES Y ACCIONES PARA LA ADAPTACIÓN Y TRANSFORMACIÓN DEL SECTOR TURÍSTICO EN UN ESCENARIO DE EMERGENCIA CLIMÁTICA



En líneas generales, los planes y políticas de las administraciones turísticas y de las compañías del sector relativas al medio ambiente y a la acción climática comparten dos elementos básicos:

- Están guiadas por la idea de fomentar la actividad turística, cuantitativa y/o cualitativamente, en los destinos.
- Presentan escasa conexión, en cuanto a acciones prácticas, con las políticas climáticas, energéticas y ambientales.

## ADMINISTRACIONES PÚBLICAS

El grado de desarrollo de la planificación y legislación turística varía entre los diferentes niveles de las administraciones.

A nivel estatal destacan la *Estrategia de Turismo Sostenible de España 2030*, el *Plan de modernización y competitividad del sector turístico* y la *Estrategia de Sostenibilidad Turística en Destinos 2030*.

La *Estrategia de Turismo Sostenible de España* es una de las 30 líneas acción prioritarias comprometidas por el Gobierno de España para combatir el cambio climático dentro del marco de la *Declaración de Emergencia Climática* lanzada en 2020. Debido a la pandemia de COVID su confección se ha solapado en el tiempo con el “*Plan de modernización y competitividad del sector turístico*”, del que forma parte y se encuentra actualmente en elaboración.

El *Plan de modernización y competitividad del sector turístico*. Forma parte del *Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia (PRTR)*. La pandemia de COVID 19 provocó una contracción de la actividad turística sin precedentes que en España supuso una disminución del turismo extranjero del 77,2% y una caída de los ingresos anuales por turismo extranjero de 71.167 a 16.202 millones. El duro golpe que esto supuso para el sector llevó a establecer un plan específico para él dentro del PRTR. Los principales fines de este Plan de modernización son:

- La transformación del modelo turístico hacia la sostenibilidad (en su triple dimensión económica, social y ambiental).
- La transformación digital de los destinos y las empresas turísticas.
- La puesta en marcha de planes de resiliencia específicos en territorios extra peninsulares.
- El impulso a la competitividad (incluye la eficiencia energética y la economía circular).

Con una inversión estimada de 3.400 millones de euros, este plan desarrolla el “Fondo Financiero del Estado para la Competitividad Turística (FOCIT)”, una herramienta que promueve, mediante préstamos, la mejora de la competitividad a través de proyectos de innovación y modernización en el ámbito de la eficiencia energética y la economía circular. Con posterioridad, en junio de 2023, se aprobó una adenda presupuestaria al PRTR de 8.703 millones de euros, de los que el turismo recibirá 1.000 millones canalizados a través del Instituto de Crédito Oficial (ICO).

La *Estrategia de Sostenibilidad Turística en Destinos 2030*. Tienes dos objetivos principales:

- Apoyar a los destinos turísticos en su transformación hacia polos de innovación turística que integren en su oferta la sostenibilidad medioambiental, la socioeconómica y la territorial, desarrollando estrategias de resiliencia.
- Lograr una mayor cohesión territorial creando conexiones entre los destinos de distintas regiones.

Cuenta con un presupuesto estimado es de 1.904 millones de euros, destinados a financiar un conjunto de actuaciones elegibles dentro de cuatro ejes de actuación: la transición verde y sostenible, la mejora de la eficiencia energética, la transición digital y la competitividad.

La Estrategia se materializa a través de dos Programas, uno Ordinario y otro Extraordinario. El primero de ellos tiene vocación de permanencia, es de carácter anual, se encuentra financiado por los tres niveles de la administración (estatal, regional y local), y su definición y condiciones de participación se aprueban en la Conferencia Sectorial. El Programa Extraordinario de Sostenibilidad Turística en Destinos 2021-2023, financiado con 1.858 millones de euros procedentes de fondos europeos, busca una mayor ambición transformadora que el Programa Ordinario. Está Integrado por los “Planes de Sostenibilidad Turística en Destinos (PSTDs)”, liderados por entidades locales, y por “Actuaciones de Cohesión entre destinos (ACDs)”, lideradas por las Comunidades Autónomas.

Las medidas contempladas en muchos PSTDs se relacionan más con la mejora de la competitividad y la transición digital de los destinos que con acciones profundas y transformadoras de la actividad turística encaminadas a crear un nuevo modelo turístico sustentado sobre la descarbonización, la adaptación, y la corrección y evitación de las externalidades de los impactos negativos generados por el sector hasta ahora.

