



# Aterriza: Guía para elaborar una política de viajes responsable con el clima

A menudo el transporte aéreo representa un gran porcentaje del impacto climático de las organizaciones. Muchas entidades que quieren contribuir a mitigar el calentamiento global se dan cuenta de que tienen que replantearse su modo habitual de realizar viajes de trabajo. Hay muchas formas de "aterrizar" este tipo de viajes. Esta guía muestra **9 medidas** que pueden ponerse en marcha en cualquier organización para adoptar **una política de viajes respetuosa con el clima**. Si bien las instituciones académicas y de investigación constituyen el principal destinatario de este documento, medidas similares a las aquí expuestas pueden ser desarrolladas por otras entidades como ONG, consultoras y otros tipos de empresas o colectivos.



## ¿POR QUÉ ACTUAR SOBRE LAS EMISIONES CAUSADAS POR LOS VIAJES?

El impacto climático de la aviación no puede ser infravalorado:

- La aviación es responsable del **6 %** del calentamiento global actual<sup>1</sup>. En conjunto esto supone de dos a tres veces el impacto sobre el clima de países como Alemania o Japón<sup>2</sup>.
- El **impacto climático** de la aviación es **tres veces mayor que el causado solo por sus emisiones de CO<sub>2</sub>**. Los vuelos provocan la formación de nubes, estelas de condensación y derivados del ozono que tienen un gran impacto en términos de calentamiento global<sup>1</sup>.
- El transporte aéreo es uno de los **sectores de más rápido crecimiento** a nivel mundial, además de ser uno de los que tiene muy poca mitigación real de sus emisiones. Se prevé que el volumen de tráfico aéreo global se duplique en menos de 20 años, predominantemente potenciado por el uso de combustibles fósiles. Aunque su crecimiento se ha visto truncado como consecuencia de la pandemia de la COVID-19, sus crecientes emisiones superan cualquier esfuerzo de combatir el calentamiento global.<sup>3</sup>

- Para las instituciones académicas y de investigación, las emisiones relacionadas a los viajes en avión a menudo suponen una **proporción muy significativa** de sus emisiones anuales de gases de efecto invernadero. La mayor parte de estas corresponde a unos pocos viajeros frecuentes y a un alto número de viajes intercontinentales.
- Igualmente, la **huella de carbono individual** de las personas trabajadoras se ve determinada en buena medida por la cantidad de viajes de negocios que realizan. Cualquier vuelo de larga distancia hará que su huella climática asociada al trabajo supere límites sostenibles.

## UNA DEMANDA DE ACOMPAÑAMIENTO BASADA EN UN AMPLIO CONSENSO SOCIAL

Países de todo el mundo suscribieron el Acuerdo de París para combatir el cambio climático<sup>3</sup>. La magnitud del reto es tan grande que ningún sector o actor social está exento de reducir sus emisiones, incluida la academia. Muchas personas dedicadas a la investigación sobre el clima demandan un cambio significativo de las prácticas actuales para así poder disminuir drásticamente las emisiones y prevenir las peores consecuencias del cambio climático. Las personas trabajadoras que están dispuestas a cambiar sus hábitos y prácticas para reducir sus emisiones necesitan

—y merecen- **orientación, apoyo y reconocimiento** por sus acciones. Las organizaciones, universidades y entidades de cualquier ámbito deben adoptar y explicar con claridad una posición respecto a su propia huella de carbono, así como entender y asumir lo que dicha postura significa en su forma de trabajar en el día a día.

Hay un creciente número de organizaciones, con las universidades e institutos de investigación al frente, que han empezado a poner en **marcha políticas** con el objetivo de reducir su huella de carbono en general, y aquella relacionada con los viajes en particular.

## NUEVE PASOS PARA “ATERRRIZAR” LA POLÍTICA DE VIAJES DE TU ORGANIZACIÓN

La mayoría de los siguientes pasos pueden realizarse tanto de abajo a arriba como de arriba hacia abajo. El análisis de los procesos desarrollados en organizaciones que han puesto en marcha estas medidas muestra que en la mayor parte de los casos las iniciativas surgen desde abajo, siendo este un esquema que proporciona buenos resultados. Sin embargo, la eficacia de las medidas requiere un importante apoyo por parte de la dirección o las personas líderes de las entidades (ver pasos 2 y 3).

