

revista de ANÁLISIS TURÍSTICO



AECIT
ASOCIACIÓN ESPAÑOLA DE
EXPERTOS CIENTÍFICOS EN TURISMO

Segundo semestre de 2007

Núm. 4

SUMARIO

ARTÍCULOS

“La política turística como parte de la política económica”

María de la O Barroso González y David Flores Ruiz

“Caracterización del comportamiento innovador de las empresas hoteleras españolas”

María Concepción López Fernández, Ana María Serrano Bedia y Raquel Gómez López

“Segmentación de la demanda turística: un análisis aplicado a un destino de turismo cultural”

Arturo Molina Collado, David Martín-Consuegra Navarro, Águeda Esteban Talaya y Estrella Díaz Sánchez

“Propuesta de dos índices para la medición de la competitividad de los destinos de sol y playa del Mediterráneo: avance de resultados desde el punto de vista de la demanda”

Jaume Garau Taberner

“Análisis de la confianza y el compromiso percibido por el consumidor como variables clave en las relaciones entre los clientes y las agencias de viaje minoristas”

Leticia Suárez Álvarez, Rodolfo Vázquez Casielles y Ana María Díaz Martín

“El turismo rural en la Comunidad de Madrid”

José Manuel Delgado del Castillo

DEBATE

“Turismo y cambio climático”

Juan Ignacio Pulido Fernández (coord.)

NOTA

“¿Eco-escepticismo?”

Robert Lanquar

RESEÑA

ROCA ROCA, Eduardo; CEBALLOS MARTÍN, M^a Matilde; PÉREZ GUERRA, Raúl. “Código de Turismo”

Editorial Aranzadi, 2007

Gerard Valls Tuñón



AECIT
ASOCIACIÓN ESPAÑOLA DE
EXPERTOS CIENTÍFICOS EN TURISMO

REVISTA DE ANÁLISIS TURÍSTICO, nº 4, 2º semestre 2007, pp. 113-118

¿ECO-ESCEPTICISMO?

Robert Lanquar

Presidente de Córdoba Horizontes

Revista de Análisis Turístico

ISSN: 1885-2564 Depósito Legal: B-39009

©2007 Asociación Española de Expertos Científicos en Turismo (AECIT)

www.aecit.org email: analisisturistico@aecit.org

NOTA

¿Eco-escepticismo?

Robert Lanquar

Córdoba

robertlanquar@yahoo.es

Según datos que circularon en la Conferencia de Davos de octubre de 2007, el turismo tendría un impacto mínimo en el cambio climático, estimando sería la causa de menos de un 5% de las emisiones de gas carbónico¹. Además el turismo hace tomar conciencia de la importancia de un buen uso de los recursos naturales y permite luchar contra la pobreza y multiplicar los esfuerzos de solidaridad. Tal vez la realidad sea otra. A pesar de las declaraciones y los múltiples encuentros, la expansión de productos sostenibles con una eficaz comercialización verde, el sector del turismo no se impregnaría de una determinada incredulidad ante el cambio climático? Este eco-escepticismo que se arrastra podría generar en el futuro graves ambigüedades, dado que se caracterizó por un elevado optimismo en las estrategias propuestas y un descuido convencional reglamentario y normativo.

La última Conferencia de Davos sobre el cambio climático y el turismo, organizada por la OMT, en cooperación con el Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente; la Organización Meteorológica Mundial y el Foro Económico Mundial, se cerró el 3 de octubre de 2007 sobre algunos compromisos y medidas que deben tomarse para hacer frente a los grandes problemas climáticos de nuestro tiempo, y para luchar contra la pobreza:

“limitar las emisiones de gas de efecto invernadero que provocan los transportes y los alojamientos turísticos; adaptar las empresas y los destinos turísticos a la modificación del cambio climático; aplicar las nuevas técnicas existentes para mejorar el rendimiento energético y obtener recursos financieros para ayudar a las regiones y países pobres.”