**A nivel regional y local**, el grado de desarrollo de la planificación turística varía mucho de unas comunidades autónomas a otras, siendo las más especializadas en turismo las que alcanzan un mayor nivel de extensión y profundidad. Algo que también sucede a nivel municipal, con destinos turísticos maduros dotados de planes de movilidad, de mitigación y adaptación al cambio climático frente a localidades con carencia de ellos, debido al orden de sus prioridades, a la escasez de recursos o a la falta de voluntad política.

Entre las herramientas para la gestión del turismo a nivel local con una cierta perspectiva de sostenibilidad ambiental destacan la ecotasa y las medidas de viviendas de uso turístico (VUT). Ambos instrumentos son muy controvertidos, y en general han contado con una firme oposición para su implementación.

Las tasas turísticas o ecotasas, se conciben como un mecanismo de compensación del coste que supone a los ayuntamientos la extensión e intensificación de sus servicios ante la afluencia de turistas. Se han llegado a utilizar para la mejora de la competitividad turística y la promoción del municipio, o para fines sociales.

Respecto a la regulación de las (VUT), destaca el Plan Especial de Alojamientos Turísticos de Barcelona (PEUAT), destinado a la ordenación y control de la implantación de este tipo de alojamientos en la ciudad garantizando los derechos de la ciudadanía. En Barcelona se pasó de 81 VUT en 2005 a 9.657 en 2017. El Consistorio ha aprobado dos de estos planes, uno en 2017 y otro en 2021, año en el que había registradas 9.464 VUT.

## LAS EMPRESAS DEL SECTOR

Los datos del Ministerio de Industria, Comercio y Turismo indican que España cuenta con 2.917.463 empresas, de las que 2.912.122 son pymes (0-249 asalariados). El 73,71% de ellas se encuentran en el sector Servicios, y de éstas el 93,5% tienen menos de 9 empleados. Esta situación se refleja en el sector del turismo, lo que hace que la mayor parte de los negocios carezcan de músculo financiero y medios humanos para afrontar planes destinados a su mejora ambiental.

Asociaciones de empresas del sector turístico, como ASHOTEL, proporcionan apoyo a sus asociados para incorporar medidas de ahorro y eficiencia energética y medioambiental, tratando de que integren en sus planes de negocio la sostenibilidad ambiental como una componente más. Igualmente, las grandes cadenas suelen disponer de departamentos de responsabilidad social corporativa o de gestión ambiental cuya finalidad es establecer planes y metas de logros ambientales y llevarlos a la práctica. Existe una tendencia creciente en los equipos directivos a incorporar las consideraciones ambientales y de acción climática como una necesidad más que como un reclamo o como un elemento que de valor a añadido a sus productos.

Las principales medidas en las que trabajan las empresas más involucradas con la sostenibilidad medioambiental dentro del sector están las relacionan con: la adopción de sistemas de gestión/certificación ambiental, el ahorro y la eficiencia de agua y energía, la incorporación de energías renovables, los proyectos que impulsen o favorezcan la producción de proximidad, la reducción de la generación de residuos, la formación de sus plantillas y los proyectos de compensación de emisiones

Se puede afirmar que falta una planificación común y coordinada capaz de hacer extensivas medidas de acción climática y sostenibilidad a todo el tejido que compone el sector. Tampoco existen políticas capaces de incentivar las buenas prácticas ambientales y hacerlas accesibles a todas las empresas, lo que dificulta la efectividad de las mismas y su mantenimiento y mejora a largo plazo.

## 6. PROPUESTAS PARA LA DESCARBONIZACIÓN Y TRANSFORMACIÓN DEL MODELO TURÍSTICO ACTUAL



El punto de partida para una política de turismo sostenible, ambiental y socialmente, es abandonar la idea tan extendida entre las empresas del sector y entre las administraciones de la bondad del crecimiento de la oferta turística. Ya existen muchos destinos muy masificados y otros muchos se encuentran en camino de estarlo. La descarbonización y sostenibilidad de este sector tienen que venir dadas por un replanteamiento del modelo, con actuaciones profundas en el ámbito del transporte y la movilidad y con la incorporación de un conjunto de medidas medioambientales y energéticas en los propios establecimientos turísticos.