### 1 COMPRENDER EL PROBLEMA Y SENSIBILIZAR



En primer lugar, resulta importante **analizar la cantidad de vuelos que se realizan por motivos de trabajo y las emisiones que dichos viajes generan**<sup>4</sup>. Esto puede requerir la realización de algunos ajustes en los procesos internos de seguimiento de los viajes, lo que debería ayudarnos a sensibilizar sobre el impacto ambiental de los viajes de trabajo y, por tanto, de la magnitud del problema.

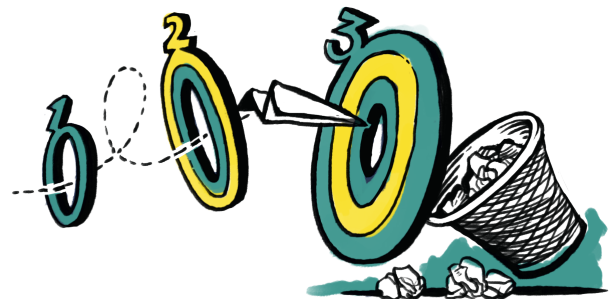
Circunstancias habituales suelen ser que la mayor parte de los viajes es realizada por un grupo muy pequeño de personas, que la mayoría de las emisiones están asociadas a **viajes de larga distancia**, y que gran parte del impacto se vea, además, multiplicado por el **viajar en clase business o primera clase**.

Este ejercicio puede emplearse para cuestionar los **procesos institucionales** que se ponen en marcha a la hora de tomar decisiones sobre viajes. ¿Quién está involucrado y es responsable de estas decisiones? ¿Qué criterios son considerados para tomar decisiones sobre los viajes? ¿Es el impacto climático uno de ellos? ¿Cómo puede la

organización mejorar la transparencia sobre su impacto climático y tomar decisiones de forma responsable? ¿Qué prácticas se pueden cambiar fácilmente (volar en clase turista, usar otros medios de transporte, eliminar reservas vacías, evitar que varios empleados vayan al mismo destino/evento, o replantearse hacer múltiples viajes a un mismo destino, etc.)?

Muchas universidades han realizado tesis de Máster y Doctorado para investigar la magnitud del problema de puertas adentro. Este puede ser un primer paso importante para **crear una base cualitativa y cuantitativa sobre la que cimentar cualquier acción posterior**.

### 2 ESTABLECE TU META Y DEFINE OBJETIVOS PARA ALCANZARLA



Una política institucional requiere el **compromiso de la alta dirección de la organización**. Por eso, se espera que sean las personas en puestos de liderazgo quienes determinen el objetivo en términos de reducción de huella climática y el papel de los viajes de trabajo en dicho objetivo. Diferentes experiencias sugieren que las acciones en sentido de

abajo a arriba tienen un alcance efectividad limitados, incluso si son muy importantes para sensibilizar, si la dirección no se implica en el proceso.

Normalmente, una política de **reducción de los impactos climáticos** incluye un objetivo de reducción de emisiones de las operaciones de las que uno es responsable. El Acuerdo de París de 2015 sobre lucha contra el cambio climático puede tomarse como una referencia aceptada: las emisiones de gases de efecto invernadero han de disminuir en al menos un 80-90 % en 2050, comparado con 1990, hasta llegar a convertirse en cero (neutralidad en carbono). Esto podría convertirse en una simple regla como “reducir las emisiones de gases de efecto invernadero en un 50 % cada 10 años a partir de ahora”. Un proceso de reducción continua puede iniciarse estableciendo un **objetivo absoluto** como “no más de X toneladas en el año Y” o un **objetivo relativo** como “reducir las emisiones continuamente en un x% hasta el año Y”. El objetivo seleccionado puede anunciarse a través de un **compromiso público**, por ejemplo rellenando la encuesta en la página web de Stay Grounded (<https://es.stay-grounded.org/las-organizaciones-empresas-se-quedan-en-tierra/encuesta-para-organizaciones/>).

Establecer un objetivo puede convertirse en una tarea difícil que requiere de un importante trabajo de incidencia para incluir a todas las áreas de la organización. Normalmente es crucial involucrar a la alta dirección para establecer un objetivo que aplique al conjunto del personal. Pero incluso si no se consigue establecer un objetivo, ello no significa que no puedan usarse otras **medidas voluntarias** para crear responsabilidad; **dichas medidas pueden ser útiles para posteriormente establecer objetivos oficiales** y políticas activas de reducción de vuelos.