La fórmula es respetable, pero no conduce una actitud firme frente a los impactos del turismo en el medio ambiente. El nuevo Presidente

del Consejo ejecutivo de la OMT, de nacionalidad india, se apresuró a destacar, en la última Asamblea general de la OMT en Cartagena de Indias en Colombia, a finales de noviembre 2007, que, de ninguna manera, las medidas recomendadas para luchar contra el cambio climático fueran un freno al crecimiento del turismo en los países en desarrollo y emergentes. En cualquier caso, no es en estos países que los impactos son más graves; son ciertamente más visibles, pero mucho menos importantes que en los países desarrollados.

Davos es la segunda Conferencia de este tipo después de Djerba (Túnez) en 2003 en cooperación, en esta ocasión, con la Comisión Intergubernamental Oceanográfica; el Convenio de las Naciones Unidas para la lucha contra la desertización y el famoso Comité Intergubernamental sobre el Cambio Climático (IPCC). Una tercera Conferencia está prevista para examinar los progresos realizados, mantener los niveles de acción y definir las nuevas necesidades y las nuevas medidas que deben tomarse. Davos ha servido de punto de partida a los debates de la Cumbre Ministerial de la OMT sobre el turismo y el cambio climático del 13 de noviembre de 2007, con motivo de la World Travel Market de Londres. Se presentaron para la aprobación en la Asamblea General de la OMT que tuvo lugar del 23 al 29 de noviembre de 2007 en Cartagena de Indias, en Colombia, y a la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el cambio climático, que se celebró a principios de diciembre 2007 en Bali, Indonesia².

Este optimismo se refleja en los documentos publicados con este motivo: *“el cambio climático nos abre nuevas oportunidades... Puede conducir a reestructuraciones de la demanda y la oferta... reactivar el turismo de montaña en verano, reducir el carácter estacional... en cualquier caso, no se debe, de modo alguno, considerar el*

1. Algunas publicaciones a menudo vinculadas a asociaciones profesionales prefieren presentar la franja de 4 al 6%.

2. OMT, World Travel Market hosts the UNWTO Ministers' Summit on Tourism and Climate Change, Tuesday 13 November 2007, http://www.unwto.org/media/news/en/pdf/unwto_min_summ_tcc.pdf, <http://www.unwto.org/pdf/pr071046.pdf>, http://www.unwto.org/climate/support/en/pdf/summary_davos_f.pdf

turismo aisladamente... es necesario examinar sus vínculos con las políticas regionales, la agricultura, la artesanía y las redes de pequeñas y medianas empresas. “¿Culpable? quizá, pero no el único.

¿Cómo llegar a los objetivos propuestos? En este punto, la incertidumbre es real. La OMT publicó una obra sobre los indicadores de desarrollo sostenible en los destinos turísticos, así como una Guía práctica sobre el desarrollo sostenible para los responsables con el PNUMA³. El Día mundial del turismo del 27 de septiembre de 2008 tendrá por lema las medidas del sector turístico para hacer frente a los retos del cambio climático y para país - huésped Perú. ¿Más allá de las manifestaciones de este tipo, qué se debe hacer? Las desilusiones se multiplican. Como destaca Jean - Paul Céron⁴, el experto del turismo del IPCC, el cambio climático puede afectar los destinos de manera directa con veranos o inviernos más calientes, precipitaciones, acontecimientos extremos, etc.; de manera indirecta, mediante impactos en el medio ambiente (escasez de recursos hidráulicos, pérdida de biodiversidad, etc.) y las sociedades (desestabilización, pérdida de rentas, etc.), también debido al impacto de las políticas de reducción de las emisiones de gas de efecto invernadero en las movi- lidades turísticas. El transporte aéreo será uno de los principales puntos de bloqueo, a pesar de los efectos del anuncio de nuevas tecnologías para aeronaves hacia 2025-2030.

¿Tolerancia cero para las emisiones de carbono, los residuos y la no utilización de energías renovables?

