A escala global, el turismo genera cerca del 8,8 % de las emisiones mundiales de gases de efecto invernadero, responsables del calentamiento global. Medidas como incentivar el tren frente al avión en trayectos que lo permitan, exigir alojamientos más eficientes en carbono y promover un suministro alimentario con menor huella pueden ayudar a paliarlo.

[ILUSTRACIÓN: MEGANE ADAM / ISTOCK]

A escala global, el turismo genera cerca del 8,8 % de las emisiones mundiales de gases de efecto invernadero, responsables del calentamiento global. Es decir, unas 5,2 gigatoneladas de CO_2 equivalente (CO_2e), la medida métrica utilizada para cuantificar este impacto. Para colmo, en la última década las emisiones del sector crecieron casi el doble de rápido que las de la economía mundial.

La Organización Mundial del Turismo y el Foro Internacional del Transporte estiman que, si no se toman medidas, el transporte turístico emitirá un 25 % más entre 2016 y 2030. Para frenar esta trayectoria, la *Declaración de Glasgow sobre Acción Climática en el Turismo* ha hecho un llamamiento a reducir a la mitad el impacto climático del sector antes de 2030 y lograr "cero emisiones netas" lo antes posible.

España está en el centro de este dilema. El turismo representa más del 12 % del PIB y del empleo, lo que nos sitúa entre los países más dependientes del turismo. Al mismo tiempo, esta actividad es responsable de entre el 10 % y el 15 % de las emisiones nacionales. Para reducirlas, primero debemos saber cómo se producen.

La primera radiografía detallada de quienes viajan desde España

En un estudio reciente hemos analizado a nivel de consumo la huella de carbono de los turistas españoles. El equipo encuestó a 980 turistas sobre su viaje más caro a lo largo de 2023. Se calcularon sus emisiones en transporte, alojamiento, comida, compras y ocio.

El resultado medio por viaje es de 662 kilos de CO_2e, con una estancia promedio de 6,7 noches. Esto equivale a la décima parte de las emisiones anuales totales per cápita (5,95 toneladas de CO_2e/año). O lo que es lo mismo, en menos de una semana viajando emitimos más que en cinco semanas en casa.

El transporte genera casi la mitad de esas emisiones (48%), siendo la principal causa el viaje de ida y vuelta al destino. La comida, el ocio y las compras suman un 33 %. El alojamiento aporta cerca del 20 %. Comer y beber, tanto dentro como fuera del hotel, suman en torno a una quinta parte de la huella total del viaje.

La diferencia entre viajar dentro y fuera de España es determinante. Para destinos nacionales, la huella por viaje es de unos 493 kilos de CO_2e. Para destinos internacionales, sube a casi 898 kilos. La razón principal es el uso de avión para los viajes de larga distancia.

No solo importa cuántos viajes se hacen, sino cómo y a dónde

El estudio confirma un patrón claro: a mayor renta, mayor huella turística. Las personas con ingresos mensuales superiores a 3.500 euros generan muchas más emisiones que las personas con menos recursos, porque viajan más lejos y gastan más en el destino. Es decir, lo que gastamos en vacaciones predice bien

nuestra huella de carbono.

También se observan diferencias geográficas. Las personas residentes en las áreas metropolitanas de Barcelona y Madrid presentan las emisiones por viaje más altas, mientras que algunas provincias del interior registran valores mucho más bajos.

Los datos encajan con estudios internacionales, que muestran cómo un porcentaje relativamente pequeño de viajes de larga distancia puede concentrar una parte muy importante de las emisiones del turismo. Y apuntan a una paradoja: las personas con más estudios no emiten menos. Al contrario, pues suelen tener más ingresos y, por ello, viajan más lejos y más a menudo.

En paralelo, España ya está empezando a notar los efectos del calentamiento sobre su modelo turístico. Informes del Banco de España y otras entidades financieras indican que el turismo se está desplazando desde el Mediterráneo a destinos del norte con veranos más frescos. Por tanto, el cambio climático obliga a repensar tanto la oferta turística como la forma de moverse.

Este mapa de emisiones informa a las políticas públicas para actuar donde realmente se concentra la huella. Por ejemplo: incentivar el tren frente al avión en trayectos que lo permitan, mejorar el transporte público en los destinos, exigir alojamientos más eficientes en carbono y promover un suministro alimentario con menor huella.

Algunas ciudades, como Valencia, ya han empezado a calcular y certificar la huella de carbono del turismo. Extender estas mediciones a otros destinos ayudaría a mejorar las inversiones y promociones turísticas.

Por otra parte, las decisiones individuales no sustituyen a las políticas, pero son importantes y la mayoría están al alcance de cualquier turista: elegir destinos más cercanos, priorizar el tren cuando sea posible, reducir el número de vuelos a cambio de estancias más largas, evitar compras innecesarias o bufés desproporcionados, así como optar por alojamientos y operadores con planes de reducción de emisiones. La compensación voluntaria de la huella de carbono también puede ser útil como complemento de las reducciones, siempre que se base en proyectos verificados y de calidad. Este mecanismo se explorará con más detalle en la segunda parte de este estudio.

En un país líder en turismo como España, asumir el verdadero coste climático de las vacaciones y cambiar hábitos de viaje ya no es una opción estética. Se trata de una condición indispensable para que el sector siga siendo un motor económico, más competitivo y con menor impacto ambiental.