



volar

social antivols

El creixement de la representació dels Verds al Parlament Europeu rema també a favor d'aquestes mesures que, de tota manera, no seran fàcils. La presa de decisions en matèria de fiscalitat requereix la unanimitat dels 28 estats membres i la potent indústria aeronàutica europea s'oposa frontalment a qualsevol nou impost.

Però els joves també empenyen. I molt. La solució més radical, la de Greta Thunberg, s'està estenent entre els estudiants dels països nòrdics i ja compta amb un lema: #quedarseaterra (#staygrounded). El fenomen creix, fins al punt que a Suècia el transport aeri ha perdut passatgers (un 4,5% des de co-

mençament d'any) per primera vegada des de la sortida de la crisi mentre que es disparen els viatges amb tren. Una enquesta revela que el 23% dels suecs es va abstenir d'agafar l'avió l'any passat per reduir el seu impacte climàtic. Allà ja han encunyat el terme *flygskam* (vergonya de volar), que a Finlàndia s'anomena *lentohepea*.

CIMERA A BARCELONA // A nivell mundial s'acaba de crear la xarxa Stay Grounded (Quedar-se a terra), integrada per 118 organitzacions d'uns 70 països la posada de llarg dels quals tindrà lloc en una cimera sobre el «decreixement aeri» que se celebrarà a la Casa Batlló de Barcelona. La integren des de verds tradicionals com els d'Ecologistes en Acció i Amics de la Terra espanyols, a grups d'oposició d'aeroports locals, activistes de justícia climàtica, tribus en perill d'extinció i oenagés creades específicament contra les emissions aèries.

Entre els organitzadors també hi figura l'Institut de Ciència i Tecnologia Ambientals



JORDI COTRINA

►► Enlairament d'un avió a l'aeroport del Prat.

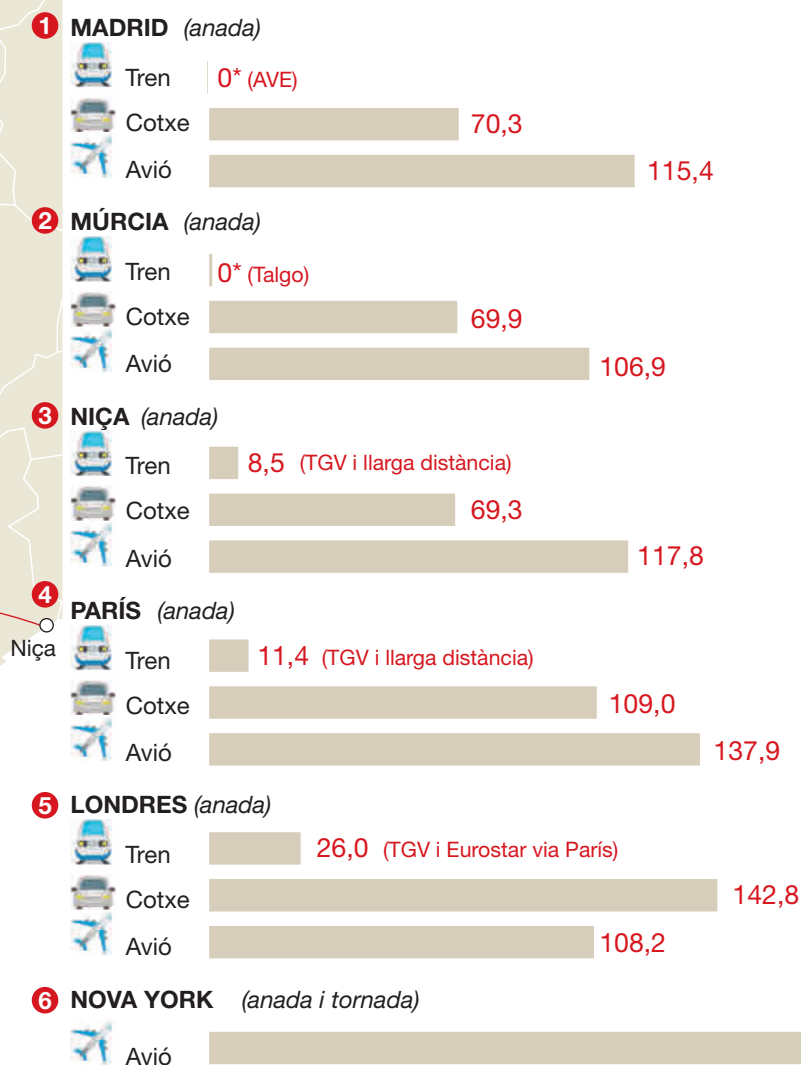
(ICTA) de la Universitat Autònoma de Barcelona.