No se está elaborando ningún convenio internacional para el turismo y el medio ambiente, mientras que estos convenios pueden ampliarse en los países que los ratifican, adquiriendo, en su ámbito de aplicación el rango de Tratados Internacionales. Desde hace más de medio siglo, estos convenios⁵ han intentado ofrecer, en primer lugar, un marco normativo a la protección de la fauna y la flora. En los años setenta, por ejemplo, el Convenio de Ramsar de 1971 es un Tratado para la conservación y la utilización sostenible de las Zonas Húmedas, reconociendo las funciones ecológicas fundamentales de las mismas; así como su valor económico, cultural, científico y

recreativo; o el de Washington sobre el comercio internacional de las especies amenazadas de extinción (CITES) que entró en vigor en 1975.

Sólo a partir de finales de los años ochenta, estos convenios tendrán como objetivo el cambio climático y sus consecuencias sobre los ecosistemas: el Convenio-marco de las Naciones Unidas sobre los cambios climáticos (1992) (CCNUCC) o Protocolo de Kioto (1997), el Convenio sobre la Diversidad Biológica (1992), el Convenio de las Naciones Unidas sobre la Lucha contra la Desertización (1994), el Convenio de Aarhus sobre el acceso a la información, la participación del público en el proceso de toma de decisiones y el acceso a la justicia en materia de medio ambiente (1998). Se cuentan actualmente más de 200 Acuerdos multilaterales del medio ambiente, quizá son más de mil acuerdos bilaterales y numerosas organizaciones que tratan del medio ambiente sin coordinación: el Programa de las Naciones Unidas para el Medio ambiente (PNUMA), la FAO, el PNUD, el Banco Mundial, la Comisión para el Desarrollo Sostenible, la OCDE, la UNESCO, la OMC, la OMT, la Comisión Europea, la FAO, etc. Esta situación implica elevados costes burocráticos y una ausencia de visibilidad, en particular ante la sociedad civil y las empresas.

En la Declaración de Djerba, la OMT *“exhortó a todos los Gobiernos preocupados por la contribución del turismo al desarrollo sostenible, a suscribir todos los acuerdos intergubernamentales y multilaterales de importancia, muy especialmente el Protocolo de Kioto, y otros convenios y declaraciones similares relativas al cambio climático; así como las Resoluciones correspondientes encaminadas a prevenir los efectos de este fenómeno y a evitar la extensión o la aceleración”*. Así, en la de Davos, se citan en particular los objetivos de Desarrollo del Milenio y se sugiere establecer con todos los protagonistas del turismo, acciones específicas para crear una hoja de ruta sobre la reducción de emisiones de dióxido de carbono en el marco de un mercado del carbono.

¿Es suficiente? Se permaneció demasiado tiempo con las Guías de Buenas Prácticas, sin unas medidas claras de información y formación. Sin grandes proyectos, ya que parece que programas que dependen del mecanismo para un desarrollo propio como el ST-Ep (Sustainable Tourism -

Eliminating Poverty) se atascan. Por otra parte, con demasiada frecuencia, el turismo ecológico es una excusa para sacar provecho de zonas protegidas y hasta habría servido en algunas regiones de América para blanquear el dinero de la mafia. Las acusaciones se multiplican sobre los ecolodges “paradisíacos”, cuya construcción no tendría, en ningún caso, en cuenta normas estrictas de protección del medio ambiente.

Las Guías de buenas prácticas y la responsabilidad social y medioambiental de las empresas

Hasta ahora, el medio ambiente se administró como el tanque de materias primas y las empresas poco se preocuparon de la crisis medioambiental (desajuste climático, pérdida de biodiversidad, desertización, contaminación de las aguas dulces y océanos, residuos radioactivos). El medio ambiente es, en el futuro, lo que está en juego a nivel económico, principalmente para las empresas. ¿Su compromiso voluntario es bastante? Tiene sus límites: no se trata solamente de fijarse un código de buena conducta. Las empresas, contrariamente a los Estados e incluso a las organizaciones internacionales, tienen un campo de acción casi universal.

