UN GREEN NEW DEAL PARA LA REGIÓN DE LEEDS

La propuesta de GALBA por una economía local sostenible

GEF GREEN EUROPEAN FOUNDATION

Nous Horitzons Fundació

GREEN HOUSE THINK TANK

Prefacio a la versión española

De forma regular, estos últimos años la Fundació Nous Horitzons, traduce y publica, artículos, estudios y trabajos de otras fundaciones de la gran familia verde europea bajo el paraguas que nos une a todos, la Green European Foudnation (GEF). Es en este marco que consideramos de lo más oportuno traducir y publicar el trabajo *A Green New Deal for Leeds City Region (GALBA's vision for Action on Leeds Bradford Airport)*, publicado originalmente por la GEF.

En sus propias palabras el Grupo de Acción sobre el Aeropuerto de Leeds Bradford (GALBA) "está formado por un grupo de ciudadanas y ciudadanos de West Yorkshire. Tenemos diferentes orígenes y abarcamos todo el espectro político, pero nos une el deseo de frenar la propuesta de expansión del Aeropuerto Leeds Bradford (LBA). Después de que en marzo de 2021 el Ayuntamiento de Leeds aprobara la propuesta de expansión de LBA, le pedimos al secretario de Estado que considerara llevar a cabo una consulta pública. Estamos a la espera de su decisión….". GALBA, además de esta y otras acciones, encargó a la New Economics Foundation un análisis de los capítulos referidos a los impactos socio-económicos del Plan Director presentado por las autoridades aeroportuarias. Dicho análisis demuestra fehacientemente que los datos y las expectativas de creación de puestos de trabajo eran exageradas y, por tanto, carentes de credibilidad (como, y así lo demuestran, sucede en todos los casos que se plantea un ampliación aeroportuaria), pero el trabajo de GALBA no se queda ahí, sino que, muestra como con una inversión menor a la planteada, la región de Leeds puede afrontar de forma coherente, sostenible y justa socialmente una transición económica del modelo de extracción y consumo que además genere puestos de trabajo estables y seguros que incorpore a aquellas personas que se habían formado para el sector aeroportuario.

Vemos, por tanto, que el movimiento, liderado por los partidos y movimientos ecologistas, pero con una gran participación de muchos otros desde todos los espectros políticos, sociales e, incluso, económicos, contra la ampliación del Aeropuerto de Barcelona-El Prat planteada por AENA el pasado año, y al parecer no descartada definitivamente, no es, ni de lejos, una situación ni excepcional, ni anecdótica si no la reacción de buena parte de la sociedad frente a los efectos negativos que un crecimiento desmesurado de un modo de transporte concreto tienen en el medio ambiente local y global en perjuicio, fundamentalmente, de la calidad de vida de la ciudadanía. Consideramos que, como en casi todas las cuestiones, no se trata ni de dar un cheque en blanco ni de demonizar la aviación, se trata de que este sector se adecúe a las demandas de la sociedad y que los y las responsables políticas trabajen en esa dirección. La aviación tiene, obviamente, un papel a jugar en el futuro de la movilidad, pero un papel que debe pasar por su adecuación a lo que es imbatible, los trayectos de largo recorrido, con uso de combustibles sostenibles (hidrógeno verde, fuel sintético y electricidad de fuentes renovables) y, *last but not least*, fiscalmente paritaria al resto de medios. Solo así y asumiendo que existen límites, y no solo para la aviación, que nunca debemos sobrepasar porque entonces los beneficios, muchas veces acaparados por muy pocos, son superiores a los perjuicios, generalmente sufridos por todos.

¿Qué es GALBA?

El Grupo de Acción sobre el Aeropuerto de Leeds Bradford (GALBA) está formado un grupo de ciudadanas y ciudadanos de West Yorkshire. Tenemos diferentes orígenes y abarcamos todo el espectro político, pero nos une el deseo de frenar la propuesta de expansión del Aeropuerto Leeds Bradford (LBA). Después de que en marzo de 2021 el Ayuntamiento de Leeds aprobara la propuesta de expansión de LBA, le pedimos al secretario de Estado que considerara llevar a cabo una consulta pública. Estamos a la espera de su decisión.

