



La masificación, artificialización de superficies y exceso de construcciones en altura y extensión más la saturación hotelera hacen incompatible la sostenibilidad ambiental y el turismo en la costa mediterránea

Transición justa en el sector turístico

Mariano Sanz Lubeiro

Secretario Confederal de Salud Laboral y Sostenibilidad Medioambiental de CC OO

El turismo precisa un cambio hacia un modelo sostenible, apoyado en los valores naturales, empleo verde, descarbonización, distribución equitativa de los beneficios y remodelación económica de las regiones masificadas

Cuando se plantea que un sector tiene que afrontar la transición justa es porque ese sector necesita transformarse y reorientarse hacia la descarbonización y hacia la sostenibilidad medioambiental. Es decir, se parte del reconocimiento de que la dimensión y las características de esa actividad conllevan impactos medioambientales y climáticos y que hay que adoptar un conjunto de medidas de transición ecológica en ese sector.

En este sentido la 'Estrategia de Transición Justa', aprobada por el Gobierno español en febrero de 2019, considera el turismo como uno de los sectores más vulnerables al cambio climático y señala que requiere de una transición ecológica hacia un nuevo modelo, apoyado en los valores naturales y en la distribución equitativa de los beneficios y cargas del turismo, lo que supondría además una mejora del empleo en el sector.

Para determinar qué tipo de transición hace falta hay que reconocer qué tipo de consecuencias ocasiona el turismo en el medio ambiente y en el cambio climático y qué tipo de impactos tiene este último en el propio turismo. Las infraestructuras turísticas y el propio proceso de urbanización asociado suponen una transformación territorial con incidencia en los paisajes, en los ecosistemas

y en la artificialización de superficies, cuya afección más notoria, pero no única, se ha mostrado en las zonas de la costa española. Junto a ello, el turismo induce una elevada huella hídrica y una mayor generación de residuos.

Emisiones del transporte

Pero el mayor impacto del turismo en el cambio climático se produce por las emisiones de gases asociadas al transporte a los destinos turísticos. En España, el 92 % de las llegadas de turistas extranjeros se produjeron por vía aérea y, de los viajes internos, el 85,3 % se producen por carretera, el 7,8 % por avión y sólo el 6,6 % por ferrocarril. Esto indica que los medios de transporte más habituales para desplazarse a España o dentro de España son también los más contaminantes.

Además, hay que tener en cuenta que la aviación es el modo de transporte, ahora dependiente del queroseno (petróleo), para el que no existen a corto plazo tecnologías para su descarbonización. Los biocombustibles, la electrificación o el hidrógeno no son tecnologías de propulsión aérea que estén ahora disponibles, ni se prevé que lo puedan estar a medio plazo. La compañía Airbus ha anunciado que podría empezar a fabricar aviones con hidrógeno a partir de 2039. La única tecnología que puede considerarse viable es el llamado combustible sostenible de aviación (SAT), pero tiene un objetivo europeo de penetración en el tráfico aéreo del 6 % para 2030. Es decir, que en 2030, el 94% de los vuelos no estarían descarbonizados y no existen, por tanto, más fórmulas para la reducción de emisiones en el sector que la disminución de los vuelos.

El turismo es un sector muy importante para la economía española en términos de PIB, el 12,4 %, y de empleo, el 12,9 % a nivel nacional. Un empleo que, por cierto, tie-



En España, el 92 % de las llegadas de turistas se producen por vía aérea, modo con menos perspectivas de descarbonización
© Terabithia



Un turismo sostenible minimiza sus impactos sobre el territorio, el agua, los recursos, la biodiversidad y el patrimonio cultural

ne una elevada temporalidad y predominio de contratos a tiempo parcial indeseados, aunque están ahora disminuyendo como consecuencia de la aplicación de la reforma laboral. Pero el turismo tiene también importantes efectos sociales negativos, especialmente en zonas saturadas, que cada vez son más, principalmente en la costa mediterránea, islas y grandes ciudades. Muchas de éstas, sobre todo por la proliferación de pisos turísticos, han visto como los precios de la vivienda han aumentado hasta niveles insostenibles para la población residente o para la que necesita trabajar en ellas de manera temporal. Además, induce una homogeneización cultural y una banalización de las costumbres y usos sociales locales.

Pero ahora es también cada vez más evidente que el propio cambio climático está afectando a la actividad turística, principalmente por el aumento de la intensidad y la frecuencia de las olas de calor que se producen en casi toda la geografía española y que están empezando a hacer insostenibles las estancias. Esta tendencia hace que la de-

La Estrategia de Transición Justa considera al turismo uno de los sectores más vulnerables al cambio climático

manda turística se empiece a desplazar hacia zonas más templadas del norte peninsular, o europeo.