Presentar buenas prácticas es encomiable, sin embargo eso no puede llevar lejos. Se trata de benchmarking, a menudo criticado debido a las prácticas de no transparencia. Un humorista español había dado hace unos diez años una definición del benchmarking: “juntos pero no revueltos”. Yo mismo fui el facilitador de una “Guía práctica para administrar los impactos medioambientales y sociales del turismo en el desierto - Turismo y Desiertos-”⁶. Como en muchas Guías prácticas preparadas por el PNUMA, se añadió como complemento un filtro de evaluación “para incitar y ayudar al conjunto de los protagonistas de la industria del turismo (tour operadores, proveedores, hoteleros, empresas de alquiler de coches, etc.); así como las colectividades locales y organismos interesados a proseguir y/o concebir el desarrollo turístico de los desiertos en favor de las poblaciones locales y criterios del desarrollo sostenible”. ¿Es suficiente incitar? ¿Por qué “buenas prácticas” en lugar de “prácticas recomendadas”? ¿Para qué incomodar a nadie! Al principio se hablaba de “best practices” y cada uno quería poner de manifiesto que lo que hacían era útil para el medio ambiente. ¡La imagen en primer lugar! Tuvo lugar

un debate en los círculos de expertos y funcionarios del medio ambiente y en un neoliberalismo ambiental, en su temor de parecer demasiado voluntarista, se eligió el término de “buenas prácticas”. Es necesario ir más allá. Las Guías de Buenas Prácticas no pueden ser sino estudios de caso que apoyan convenios y normas internacionales. La necesidad de normas internacionales es urgente. Allí las organizaciones internacionales pueden y deben actuar.

Algunos observadores se plantean, por fin, la cuestión de si no estamos pagando los efectos negativos del desarrollo sostenible. Lo aplicamos hoy como un “concepto leve”, reconciliando lo social, lo medioambiental, lo económico y lo ético. Todo el mundo está de acuerdo sobre la idea de desarrollo sostenible. Incluso declinado a todos los gustos: turismo sostenible, agricultura sostenible, bosque sostenible... ¿Cómo se hacen los equilibrios? ¿No hay absorción del medio ambiente por el desarrollo? Al contrario, el medio ambiente debería ser la condición del desarrollo.

A continuación, es necesario reconocer que la gobernanza mundial no es capaz de administrar los bienes comunes de la humanidad, el patrimonio común de la humanidad o los bienes públicos mundiales. Un ejemplo: se controla mal la lista del Patrimonio mundial de los Lugares y Monumentos Patrimonio de la Humanidad y los abusos hechos a la conservación de estos Lugares y Monumentos se sancionan muy raramente. ¡Las sanciones existen, se podría comenzar a quitarlos de la lista! ¡Es extremadamente difícil ya que el desarrollo del turismo con sus empleos, sus repercusiones sobre la economía y el comercio local cuenta sobre todo! Otro ejemplo, la cuestión de las etiquetas. Las etiquetas medioambientales proliferan y se vinculan más con herramientas de comercialización que con instrumentos normativos: el riesgo es inducir a distorsiones de la competencia internacional.

Elogio de la eco-movilidad turística

La eco-movilidad es un concepto discutido desde la Conferencia de Bali. El transporte público, la bicicleta, la marcha a pie y otros medios de transporte no contaminante se integrarían en un planteamiento común que muchas asociaciones quieren proclamar rápidamente: por ejemplo: el ICLEI - Consejo Internacional para las Iniciativas Ecológicas Locales, fundado en 1990 bajo el patro-

3. OMT, Indicadores de desarrollo sostenible para los destinos turísticos - Guia pratica, OMT - Fundación Santander Central Hispano, Madrid 2005; OMT/PNUMA, Vers un tourisme durable : Guide à l'intention des décideurs, OMT, Madrid, 2005