3

### REDUCE EL NÚMERO DE VUELOS



Promover de forma proactiva políticas que reduzcan el número de vuelos es algo fundamental. No obstante, si bien algunas personas pueden apoyar este tipo de medidas, no debemos negar el hecho de que a menudo se asocia volar con un símbolo de estatus. Por ello, es previsible que se produzcan ciertas resistencias frente a cambios sustanciales en esta manera tradicional de viajar y el prestigio tradicionalmente asociado a ella.

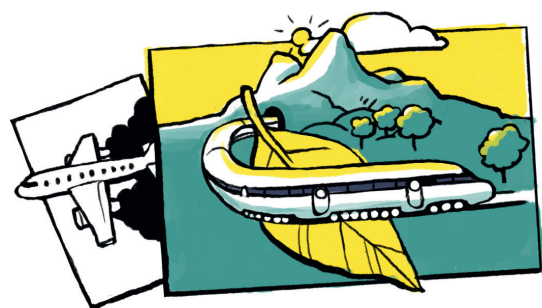
Existen muchas maneras de reducir el número de vuelos.

- **Sustituir vuelos por viajes en medios terrestres**, especialmente en tren. Cada vez más organizaciones no permiten ya vuelos de corta distancia para destinos de menos de 800 km. u 8 horas de viaje<sup>5</sup>. El tren empieza a ser un medio muy demandado para viajes de ese tipo en Europa.
- **Limitar el número de vuelos regionales y de larga distancia por persona**, diferenciándolo a veces por categorías funcionales. Una restricción del número de viajes se convierte en un incentivo para elegir más concienzudamente el evento y el destino, y promueve una mejor valoración de los costes y beneficios de cada viaje.
- **Reducir de manera progresiva el número de vuelos por persona o el número total de millas viajadas** puede también ser otro incentivo para que las plantillas sean más productivas y creativas para cumplir con los objetivos profesionales.

Algunas de las medidas mencionadas anteriormente habrían sido consideradas imposibles o escandalosas antes de la generalización de las restricciones a los vuelos como respuesta a la pandemia de COVID-19. **Desde entonces casi todo el mundo ha aprendido a celebrar sus reuniones de manera diferente y ser más productivo utilizando medios virtuales**. Las experiencias van desde interacciones entre dos personas a talleres virtuales, proyectos y conferencias internacionales. Estas experiencias deberían formar parte de la nueva normalidad. Muchas actividades y formas de trabajar antes consideradas imposibles se convierten en factibles cuando elementos de fuerza mayor como una pandemia o la reducción de nuestro impacto climático son aceptados.

4

### CREA CONDICIONES QUE FACILITEN VIAJES MÁS RESPETUOSOS CON EL CLIMA



Las prácticas muy arraigadas necesitan en muchos casos ser revisadas para crear condiciones que favorezcan las reuniones virtuales o formas de viajar con menor impacto climático. Algunas posibilidades para conseguirlo serían:

- **Considerar la cantidad de emisiones equivalentes de CO<sub>2</sub> del viaje planificado como un criterio explícito para decidir la forma de viajar.** Hay muchas calculadoras<sup>6</sup> fáciles de usar para comparar las emisiones de cada tipo de viaje.
- Si el proceso para decidir la forma de viajar está fundamentalmente basado en criterios económicos, **establece un precio por el carbono emitido**<sup>7</sup>. Esta medida tan simple puede suponer una internalización de los costes externos de los diferentes modos de viajar que no se han tenido en cuenta.
- Cuando volar sea necesario, se debe elegir la opción con menor impacto climático: **restringir considerablemente el uso de primera clase y business** no solo es más económico, sino que también reduce el impacto climático por milla viajada. Igualmente, **los vuelos directos deben ser priorizados sobre los vuelos indirectos**, ya que desvíos y despegues suponen un aumento adicional de las emisiones del viaje.
- Ofrecer **incentivos a los modos de viaje con menor impacto climático**. Por ejemplo, las reservas de viajes por parte de las organizaciones han de otorgar preferencia al tren como primera opción. Los incentivos pueden incluir reservar por defecto billetes de tren en primera o compartimentos individuales en coches cama y trenes nocturnos.
- Estas opciones también necesitan sortear algunos obstáculos formales. Para ello puede ayudar reconocer que **el tiempo de viaje (o al menos una parte de él) es tiempo de trabajo** y que los sobrecostes de los billetes de tren deben ser aceptados si se tiene en cuenta que el conjunto de los costes sociales y ambientales provocados se reduce debido al menor impacto climático.
- No hace falta decir que **los equipos y tecnologías destinadas a la comunicación a distancia deben ser accesibles para todas las personas de la organización en todo momento**. El hardware y el software necesarios han de estar disponibles y el personal debe estar capacitado para que realizar una videoconferencia sea tan sencillo como coger el teléfono.



presupuestar los recursos apropiados para la realización de reuniones virtuales o para contemplar opciones de viaje climáticamente más neutras.