W: www.galba.uk
FB: www.facebook.com/GfAoLBA
T: @galba_action

Publicado por GALBA.

Agradecimientos

Este informe fue escrito por Alison Pilinging, Mike McGrath, Nick Hodgkinson y Nicky Ford de GALBA, Jonathan Essex y Robert Magowan del Centro Green House y Tahir Latif de CACCTU (grupo sindicalista de la Campaña contra el cambio climático).

Muchas gracias a Emilia Ford por el diseño del informe. Nuestro agradecimiento también a Matthew Thomas por la foto de la portada y a Sergi Alegre por la traducción al español.

Movilidad sostenible para Europa

Europa se enfrenta a un desafío imponente en relación al sector del transporte y la movilidad: cómo reducir las emisiones mientras se facilita la conectividad a la ciudadanía, se crean empleos verdes y se lidera la innovación. El Atlas Europeo de Movilidad 2021, publicado por la Fundación Heinrich-Böll, evaluó la situación, incluida la desigual naturaleza de la aviación y la necesidad de una transición justa. Ciudades y pueblos de todo el continente se enfrentan a esta tarea en circunstancias únicas. Este informe considera las opciones disponibles para la región de Leeds y presenta un futuro más verde y con más empleo para dicho territorio.

www.eu.boell.org/European-Mobility-Atlas

Green European Foundation

Este informe es publicado por la Green European Fundation con el apoyo de Green House. La traducción al español es gracias al interés y esfuerzo de Fundació Nous Horitzons.

La Green European Foundation (GEF) es una fundación política a nivel europeo cuya misión es contribuir activamente al debate político y fomentar una mayor participación de la ciudadanía en temas europeos.

GEF se esfuerza por incorporar los debates sobre políticas europeas tanto dentro como fuera de los Verdes. La fundación actúa como laboratorio de nuevas ideas, ofrece educación política transfronteriza y actúa como plataforma para la cooperación y el intercambio a nivel europeo.

Rue du Fossé – 1536 Luxembourg
Brussels Office: Mundo Madou – Avenue des Arts 7-8, 1210 Brussels
T: +32 2 329 00 50
E: info@gef.eu
W: www.gef.eu
GEF Project Coordination: Luka Gudek

Esta publicación ha contado con el apoyo financiero del Parlamento Europeo. El Parlamento Europeo no es responsable del contenido de la misma.

Nuestra visión más ecológica

En tiempos de crisis climática, GALBA cree que la expansión de la aviación va contra las necesidades de la sociedad tanto a nivel local como global. Rechazamos la falsa narrativa de empleo versus medio ambiente como dos fuerzas opuestas. La prevención de la catástrofe climática puede ser la fuente más importante de empleo en los próximos años, junto con la restauración de los servicios de atención a las personas, salud, educación y transporte. Los trabajadores de la industria de la aviación se han visto muy afectados por la pandemia de COVID-19 y es necesario reconocer y utilizar sus capacidades y experiencia. Creemos que los puestos de trabajo locales y nuestro frágil clima se salvaguardan mejor invirtiendo en una nueva economía verde que apoye la sostenibilidad y permita que nuestras comunidades tengan empleos seguros, productivos y provechosos.

Este informe expone nuestras preocupaciones sobre las valoraciones realizadas por el Aeropuerto de Leeds Bradford en torno a la creación de empleo. Nuestra opinión es que el cambio climático hará que las expansiones de los aeropuertos, como la propuesta por LBA, se conviertan en activos varados y hacemos un llamamiento a los líderes de la región de Leeds para que recapaciten sobre dónde sería más útil invertir a largo plazo.