4. ESPACES n° 254, Paris, diciembre de 2007

5. En derecho internacional, son declaraciones formales de principios.

6. PNUMA, Guide pratique pour gérer les impacts environnementaux et sociaux du tourisme dans les déserts- Tourisme et Déserts, avec la TOI - Tours Operators Initiative, PNUMA DTIE, Service Production et Consommation, Paris, 2006

cinio del Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente y de la Unión Internacional de las Ciudades y Comunidades Locales para actuar en calidad de Agencia Internacional de los Gobiernos locales, lanzó el proyecto de “Alianza global para la eco-movilidad”⁷. El proyecto de “Alianza global para la eco-movilidad” se referiría a 700 ciudades en 63 países e interesaría a los responsables del turismo urbano. Todo planteamiento prospectivo sobre el turismo debe integrar la idea de una vuelta a menos transporte o a transportes públicos de bajo consumo de energías, o bien utilizando energías renovables, donde el gran perdedor sería el avión y el gran ganador, el tren. La tendencia será que se cerrarán los centros urbanos al automóvil y a los autocares turísticos. En este sentido, hay un estudio que prueba que el coste de un determinado turismo sería más importante que sus beneficios. Por otra parte, la subida continua del precio de petróleo, que supera la cifra de 100 dólares el barril, nos llevará a la necesidad de nuevas políticas de transporte, facilitando al mismo tiempo el control de las emisiones de carbono.

Uno de los grandes principios es evitar el “coche para todo” y favorecer los medios de transporte menos agresivos, como la bicicleta y el tándem, la marcha a pie, el patinete, coches eléctricos, medios que responden a una expectativa de los visitantes en materia de respeto al medio ambiente y facilidad en su uso. La ventaja es ofrecer una influencia de espacio menor (estacionamiento, circulación,...) y de canalizar estos flujos a otras vías “sostenibles” (pistas para bicicletas, caminos peatonales, vías navegables...). En Córdoba, el “Bobject” es uno de los primeros servicios turísticos en el mundo de alquiler de pequeños coches eléctricos conectado a la tecnología de la geo-localización: estos vehículos están dotados con un ordenador que indica al usuario, gracias a un sistema GPS, donde se encuentra, con una información detallada de lo que puede ver/visitar (audio y vídeo incluidos). Acaba de ser readquirido por Hertz Internacional que quiere desarrollarlo progresivamente en otros lugares.

¿Cómo reaccionarán los tour operadores? El Comité Intergubernamental sobre el Cambio Climático denuncia que va a ser necesario reconsiderar los viajes por avión. No habla directamente de eco-movilidad. Las asociaciones ecologistas pedían que se cobrasen eco-impuestos. Por otra parte, las compañías aéreas rechazan las pro-

puestas del Parlamento Europeo sobre el régimen comunitario del comercio de emisiones de carbono para 2011. Los grupos de presión multiplican los esfuerzos para rechazar esta fecha. Reaccionan negativamente a los estudios del CICC y se compadecen de sus resultados, porque no representarían, a su modo de ver, un 3% de las emisiones industriales de carbono, “si no realmente un 0,5%”⁸.

La reflexión de los investigadores y profesionales del turismo sobre la eco-movilidad turística debería referirse al menos a dos temas:

- cómo minimizar las emisiones de carbono para el transporte hacia un destino turístico,
- cómo reducirlas a cero para los transportes y la movilidad local en los destinos y en los productos y servicios de ocio, deportivos o culturales.

Las pistas son numerosas: por ejemplo los itinerarios culturales, espirituales o religiosos (como los peregrinajes) permiten una mejor ordenación del territorio y las repercusiones significativas sobre el conjunto de las comunidades que recorren. El peregrinaje a pie, en bicicleta, a caballo o según un modo de transporte no motorizado sobre estos caminos, que esté efectuado por motivos religiosos, culturales o artísticos, es mucho más que simples excursiones. Se prepara de antemano y su duración supera con mucho la del tiempo de la marcha. Requiere una preparación física y espiritual que ya forma parte de la peregrinación. Una infinidad de productos y servicios podrían lanzarse sobre la base de la eco-movilidad.

Una hoja de ruta para el turismo

La Conferencia de Bali sobre el cambio climático (3 al 15 de diciembre de 2007) permitió establecer una “hoja de ruta” que define los puntos que deben incluirse en el Tratado “post Kioto” que entrará en vigor en 2012 y un calendario de negociaciones por el que se fija una fecha de conclusión en 2009. Bali se produjo inmediatamente después de la publicación, el 17 de noviembre de 2007, del Informe del Grupo de Expertos Intergubernamental sobre la Evolución del Clima, que confirma la gravedad de la amenaza que el cambio climático hace pesar sobre nuestro plane-

ta, amenaza que se traducirá en un elevado coste que el informe del británico Stern había calculado prudentemente a partir de 2006.