Estrategia de Turismo Sostenible 2030

Así pues, parece que el turismo es un sector muy importante del que no queremos ni podemos prescindir, pero que necesita transformarse para evitar estas externalidades sociales y esos impactos medioambientales. La propia Estrategia de Transición Justa mencionada anteriormente ya preveía la aprobación de una 'Estrategia de Turismo Sostenible 2030', que debería confeccionar y aprobar el Ministerio de Industria. Este documento se lleva elaborando desde 2022 y se basa en cinco ejes: gobernanza colaborativa, crecimiento sostenible, transformación competitiva, espacio turístico, empresas y personas, producto, marketing e inteligencia turística.

Pero a pesar de que las 'Directrices generales de la Estrategia de Turismo Sostenible de España', aprobadas por el Gobierno en 2019, ya indicaban que "es hora de plantearse si el modelo turístico puede mantenerse en la senda del crecimiento y responder a las necesidades no sólo del sector sino del territorio y de la ciudadanía en los términos actuales", los documentos preparatorios elaborados para

dicha Estrategia siguen enmarcados en el objetivo central del crecimiento de la oferta turística.

Los enfoques para la sostenibilidad de la actividad turística están, desde luego, presentes en esos documentos preparatorios, pero se centran más bien en la mejora ambiental de los destinos y los establecimientos turísticos en cuestiones como la gestión y uso del agua, la gestión de residuos, la mejora de la movilidad y la interconectividad de los destinos o la minimización de los impactos sobre los espacios naturales. Pero esto no es suficiente. En ningún momento se plantean la racionalización de la oferta turística en las zonas saturadas y la reorientación del modelo hacia un turismo verdaderamente sostenible, que quiere decir, un turismo que minimiza y controla sus impactos sobre el territorio, el agua, los recursos, la biodiversidad y el patrimonio cultural.

Todas las Administraciones Públicas y, por supuesto, todas las empresas del sector se instalan en la lógica del crecimiento de la oferta de todos los tipos y modalidades turísticas. Esto se aprecia de manera patente en la feria anual de FITUR, en la que la palabra "sostenibilidad" está muy presente, pero la perspectiva de una verdadera reorientación del modelo no aparece. Ninguna de las entidades o instituciones asociadas al sector parece considerar que masificación turística y sostenibilidad ambiental son conceptos incompatibles y que, incluso, la propia sostenibilidad económica del turismo puede estar ligada a que este realice profundas transformaciones, atenuando sus impactos y adaptándose al uso sólo de los recursos disponibles y a las alteraciones de la climatología que ya se producen. Solamente desde el ámbito de muchos departamentos universitarios de las zonas más concernidas por la actividad se están analizando y considerando estos desafíos de manera sensata.

Por otra parte, apenas se consideran los efectos que la movilidad turística tiene para la emisión de gases de efecto invernadero y para el cambio climático. Antes he mencionado cuales son los modos de transporte más usados por el turismo, tanto para ir a sus destinos como para moverse dentro de ellos. Entre ellos la aviación, que es el modo de transporte con emisiones de CO₂ relativas (por pasajero) más elevadas, cuya perspectiva de crecimiento hace inviable una política de reducción drástica de emisiones del 55 % en 2030 como plantean los informes científicos del IPCC o los compromisos internacionales.

Movilidad insostenible

Es incompatible alcanzar los objetivos de reducción de emisiones, por ende de mitigación del cambio climático con el aumento del tráfico aéreo. No cabe, por ejemplo, la ampliación de aeropuertos que supongan un aumento de los vuelos. No hay más opciones que reconducir este modo de transporte y sustituirlo, al menos parcialmente, por otros menos contaminantes y por un turismo más de cercanía, proximidad e interior, más diversificado y

Los medios de transporte más habituales son los más contaminantes

menos internacional. Desde Comisiones Obreras proponemos, por ejemplo, la medida, que se está adoptando en otros países europeos, de eliminar los vuelos en conexiones domésticas que tengan una alternativa ferroviaria en términos de tiempo de viaje y conectividad. Y en concreto para conexiones en tren entre ciudades de la península con tiempos de viaje inferiores a 4 horas que podrían evitar viajes en avión. Además, se viene reclamando la recuperación de servicios internacionales de trenes nocturnos



La electrificación en destinos de máxima presión, como la plataforma de acceso a la cumbre del volcán Teide (Tenerife) es imprescindible en la senda de una transición justa y responsable con los valores naturales © Terabithia



Se plantea eliminar los vuelos en conexiones domésticas que tengan una alternativa ferroviaria en términos de tiempo de viaje y conectividad, en concreto para conexiones en tren entre ciudades de la península con tiempos de viaje inferiores a 4 horas © Terabithia

Las estrategias no plantean la reorientación del modelo hacia un turismo verdaderamente sostenible

que podrían acercar a un buen número de turistas europeos utilizando después nuestra red de alta velocidad.