Cuando se planifiquen **reuniones físicas**, es necesario realizar un esfuerzo por evaluar de forma realista tanto su necesidad, como su frecuencia y el número de personas que viajan. Una regla común es que solo la primera reunión sea presencial, pudiendo ser el resto de encuentros virtuales. Otro ejemplo es la asistencia a conferencias. Algunas instituciones limitan el número de personas que viajan al mismo evento, eligiendo personas delegadas que representen el trabajo del grupo y ofrezcan información del evento a su equipo a su regreso<sup>8</sup>.

Finalmente, a la hora de organizar reuniones se debe considerar debidamente la **localización del encuentro**. Una localización central con óptimas conexiones en transporte terrestre y con la adecuada infraestructura para realizar reuniones virtuales puede reducir tanto los tiempos de viaje como la huella de carbono de los desplazamientos. Organizar reuniones fuera de la propia institución puede suponer más trabajo, pero tiene que ser parte de los aspectos a considerar si realmente queremos mitigar el impacto climático de la actividad.

En muchos casos, **una reunión física no tiene por qué ser necesaria**, ya que las cuestiones a abordar pueden ser **trabajadas a distancia**. Existen ya muchas maneras de organizar grandes eventos internacionales en línea<sup>9</sup>, incluyendo opciones para permitir charlas paralelas e intercambios entre las personas participantes, con el beneficio adicional de que un mayor número de personas puede participar desde diferentes partes del mundo.

## 5

### SÉ INTELIGENTE: PLANIFICA CON ANTELACIÓN

**Buena parte de los viajes puede ser planificada con antelación.** Cuando se diseña un proyecto, se eligen los socios, se establecen las actividades y se fijan los calendarios, se puede realizar una previsión de cuándo será necesaria la organización de reuniones o encuentros. En esta **fase de planificación** se pueden prever los mecanismos para poder realizar intercambios sin la necesidad de desplazarse físicamente. Se trata también de un momento adecuado para

## 6

### GENERA SENTIMIENTO DE RESPONSABILIDAD

Habitualmente, el impacto climático de un medio de transporte específico no constituye un criterio que se tome en cuenta a la hora de organizar y financiar viajes. Cualquier política institucional que quiera mejorar la sostenibilidad de sus desplazamientos ha de tener en cuenta este aspecto. Y, llegado el caso, es necesario disponer de reglas que permitan decidir si los beneficios esperados de un viaje compensan sus costes en términos de emisiones.



Una herramienta que puede ayudar a generar ese sentimiento de responsabilidad es un árbol de decisión sobre viajes que lleve a cada persona a cuestionarse de manera específica sobre la necesidad del desplazamiento y las alternativas de medios de transporte de bajas emisiones<sup>10</sup>. La transparencia en la toma de decisiones de una institución puede ayudar a desarrollar una cultura nueva. Al permitir que se conozca abiertamente qué viajes se consideran necesarios y cuáles son mejor evitar, se están inspirando valores como el aprendizaje, el espíritu de equipo, la justicia y un sentimiento de perseguir un objetivo común.

Los objetivos han de venir acompañados de un seguimiento de la realización de progresos. Esto puede suponer un gran reto, ya que organizaciones de gran tamaño pueden no realizar ellas mismas sus reservas de vuelos y, por tanto, acceder a toda la información relacionada con dichas reservas. Algunas universidades belgas y suizas pueden compartir experiencias sobre el complejo camino hacia un seguimiento exhaustivo de las emisiones de sus viajes<sup>11</sup>. El Instituto de Medio Ambiente de Estocolmo es un buen ejemplo del establecimiento de objetivos, monitoreo y políticas medioambientales<sup>12</sup>

7

## TRABAJA EL CAMBIO CULTURAL



Idealmente, los medios de transporte más sostenibles se convertirán en **la nueva normalidad**. Esto requiere un cambio cultural mediante el cual las actividades intensivas en carbono sean consideradas socialmente inaceptables de igual manera que lo es fumar en interiores o beber alcohol en el trabajo.