La inquietud se incrementó, debido a que las emisiones de gas de efecto invernadero de los países industrializados comenzaron a crecer dramáticamente desde el año 2000; mientras que las de China casi se igualaron a nivel de los Estados Unidos; que el Ártico no tendría ya el verano polar de aquí a doce años; que los glaciares de Groenlandia se funden rápidamente, etc. El consenso alcanza en Bali un acuerdo que, aunque unánime, es incompleto; si bien es cierto que es mejor que una ruptura sobre el cambio climático. Sólo la Unión Europea llegó a reducir sus emisiones aunque tan solo en un 1,5%, mientras que debería disminuirlas un 8% en el período 2008-2012. Sera prácticamente imposible lograr los otros objetivos.

Europa es el primer espacio turístico mundial con más de la mitad de los flujos. En el acuerdo de Bali hay elementos positivos de cómo evitar la deforestación en los países más pobres, sensible hacia una disciplina multilateral y desarrollo de la investigación. De la misma forma, se impone una “Hoja de Ruta para el Turismo”, que deberá implicar normas internacionales bastante estrictas y que afrontará duras negociaciones. Este sería el mejor objetivo de la 3ª Conferencia que prevé la OMT.

Reducir las emisiones de carbono significará cambios muy importantes en nuestras prácticas de viajes y consumo. Nadie puede pensar, sobre todo no en el sector del turismo, que es asunto de otros. ¿Explorar mejor las nuevas tecnologías, cuya biotecnología será la nueva frontera? Las proyecciones de la tecnología no podrán solucionarlo todo en la hostelería, la restauración, las animaciones de ocio o deportivas, y el transporte aéreo. Sin profetizar catastrofismos, convendría revisar las tendencias del turismo mundial, internacional y nacional, habida cuenta de las distintas situaciones sobre el cambio climático.

Se podría ser menos pesimista si el sistema internacional de lucha contra el cambio climático persiste. La solución para los profesionales del turismo consistiría en unirse en la lucha contra el cambio climático. Ahora, sus iniciativas ocultan mal su voluntad de conservar su libertad ante las ONG ecologistas y la amenaza de una reglamentación más restrictiva.

Mercado del carbono versus ecotasas?

La verdadera cuestión es económica. ¿Es necesario que el turismo entre en el mercado de las emisiones de carbono o que se establezcan para el sector otras fórmulas más vinculantes, sin embargo más seguras y mejor controlables? Como lo destacaba el periódico francés *Le Monde*⁹, el cambio climático puede ser un valor rentable. Los Fondos de Pensión se aventuran; la Caja francesa de Depósitos - organismo público - lo preconiza; los operadores financieros comienzan a hacer la apuesta del mercado del carbono. Aunque eso se inicia de manera marginal, los profesionales del turismo se deberían emplear a fondo.

Imaginado por los países signatarios del Protocolo de Kioto, el mercado del carbono permite intercambiar permisos de emisión, o “derechos a contaminar”: tiene por objeto encauzar las emisiones de CO₂, imponiendo cuotas a los agentes, permitiéndoles, al mismo tiempo, comprar derechos de emisión a los que contaminan menos. Al Gore consideraba en su discurso de recogida del Premio Nobel de la Paz 2007, que los mecanismos de la economía de mercado podían ser las mejores herramientas para luchar contra el cambio climático permitiendo “dar un precio” al CO₂: “Debemos ponernos un precio sobre el carbono”. Tendríamos un mercado que sobrepasa ya más de mil millones de € al año. No obstante el mercado del carbono se critica, pues es un tanto opaco.