Proponemos una economía que mire al futuro, que sea ambiciosa al tiempo que plausible y que reduzca la dependencia de la aviación y fomente la inversión en nuestras comunidades, y al mismo tiempo aborde los otros desafíos clave a los que nos enfrentamos en torno al transporte, la energía y el suministro alimentario. Nuestra generación ha visto el surgimiento de una emergencia climática creada por el hombre. También debemos ser la generación que la solucione, haciendo el mejor uso de nuestro recurso más preciado: nuestra gente.

Apoyos

TUC de Leeds
El Consejo de Sindicatos de Leeds, que representa a las agrupaciones sindicales de Leeds, se enorgullece de respaldar este informe que establece la necesidad de un Green New Deal que proporcionaría empleos sostenibles y seguros a largo plazo para la región de Leeds. - www.leedstuc.wordpress.com

Grupo sindical de la Campaña Contra el Cambio Climático
El CACCTU apoya plenamente la campaña contra la expansión del Aeropuerto de Leeds Bradford y las propuestas de este informe para una economía más sostenible que apoye las necesidades de las comunidades de la región de Leeds. El plan de empleo descrito en estas páginas es consistente con las demandas de CACCTU de estabilidad laboral a largo plazo para los trabajadores y las trabajadoras, una economía que funcione para la mayoría de las personas y una descarbonización de las actividades de toda la sociedad. - www.cacctu.org.uk

Aterrizaje seguro
Para nosotros, como trabajadores de la aviación, está claro que la tecnología por sí sola no puede conseguir una reducción constante de emisiones y, por tanto, evitar la consiguiente subida de 1,5 °C de la temperatura global. Las políticas y regulaciones futuras implicarán que viajaremos con menos frecuencia, más cerca y más lentamente. La región de Leeds debe prestar atención a la advertencia de GALBA sobre el riesgo de activos varados si se construyen las infraestructuras incorrectas. Y esto no es solo en interés del planeta, sino también de los trabajadores que confían en que las decisiones que se tomen sean parar crear un futuro de empleos estables a largo plazo. - www.aterrizaje-seguro.org/

Resumen ejecutivo

Los resultados de este informe apuntan tres conclusiones principales:

1. Las afirmaciones de LBA en relación al empleo son totalmente engañosas y las cifras mucho más altas de las que probablemente se materialicen en realidad.

- Contrariamente a los informes generalizados de que la expansión creará 12.650 puestos de trabajo, la propia LBA considera que solo se crearán directamente 1.460 hasta el 2030.
- El análisis de la New Economics Foundation (NEF) considera que incluso estas cifras se basan en proyecciones demasiado optimistas ya que se plantea una relación lineal engañosa entre el número de pasajeros y los puestos de trabajo e ignoran por completo el impacto de la automatización.
- El número de pasajeros se mantuvo estático alrededor de los cuatro millones durante los tres años anteriores a la COVID; sin embargo, LBA asume un rápido retorno a la normalidad y que habrá un fuerte crecimiento.
- El historial de las empresas del sector también socava tales pronósticos. Por poner dos ejemplos, el aeropuerto de Bristol y el aeropuerto de Birmingham pronosticaron un crecimiento del empleo similar al de LBA (aumentos de dos tercios en diez años después de sus principales expansiones), pero solo generaron un crecimiento del 23 % y el 7 %, respectivamente.
- En la medida en que la expansión pueda crear puestos de trabajo, los antecedentes de las empresas del sector sugiere que serán mayoritariamente empleos inseguros, mal pagados y/o temporales, además de que serán muchos menos de los que se afirman.
- Muchos de los trabajos indirectos que se pronostican surgirán de todos modos si se buscan otras opciones, ya que no están unidos a la expansión del aeropuerto.

2. Las exenciones fiscales actuales del gobierno central a los vuelos de LBA ascienden a 100 millones de libras esterlinas al año.

- El montante de dicho subsidio aumentaría en un 75 % adicional para 2030 si los vuelos aumentan en línea con las ambiciones de LBA.
- Esta exención fiscal, basada en gran medida en la exención de impuestos del queroseno, beneficia abrumadoramente a la pequeña minoría de pasajeros que realizan la gran mayoría de los vuelos en el Reino Unido.

