

Joan Buades

## Petróleo por las nubes y tasas climáticas: la aviación turística, en caída libre

A punto de entrar en el quinto aniversario de la crisis actual, parecería como si el sector turístico lo estuviera resistiendo mejor que nadie. Para el 2012, su lobby publicitario anuncia que [se superarán los 1.000 millones de turistas internacionales](#) (*Caribbean News Digital*, 08/03/2012) con un crecimiento envidiable del 2,8% del sector respecto de 2011. Para remachar el clavo, Marriott International, la segunda cadena hotelera del mundo, se atreve a proclamar una [nueva «edad de oro» para el turismo global](#) (01/25/2012).

Pero no haga caso de tan importantes *lobbies* de la «industria sin chimeneas». En realidad, el 2012 podría representar el «cenit del turismo» planetario. El punto débil es la aviación. El tráfico aéreo constituye uno de los sectores punta del industrialismo, capitalista o no. Entre el año 2000 y 2007 ha crecido de un 38% hasta alcanzar unas cifras totales de 2.000 millones de pasajeros, una tercera parte de los cuales, aproximadamente, son turistas. La previsión de crecimiento que se proclama desde el interés comercial directo sigue siendo espectacular: [¡de las 815.000 millas viajadas en 2011, a 1,5 billones dentro de 20 años!](#) (*AOPA Online*, 15/03/2012).

El problema no radica en las expectativas de demanda turística ni de más aviones. Ni que sea por las importantes reservas de deseos a satisfacer en las economías «emergentes» (como China, India o Brasil) con cientos de millones de nuevos clientes deseosos de disfrutar de los mismos niveles de consumo del Norte, por aquí no hay «peligro». Para entender lo que realmente está pasando y por qué estas previsiones fracasarán debemos fijarnos en dos factores limitantes cruciales: ¿qué está pasando con los dos cenit silenciosos que condicionan el futuro de nuestra especie?. El primero, el fin del petróleo barato, el llamado «cenit del petróleo». El otro, el calentamiento global galopante, el «cenit del clima agradable» para la vida humana sobre el Planeta. No son preocupaciones de cuatro alocaos, no creáis. Por ejemplo, el *Financial Times* avisaba recientemente que los precios del petróleo estaban más altos que nunca desde el verano de 2008, que alcanzaron el récord histórico (147 \$ el barril). De hecho, en septiembre de 2008, cuando quebró Lehman Brothers y se iniciaba la crisis actual, el precio del Brent era de 99 \$ y ahora roza los 125 \$ el barril. Si miramos un poco atrás, hace apenas ocho años, [en febrero de 2004, el coste era de apenas 30 \\$](#) (*Index Mundi*, 20/03/2012). Medido en euros, la crisis con Irán hacía que las últimas semanas el petróleo batiera su coste máximo absoluto, 94,2 € a finales de marzo respecto a los [93,1 € que valía el barril en julio de 2008](#) (*Reuters*, 23/02/2012). Según [Lloyds](#), una de las instituciones financieras más respetadas del orden neoliberal, los costes del petróleo estarían subestimados y pueden esperarse precios de hasta 200 \$ / 150 € para el 2013, por el efecto combinado de extracciones cada vez más raras y caras y la explosión de la demanda en China e India (*The Guardian*, 11/07/2010).

Por el lado del clima, la cosa se está poniendo muy fea también. A pesar de que la industria aérea consiguió no ser incluida en el Tratado de Kioto (1997-2012), ahora se está imponiendo la evidencia de que el impacto climático del transporte aéreo y marítimo es creciente, mucho más relevante que lo que se había reconocido hasta ahora y que no puede seguir quedando impune. Un reciente [informe insólito encargado por los ministros de finanzas del G20](#) propone gravar con

una tasa de 25 \$ la tonelada de carbono quemada en aviones y barcos, lo que permitiría recaudar 40.000 millones de dólares en 2020 y reducir las emisiones de este transporte entre el 5 y el 10% (*The Guardian*, 21.7.2011). Todo ello mientras entraba en vigor el 1 de enero de 2012 la tasa sobre el CO2 de los aviones que vuelan a y desde Europa. La medida, inédita en el mundo, ha abierto una [guerra comercial entre la UE y China y EEUU](#), que se niegan a pagar por contaminar (*El País*, 06/02/2012). Lluve sobre mojado porque, en medio de una enorme resistencia del lobby de las compañías aéreas, los dos principales mercados europeos emisores de turistas aéreos, el [Reino Unido y Alemania](#), aplican desde el otoño de 2010 sendas tasas aéreas a cuenta del desgaste climático asociado (Wikipedia).

Sin perder de vista el sostenido impacto añadido de la crisis para el poder de consumo de las clases medias y bajas del Norte, este doble «cenit» del petróleo barato y del clima agradable está empezando a derrumbar los cimientos del *boom* aéreo que hemos vivido durante la última década. A pesar de que ni lo mencionen oficialmente, este es el trasfondo que explica el derrumbe de los resultados de [Thomas Cook](#), -70% del precio en las acciones (*El País*, 11/22/2011), y de [TUI](#) (*Financial Times*, 07/02/2012), los principales touroperadores europeos. Obviamente, el encarecimiento radical de los precios del combustible está en la base de la reciente quiebra de una serie de compañías *low cost* como la catalana [Spanair](#) (*El País*, 01/30/2012), una de las [seis que han cerrado definitivamente en lo que llevamos de 2012](#) desde Australia a Europa (*Hosteltur*, 02/20/2012). El fin del petróleo a precio tirado drena ahora mismo los resultados de compañías aéreas bandera como la brasileña [TAM](#), la primera de América Latina (*Financial Times*, 13/02/2012); [IAG](#), la alianza de British Airways e Iberia (*Hosteltur*, 01/03/2012); [Vueling](#), la división *low cost* de Iberia (*Hosteltur*, 02/20/2012), por no hablar del [conjunto de las norteamericanas](#) (*Reuters*, 21/02/2012). De hecho, la propia IATA, el organismo que regula el tráfico aéreo internacional, advertía hace poco que en su conjunto [el sector de la aviación podría llegar a perder 5.000 millones de dólares este año](#) debido al impacto de un incremento aún mayor del combustible a raíz de un nuevo conflicto con Irán (*US News*, 03/20/2012). En un mercado tan relevante como el alemán, [Lufthansa](#) ha entrado en pérdidas por el efecto combinado de la explosión del precio del combustible y el coste de la tasa climática sobre los billetes (*Hosteltur*, 16/03/2012), mientras que [Air Berlín](#), con gravísimos problemas de liquidez, se ha salvado del cierre *in extremis* porque se ha vendido a Etihad, la compañía pública del emirato de Abu Dhabi (*Expansión*, 19/12/2011). El impacto regional de la entrada en vigor y el encarecimiento progresivo de la tasa aérea por pasajero británico está teniendo un [especial impacto en el Caribe](#), donde se habla de una reducción de unos el 7% del número de turistas procedentes del Reino Unido (*Caribbean News Digital*, 01/24/2012).

Como ciudadanía crítica, la contemplación de esta lluvia de noticias aisladas en la prensa convencional debería ponernos en alerta sobre la realidad en la sombra que se oculta. La edad de oro del turismo, basada en la multiplicación de los vuelos a bajo coste gracias a un petróleo de precio irrisorio, ya ha pasado y lo que tenemos por delante es una situación de creciente emergencia planetaria en materia climática y de justicia global. En la carrera para proteger el clima común, el fin de la aviación *low cost* está, afortunadamente, muy cercano.