Este proceso de transición además de crear oportunidades de trabajo decente para todos los interesados sin dejar a nadie atrás, debe considerar la perspectiva de la equidad social en el disfrute del descanso vacacional. El acceso de las personas trabajadoras al coche, a unas vacaciones (dentro o fuera del país), son elementos esenciales de la cultura del consumo pero también de la identificación de lo que se denomina “clase media”. Cuando se habla del deterioro de la clase media se señala básicamente la dificultad del acceso a ciertos consumos, incluido el turismo. Establecer límites cuantitativos al consumo de ciertos productos turísticos (espacios naturales, viajes al extranjero, apartamentos en la playa...) podría ser considerado como la apertura de una brecha de desigualdad. Eso llevaría a plantearse también la reestructuración del sector turístico desde la esencia: la cultura del consumo en el tiempo de ocio.

## PROPUESTAS GENERALES Y TRANSVERSALES

- 1. Reducción de la oferta turística en zonas saturadas.** En estos destinos, donde se producen importantes impactos territoriales, sociales o ambientales negativos o donde hay una elevada dependencia de la aviación, es preciso no sólo frenar la expansión de la oferta sino incluso reconvertir instalaciones o infraestructuras existentes con medidas como:
  - **Limitaciones al desarrollo urbanístico** y a la construcción de nuevos hoteles o alojamientos.
  - **Limitación de la construcción de nuevas infraestructuras turísticas** como puertos deportivos o pistas de esquí.
  - **Limitación de pisos turísticos** o de bares o restaurantes en centros urbanos saturados.
- 2. Establecer medidas fiscales para la reorientación del turismo y para compensar a las zonas saturadas,** que implican a los diferentes niveles de la administración, mediante:
  - **Tasas turísticas municipales,** aplicadas al conjunto de formatos de alojamiento y de carácter finalista para mejorar dotaciones y servicios públicos locales.
  - **Una reforma en profundidad de la fiscalidad del transporte que elimine las subvenciones fiscales encubiertas a los modos más contaminantes** (queroseno de aviación, billetes de avión...) y reduzca la fiscalidad del transporte público ferroviario y de autobús.
- 3. Diversificación productiva en zonas saturadas,** superando el monocultivo turístico e impulsando desde la planificación pública modelos de economías biorregionales que generen empleos estables en los ámbitos del sector primario, la industria, la transición energética, la rehabilitación de edificios y viviendas, la economía circular o los servicios sociales y los cuidados.
- 4. Apostar más por un turismo de proximidad** (nacional), **diversificado** (que reduzca la presión sobre las zonas masificadas del sol y playa, especialmente en las islas), **de interior** (que frene la destrucción que se ha producido en la costa española), **con reglas y límites** para no afectar negativamente a las poblaciones urbanas o rurales y a los entornos ecológicamente sensibles, y evaluando la capacidad de carga y de acogida.
- 5. Medidas para la prolongación de los tiempos de estancia de los turistas** en los destinos, facilitando en los hoteles el teletrabajo, potenciando el turismo senior, promocionando el conocimiento de la zona usando transportes alternativos...
- 6. Regulación del acceso de visitantes y turistas a zonas protegidas** o de alto valor ecológico, evaluando su capacidad de carga y respetando en cualquier caso los planes rectores de uso y gestión de espacios naturales protegidos, especialmente en zonas de montaña y en la costa, y sustituyendo el acceso con vehículo privado por servicios de transporte público.