Han escollit Barcelona per ser «una de les ciutats més afectades per la massificació del turisme, amb greus problemes ambientals i de salut». El seu argumentari és molt simple: les estratègies que ha posat en marxa la indústria aèria per posar fre a les emissions són inefectes, simples rentats de cara, «pura il·lusió». No queda cap més remei que reduir el nombre de vols, utilitzant només l'avió quan és imprescindible o no hi hagi cap altre transport alternatiu. Cap persona de les que intervingrà a la cimera es desplaçarà amb avió i si són en altres continents, hi intervindran *on line*.

TREN NOCTURN O AUTOCAR // Una de les banderes de la xarxa és precisament la creació d'impostos que gravin «el querosè, els bitllets i el viatger freqüent». També limitar els vols de curta distància, fomentar les alternatives, com els viatges amb tren nocturn o en bus per Europa, i frenar la construcció d'aeroports nous. ≡

EXEMPLES DE TRAJECTES DES DE BARCELONA

QUILOS DE CO₂ EMESOS PER PASSATGER
COTXE: MITJÀ, Dièsel EURO 4



Emissió mitjana anual per càpita a Espanya **7.200 kg**

altres països. Es pot volar de Londres a Madrid pel mateix preu que viatjar amb tren a Liverpool, tot i que el cost per al medi ambient sigui molt diferent: el viatger aeri haurà emès 230 kg de CO₂ quan arribi a la seva destinació, mentre que el de Liverpool només nou.

Impostos

El fet que el querosè no estigui subjecte a cap impost és una de la claus que explicaria la diferència de preus segons els experts. L'avió contamina, però no paga per això. L'electricitat que consumeixen els trens, tot i que provingui de fonts renovables, està gravada amb l'impost elèctric (5,11%) i l'IVA (21%). La gasolina i el dièsel estan subjectes a l'impost especial d'hidrocarburs. És com si el ferrocarril i el cotxe privat actuessin amb la mà lligada a l'esquena davant una competència privilegiada pel que alguns anomenen «paradis fiscal aeri».

Javier Gándara, president de l'Associació de Línies Aèries (ALA), defensa que no s'ha d'entrar en comparacions amb altres mitjans, «perquè cadascun té la seva especificitat». Explica, per exemple, que els avions

paguen íntegrament les infraestructures (aeroports i navegació aèria) amb les taxes i en canvi, la majoria de carreteres són gratuïtes i els passatgers del ferrocarril no han de costejar la construcció de les vies. «Amb l'actual sistema hem aconseguit unes cotes altes de benestar per a la població, oferir serveis a un preu assequible i no ho hauríem d'espallar amb nous impostos», adverteix.

Els experts recomanen viatjar sempre amb tren per a les distàncies curtes i mitjanes

Dos diputats francesos demanen vetar els vols si hi ha alternatives en ferrocarril

Ja hi ha qui proposa afavorir el tren per una via més expeditiva que els impostos. Diversos parlamentaris francesos de l'oposició, com ara Delphine Batho (Génération Ecologie) i François Ruffin (França Insubmissa) han proposat prohibir els vols nacionals que tinguin una alternativa amb transport ferroviari. De moment, el Govern ho ha rebutjat. «No hi ha cap necessitat de posar prohibicions», va respondre la ministra responsable dels transports, Elisabeth Borne. Però cal recordar que les passades europees els Verds van ser la tercera formació més votada.

Excepció espanyola

No a tot el món els avions tenen la butlla fiscal absoluta. Els EUA, el Canadà, el Japó, el Brasil, l'Índia, Noruega i Suïssa sí que apliquen impostos sobre el querosè en els seus vols interns. La Unió Europea és una excepció i Espanya, encara més. Als viatges intracomunitaris se'ls aplica aquí un IVA reduït del 10%, mentre que altres països com França o Grècia cobren el 24% (els bitllets d'enllaços amb països no UE no paguen IVA). ≡

2.600