Algunas formas de motivar el cambio cultural pueden ser **resaltar la necesidad** de adoptar otras formas de viajar u otorgar un **reconocimiento a aquellos comportamientos**

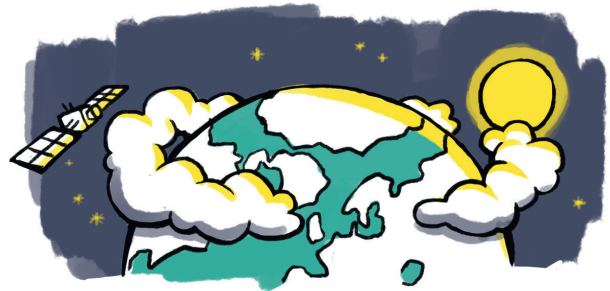
**responsables con el clima**. Ese reconocimiento puede acompañarse de un firme respaldo institucional a las maneras más limpias de viajar, así como a la consecución de objetivos de reducción de emisiones. Para alcanzar el éxito es crucial que todos los niveles jerárquicos de la entidad, incluida la dirección, participen activamente en estas iniciativas.

Este nuevo enfoque debe proporcionar un reconocimiento positivo a los medios de transporte más sostenibles, al tiempo que se reduce cuantitativa y cualitativamente la importancia de los viajes en avión. Todos aquellos beneficios que se generan en el marco de programas de vuelos frecuentes deben ser eliminados y asociados a viajes frecuentes en medios de transporte sostenibles.

**Parte de este cambio cultural también está relacionado con el miedo a perderse algo al no estar presente o no participar en una reunión**. Muchos encuentros tienen una baja productividad y resultados poco destacables. Sin embargo, en numerosos casos las personas necesitan participar por miedo a encontrarse en desventaja frente a otras personas o entidades, o a ser potencialmente dejadas al margen de información importante<sup>13</sup>. Esta inercia de reuniones inútiles y encuentros internacionales de dudosa eficacia debe ser eliminada si queremos producir cambios positivos en nuestros equipos.

8

## MOVILÍZATE POR CAMBIOS ESTRUCTURALES



La lucha contra el cambio climático adolece de cierta falta de unidad en cuanto a los movimientos que la defienden. Las acciones individuales no son suficientes. Por tanto, **es importante convertirse, de alguna manera, en un/a activista**. Difunde el mensaje sobre maneras de reducir las emisiones de los viajes en otras organizaciones o instituciones de tu ámbito profesional (investigación, empresa privada, academia, ONG, etc.). Debate con tus colegas sobre las medidas comentadas en este documento.

**Promueve una aceptación más generalizada de reuniones a distancia** y una responsabilización más real por los objetivos climáticos. Defiende cambios en las **reglas de financiación**, por ejemplo, para que se acepten costes más elevados asociados a viajes más limpios. **Intercambia**

experiencias con otras organizaciones, como por ejemplo la Mesa Redonda para la Sostenibilidad de los Viajes Académicos<sup>14</sup>.

9

## Y CUANDO NADA DE LO ANTERIOR FUNCIONA...



Cambiar prácticas y comportamientos es difícil. Pagar dinero por compensar emisiones es fácil... pero no está nada claro que compensar emisiones realmente sirva para frenar el cambio climático. En la web de Stay Grounded puedes encontrar información sobre **los aspectos problemáticos de considerar que el transporte aéreo puede llegar a ser verde, así como sobre los logros reales de la compensación de emisiones**<sup>15</sup>. Por otro lado, la compensación va en contra de los cambios políticos a largo plazo necesarios para prevenir el calentamiento global ahora y en el futuro. La compensación de emisiones es mencionada en este documento únicamente con el objetivo de ofrecer un listado completo de posibles medidas.

## ENLACES ÚTILES E INFORMACIÓN ADICIONAL

**Ejemplos y políticas de universidades** que han decidido reducir sus vuelos: <https://stay-grounded.org/organisations/change-travel-policy/#universities>

Para ver un resumen de las diferentes medidas adoptadas por universidades de todo el mundo, consulta el **"Map of Academic Travel Reduction and Offsetting Projects"** elaborado y mantenido por Agnes Kreil de la ETH Zürich: <http://bitly.ws/9Uly>

El **"Travel Better Package"** de Sustainability Exchange, producido por la Alianza por la Sostenibilidad en la Educación (EAUC), tiene como objetivo apoyar la reducción del uso del avión en el sector académico: [https://www.sustainabilityexchange.ac.uk/travel\\_better\\_package](https://www.sustainabilityexchange.ac.uk/travel_better_package)