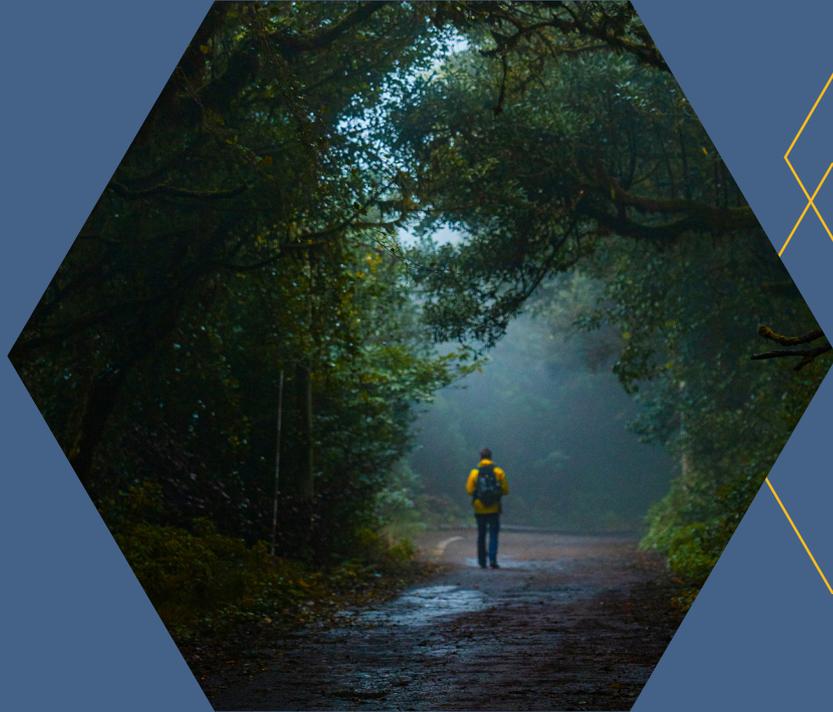
## DESCARBONIZACIÓN DEL TRANSPORTE HACIA Y EN DESTINOS

1. **Evitar la ampliación en destinos turísticos de infraestructuras de transporte** de alto impacto ambiental como aeropuertos, autovías, terminales marítimas o grandes aparcamientos para automóviles, que incrementarán el uso de los modos de transporte más contaminantes.
2. **Impulsar las redes de transporte público**, fundamentalmente el ferroviario, pero también las líneas regulares de autobuses, mejorando sus infraestructuras pero, sobre todo, recuperando y ampliando sus servicios y frecuencias, especialmente en zonas rurales. Estas medidas mejorarían la sostenibilidad del transporte de viajeros en general (en ámbitos urbanos y para desplazamientos de pasajeros interurbanos) pero también son fundamentales para propiciar un transporte más descarbonizado hacia los destinos turísticos, ahora muy dependiente a nivel mundial del avión (59%) y del automóvil (31%).
3. **Recuperar y ampliar servicios de tren nocturnos** que permiten desplazamientos de larga distancia en sustitución del transporte aéreo, en combinación con la supresión de vuelos en trayectos para los que existan alternativas ferroviarias.
4. **Planes de movilidad específicos para destinos turísticos** y áreas hoteleras promovidos por las autoridades de transporte y las entidades locales, enfocados tanto al desplazamiento a los destinos de los turistas y visitantes como de los trabajadores del sector. Estos planes deben contemplar acciones de mejora del transporte público, lanzaderas, movilidad ciclista, coche compartido, transporte a demanda u otras medidas de movilidad sostenible.
5. **Impulsar la electrificación del parque de vehículos destinados a usos turísticos**, preferentemente los de carácter público, pero también mediante programas específicos de ayudas ajustados a las características del sector privado (vehículos de alquiler, taxis, flotas de empresas turísticas, vehículos de hoteles...).
6. **Desarrollar la investigación en sistemas alternativos, sostenibles y renovables para la propulsión de barcos y aeronaves** que eviten el uso de combustibles fósiles.