Los operadores turísticos y profesionales del turismo podrían hacer como Volkswagen, que afirma que plantará 17 árboles en la Sierra de Segura (Andalucía) por cada coche vendido para compensar el carbono que emitirá. ¿Quién controlará esta propaganda? Un viaje de ida y vuelta Europa-Costa Este de Estados Unidos para dos personas, emite alrededor de 7,5 toneladas de CO₂, más que lo que emite un ciudadano chino al año. ¿Las compañías aéreas van a pasar a ser también grandes sociedades forestales para compensarlo? En 1968, el economista canadiense John Dales propuso el mercado de los derechos a contaminar. Se deriva de las teorías del economista inglés Arthur Cecil Pigou, entre las dos Guerras Mundiales, sobre la internalización de los costes externos. Por eso el americano Coase recibió el Premio Noble de Economía en 1991 con su descubrimiento de los costes de transacción y los derechos de propiedad y sus efectos sobre la

7. Discurso de Bali de Hans Rat, Secretario General de la Asociación internacional para el transporte público, cuya sede en Bruselas (<http://uitp.org>) se reanuda por Viaje Impacto Newswire [mailto:itiaz@travel-impact-newswire.com], 11 de diciembre de 2007

8. Véase Felipe Navío aboga por crear un espacio único europeo, Nexotur, 26 nov.-2 dec. 2007, Madrid

9. Le réchauffement climatique, une valeur qui peut être rentable (El recalentamiento climático, un valor que puede ser rentable), *Le Monde*, Paris, 30 novembre 2007

estructura institucional y el funcionamiento de la economía. Ahora bien, se trata de un mercado donde se vuelve a entrar por el momento de manera voluntaria, ya que se piensa ganar y ganar mucho.

Esta vía próxima al neoliberalismo quizá no es la mejor, en cualquier caso no es la única. José Stiglitz¹⁰, Premio Nobel de Economía en 2001, piensa que sería necesario aplicar sanciones comerciales y establecer un sistema basado en una imposición, que sería mucho más equitativa y aceptable en los países en desarrollo que el sistema de Kioto basado en el intercambio de emisiones. ¿Cómo establecer las ecotasas? Parece ser que los destinos deberán aplicar las normas en materia de emisiones de carbono. Recordemos que hace unos diez años, después de la implantación de una ecotasa sobre el transporte aéreo, el Gobierno de las Islas Baleares cayó tras una campaña de los profesionales del turismo de esta comunidad autónoma. Desde el 1 de enero de 2008, Milán en Italia impone una ecotasa en el centro urbano a los automovilistas. Roma debe seguir ese ejemplo, así como cientos de ciudades en el mundo. El Estado y las colectividades locales, ante una falta del mercado, deben intervenir en un doble afán de eficacia económica y justicia social. El Estado dispone al menos de tres herramientas: el Impuesto, la Norma y la Norma diferenciada (en función del sector, del tamaño de los proyectos o empresas, etc.). Es necesario, sin embargo, medir los límites y las condiciones de tal intervención en el sector del turismo.

Como destacaba el Primer Ministro francés François Fillon durante el “Grenelle del medio ambiente” en París en el otoño de 2007: *“Es una nueva forma de gobernanza que se dibuja ante nosotros. Una nueva manera de administrar. También una nueva cultura de la evaluación, con la implantación de indicadores cuantificados, estrechamente supervisados.”* Eso debe aplicarse al turismo. Así llegan los tiempos de la acción. Como declaraba Federico Mayor Zaragoza¹¹, copresidente del Comité de Sabios para la Alianza de Civilizaciones, *“reuniones, conferencias internacionales, grupos de expertos y grandes declaraciones no hacen más que retrasar el tiempo de la acción: ¡“no más reuniones sobre las cuestiones medioambientales y el cambio climático, es una manera como otra de retrasar las decisiones! Es necesario guardar en la memoria permanente el futuro, sabiendo distinguir lo importante de lo*

urgente y pidiendo a las grandes instituciones abordar de manera enérgica los grandes retos medioambientales, sociales y culturales de nuestro tiempo”.

13 de Enero de 2008

10. Joseph E. Stiglitz, La hora de la verdad en la Cumbre del Clima, El País, Madrid, 12 de diciembre de 2007

11. Federico Mayor Zaragoza, Tiempo de acción, El País, Madrid, 1 de diciembre de 2007