**Ejemplos de buenas prácticas y de organizaciones** "con los pies en la tierra": <https://stay-grounded.org/organisations/examples/>

### Publicado por

Stay Grounded Network

En colaboración con Zeroing Flying

Autores: Jens Borken-Kleefeld & Susanne Hanger-Kopp

Editora: Michaela Leitner

Diseño: Alexander Neubauer

c/o Kollektiv Periskop

Neustiftgasse 36, 1070 Wien, Austria

[www.stay-grounded.org](http://www.stay-grounded.org)

[info@stay-grounded.org](mailto:info@stay-grounded.org)

Para donaciones, por favor visítanos en:

[stay-grounded.org/donation](https://stay-grounded.org/donation)



## REFERENCIAS Y BIBLIOGRAFÍA

- <sup>1</sup> Lee, D. S. et al. (2020): The contribution of global aviation to anthropogenic climate forcing for 2000 to 2018. Atmospheric Environment 117834 (2020). <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S1352231020305689>
- <sup>2</sup> Rocha, M. et al. Historical Responsibility for Climate Change – from countries emissions to contribution to temperature increase (2015). Climate Analytics, PIK. [https://www.climateanalytics.org/media/historical\\_responsibility\\_report\\_nov\\_2015.pdf](https://www.climateanalytics.org/media/historical_responsibility_report_nov_2015.pdf)
- <sup>3</sup> UNFCCC Paris Agreement on Combating Climate Change (2015). <https://unfccc.int/process-and-meetings/the-paris-agreement/what-is-the-paris-agreement>
- <sup>4</sup> El calentamiento generado por la aviación es tres veces superior al provocado únicamente por sus emisiones de dióxido de carbono (ver referencia 1). Los diferentes tipos de emisiones son a menudo consolidados en una única escala denominada "emisiones equivalentes en CO<sub>2</sub>". Por ello, en este documento se tiene en cuenta el calentamiento producido por los diferentes agentes, no solo el CO<sub>2</sub>.
- <sup>5</sup> E.g. University Ghent: <https://stay-grounded.org/project/university-ghent/>
- <sup>6</sup> E.g. <https://www.atmosfair.org> or [www.ecopassenger.org](http://www.ecopassenger.org)
- <sup>7</sup> La Escuela de Estudios Forestales y Ambientales de la Universidad de Yale añade cantidades fijas a los costes de los vuelos dentro y fuera de los EE. UU. como forma establecer un precio a las emisiones de carbono.
- <sup>8</sup> Es el caso de PwC y Arcadis en Holanda.
- <sup>9</sup> En el siguiente enlace hay diferentes guías para organizar eventos on line: <https://stay-grounded.org/organisations/change-travel-policy/#conferences>
- <sup>10</sup> Código de Conducta para apoyar una cultura de investigación baja en emisiones de carbono del Tyndall Centre for Climate Change Research: <https://www.tyndall.ac.uk/travel-strategy>
- <sup>11</sup> Véase Vrije Universiteit Brussels (<https://www.vub.be/duurzaamheid/carbon-footprint#travel-abc>) y ETH Zurich (<https://ethz.ch/services/en/organisation/executive-board/vice-president-infrastructure/mobilitaetsplattform/air-travel.html>)
- <sup>12</sup> Por ejemplo, la política ambiental del Instituto de Medio Ambiente de Estocolmo incluye un objetivo voluntario de mitigación de emisiones de carbono. <https://www.sei.org/about-sei/organization/governance/environmental/>
- <sup>13</sup> Neuhauser, Charlotte. (2002). Learning Style and Effectiveness of Online and Face-to-Face Instruction. En: American Journal of Distance Education. 16. 99-113. [https://www.researchgate.net/publication/248940538\\_Learning\\_Style\\_and\\_Effectiveness\\_of\\_Online\\_and\\_Face-to-Face\\_Instruction](https://www.researchgate.net/publication/248940538_Learning_Style_and_Effectiveness_of_Online_and_Face-to-Face_Instruction)
- Wynes, S. and et al. (2019). Academic Air Travel Has a Limited Influence on Professional Success. In: Journal of Cleaner Production 226. 959-967. <https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S0959652619311862>
- <sup>14</sup> Mesa Redonda para la Sostenibilidad de los Viajes Académicos: <https://businessstravelroundtable.ac/>
- <sup>15</sup> <https://stay-grounded.org/get-information/#offsetting> <https://stay-grounded.org/green-flying-report/>