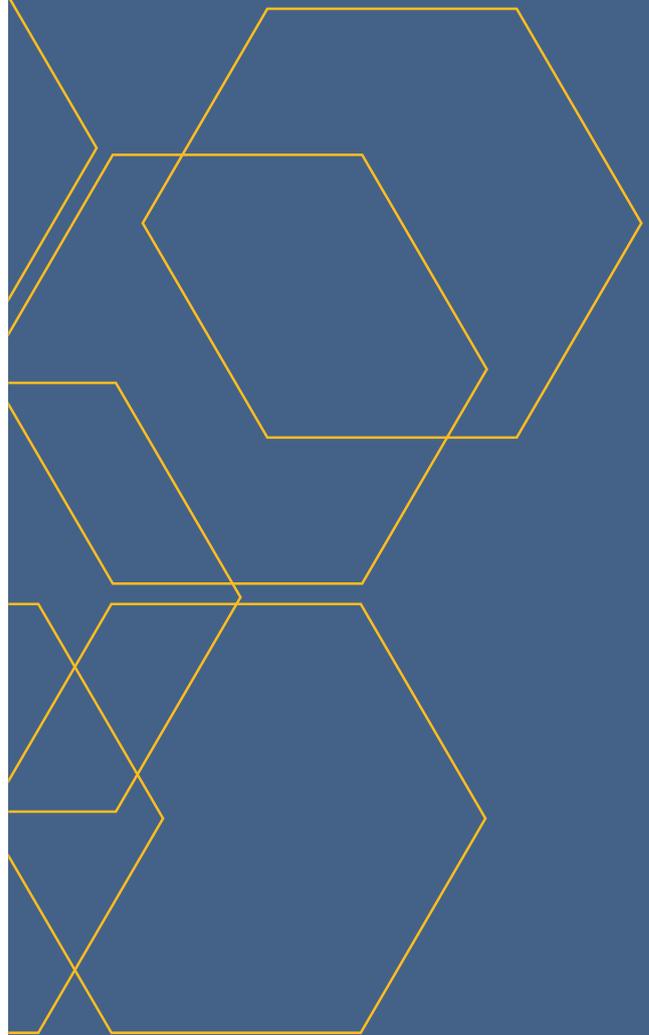
## DESCARBONIZACIÓN DE LOS ESTABLECIMIENTOS Y LA INFRAESTRUCTURA HOTELERA

1. **Calcular la huella de carbono y establecer planes de reducción de emisiones** de CO<sub>2</sub> en al menos hoteles y establecimientos de más de 250 trabajadores. Los planes deberían tener objetivos de reducción cuantificados a 5 años e incluir el alcance 3 que comprende emisiones indirectas de la cadena de valor, desplazamientos y viajes de la empresa y compra y uso de productos. Estas medidas serán obligatorias en poco tiempo ya que se está tramitando, en desarrollo de la Ley de cambio climático y transición energética, una modificación del RD 163/2014 sobre huella de carbono que lo contempla.
2. **Elaborar programas de auditorías energéticas y sistemas de gestión energética** en hoteles y establecimientos alojativos, dotados de una planificación detallada, que contemplen diagnósticos rigurosos y medidas de actuación calendarizadas.
3. **Promover planes de formación en ahorro y gestión energética destinados al personal** de los establecimientos hoteleros, con una parte más específica y de mayor contenido y profundidad para quienes trabajen en labores de mantenimiento y conservación.
4. **Desarrollar sistemas de gestión medioambiental (SGMA)**, fundamentalmente el sistema EMAS europeo, para establecer de manera participada con las personas trabajadoras mecanismos para la mejora en el comportamiento ambiental de la instalación. Complementariamente deberían desarrollarse sistemas de certificación como “hoteles justos laboralmente responsables”, que garanticen unas condiciones de trabajo de calidad.
5. **Incorporar energías renovables y autoconsumo** en los establecimientos que sustituyan a los sistemas energéticos convencionales, en coordinación con la ejecución de auditorías energéticas. El autoconsumo con energía fotovoltaica podría plantearse en la modalidad de autoconsumo colectivo junto a otros establecimientos cercanos o, incluso, en la modalidad de comunidades energéticas con otras empresas de la zona que implica no sólo compartir electricidad sino otro tipo de servicios energéticos.
6. **Desarrollar medidas de rehabilitación energética** específicas para ayudar a conseguir un balance energético neto cero, coordinados con los planes de auditorías energéticas.
7. **Elaborar planes de movilidad**, de forma participada con los representantes de los trabajadores, para los desplazamientos laborales y para los de los clientes y suministros de la empresa.
8. **Reducción del volumen de residuos** generados en el establecimiento actuando sobre las compras de productos y materiales, y evitando, por ejemplo, el sobreenvasado, los minienvases individuales en el aseo y en el comedor, las máquinas de vending, el ofrecimiento de agua envasada en plástico o tetrabrik o evitando el desperdicio alimentario.
9. **Establecer medidas para la reducción del consumo de agua**, tanto de concienciación de usuarios como en la gestión del riego o piscinas.
10. **Decidir en hoteles y restaurantes una política de consumo de productos locales y ecológicos**, en alimentación, pero también en otros suministros (productos de limpieza, aseo...).

# 7. CONCLUSIONES



- El peso del turismo en la economía española, los impactos negativos para el medio ambiente y las sociedades de los destinos donde más se ha desarrollado y donde se continúa desarrollando, y la acuciante realidad del cambio climático exigen, de todos los actores implicados, un esfuerzo común para virar pronto hacia un nuevo paradigma turístico.
- Es necesario abordar políticas y medidas transversales, coordinar los diferentes niveles de la administración y crear una base de discusión social efectiva que permita avanzar hacia la implementación de un proceso de Transición Ecológica Justa del Turismo.
- La tarea es compleja debido a la multitud de actores e intereses relacionados con la industria turística, y debe ser guiada por políticas ambiciosas y audaces.
- Esa transformación deberá estar acompañada por un cambio cultural en la forma en la que percibimos, imaginamos y practicamos nuestro tiempo de ocio y nuestros viajes.
- La radical transición ecológica del turismo reclama también un ejercicio de reflexión sobre el consumo compulsivo e inmediato de bienes y servicios característico de las sociedades postindustriales y, muy especialmente, sobre los valores que lo impulsan.



 FUNDACIÓN  
**PRIMERO  
DE MAYO**

 **ISTAS**