Junto a esto es preciso cambiar los modos de movilidad en los destinos turísticos, ahora dominados por la preponderancia del automóvil. Para ello no cabe sino impulsar y mejorar 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, donde la ausencia de transporte público es clamorosa, y tienen el mismo derecho que las ciudades. Asimismo, hay que desarrollar planes de movilidad específicos para destinos turísticos y áreas hoteleras, enfocados tanto al desplazamiento de

los turistas y visitantes como de los trabajadores del sector e impulsar la electrificación del parque de vehículos destinados a usos turísticos (vehículos de alquiler, taxis, flotas de empresas turísticas y hoteles).

Estas y otras medidas las hemos planteado en el estudio que ha realizado a nivel estatal el Instituto Sindical de Trabajo, Ambiente y Salud (ISTAS) de la Fundación 1º de Mayo de CC OO sobre ‘Transición energética y movilidad descarbonizada para un turismo sostenible’, en el que se han organizado encuentros de debate con actores empresariales, sociales e institucionales en destinos turísticos como Benidorm, Málaga, Barcelona y León.

En él, además de abordar las cuestiones relativas al transporte, hemos propuesto otras relacionadas con medidas que podrían establecerse para acotar el desarrollo urbano y la construcción de nuevos hoteles o alojamientos, a la construcción de nuevas infraestructuras turísticas como puertos deportivos o pistas de esquí o a posibles moratorias de pisos turísticos o de bares o restaurantes en centros urbanos saturados y masificados.

Descarbonizar la infraestructura hotelera

Además, hay que plantearse la descarbonización y mejora ambiental de los establecimientos y de la infraestructura hotelera, usando el instrumento de la huella de carbono para establecer planes de reducción de emisiones, implementando auditorías energéticas y sistemas de gestión energética y medioambiental, incorporando energías renovables y autoconsumo y reduciendo el volumen de residuos y el consumo de agua. Para todo ello habría que establecer planes formativos para las plantillas y sellos de calidad medioambiental que además incorporen criterios sociolaborales, de manera que se indujeran mejoras en las condiciones laborales de las personas trabajadoras del sector, tal como ha planteado la Federación de Servicios de CC OO con la propuesta de “hoteles justos laboralmente responsables”.

No cabe duda de que una reconfiguración del turismo y un cambio de modelo debería suponer trasvases de puestos de

Masificación turística y sostenibilidad ambiental son conceptos incompatibles

trabajo de unas zonas a otras. Trasvase que en cualquier caso se puede producir por la tendencia que señalaba anteriormente de los cambios en las preferencias de destinos por razones climáticas. Para ello son necesarias políticas de transición justa que protejan a los trabajadores y trabajadoras y reorienten los empleos a otros destinos o a otras actividades.

Este tipo de medidas orientadas a la diversificación productiva de zonas saturadas y muy dependientes de la aviación es lo que también hemos planteado en un estudio de ISTAS – F1M que contiene 43 ‘Propuestas en materia energética para un escenario de transición justa para el sector turístico en Canarias’, en los ámbitos del ahorro y la eficiencia energética, de las energías renovables, de la movilidad sostenible, de la sostenibilidad en los establecimientos turísticos y para la diversificación de la economía canaria. En este tipo de zonas y regiones turísticas el planteamiento de la diversificación es fundamental para recuperar actividades económicas primarias (agrícolas, ganaderas...) y para impulsar sectores industriales ligados, por ejemplo, a la transición energética que ofrezcan oportunidades de empleo a trabajadores de la hostelería.

Este es el tipo de medidas, entre otras, necesita el sector turístico para una transición justa en la perspectiva de la descarbonización y de la transición ecológica. Diversificación productiva de las economías locales concernidas, políticas activas de empleo verde y protección social, de formación profesional y adaptación para esas nuevas actividades. No es tarea fácil pero seguiremos trabajando en el estudio y las propuestas que creemos desde Comisiones Obreras debería contener un plan de transición justa para el sector turístico.

Descarga informe completo:



‘Transición energética y movilidad descarbonizada para un turismo sostenible’, Instituto Sindical de Trabajo, Ambiente y Salud (ISTAS) de la Fundación 1º de Mayo. Octubre 23
[WEB-231106_Informe_completo_TURISMO_SOSTENIBLE.pdf \(istas.net\)](#)