3. Por el contrario, proponemos un Green New Deal arraigado en las necesidades reales de las comunidades que cree puestos de trabajo que sean genuinamente útiles socialmente y beneficiosos ambientalmente, además de ser más estables. Estimamos un potencial de creación de empleo directo de más de 30.000 puestos de trabajo para la región de Leeds en el transcurso de un periodo de transición de diez años (consultar Tabla 1). Incluyendo trabajos orientados a los cuidados como una parte fundamental de un futuro más saludable y con bajas emisiones de carbono, se añadirían otros 11.000 empleos.

Creación de empleo del Green New Deal para la región de Leeds		
Sector	**Período de transición de 10 años**	**A largo plazo**
Reutilización y reciclaje	2,222	4,445
Transporte	3,253	6,505
Rehabilitación de edificios	21,381	2,912
Energías renovables	1,765	163
Formación y apoyo	1,821	1,574
Total	**30,442**	**15,599**

Tabla 1: creación de empleo del *Green New Deal*

Estos puestos de trabajo facilitarían una transición hacia una economía regional más circular y resiliente. Provocarían una transformación de la generación de energía; una rehabilitación a gran escala de las viviendas para hacer que nuestros hogares sean altamente eficientes energéticamente; la reutilización y reciclaje de la mayor parte de lo que actualmente se desecha y el desarrollo de sistemas de transporte sostenibles y sin emisiones de carbono.

La visión de GALBA es un plan de empleo que ofrecería un futuro mucho más positivo para las comunidades de la región de Leeds, basado en el empleo de trabajadores en sectores verdes, la provisión de los servicios que las personas necesitan desesperadamente y la protección de nuestro medio ambiente (consultar Figura 1).

Figura 1: Empleos en cada municipio

Contenido

	Prefacio a la versión española	**1**
	¿Qué es GALBA?	**2**
	Nuestra visión más ecológica	**3**
	Resumen ejecutivo	**4**
1	**Los precedentes de la propuesta de expansión del Aeropuerto de Leeds Bradford**	**8**
2	**¿Cuál es el problema? La aviación en la crisis climática**	**9**
	Huella de emisiones de la aviación	*9*
	La fiscalidad aeronáutica y las tendencias en el diseño de los aeropuertos	*10*
	La consulta Jet Zero	*10*
3	**¿Cuál es el problema? La pandemia y la economía**	**11**
4	**Medio ambiente frente a economía: ¿cómo seguimos?**	**12**
5	**Ampliación del aeropuerto de Leeds Bradford**	**13**
	¿Qué quiere hacer LBA?	*13*
	¿Cuántos puestos de trabajo afirma LBA que se van a crear?	*13*
	¿Las predicciones de puestos de trabajo son reales? Una crítica a la estrategia de LBA	*16*
6	**Transición activa a una economía verde**	**22**
	¿Por qué necesitamos un Green New Deal?	*22*
	¿Cuántos empleos verdes se podrían crear?	*23*
	Ejemplos prácticos	*28*
	Impactos inducidos y generales: una economía circular sostenible	*31*
	¿Qué tiene que suceder?	*31*
7	**Resumen**	**33**
8	**Conclusiones**	
	Anexos	**35**
	Anexo uno: La aviación en la crisis climática	*37*
	Anexo dos: el impacto del COVID en el empleo	*40*

1 Los precedentes de la propuesta de expansión del Aeropuerto de Leeds Bradford

En mayo de 2020, el Aeropuerto de Leeds Bradford (LBA) presentó una propuesta para:

• construir una nueva terminal
• ampliar las franjas horarias operativas
• llevar a cabo una serie de cambios de las infraestructuras de apoyo a las operaciones
• ampliar el número de pasajeros a 7 millones anuales (un aumento del 75 % con respecto a 2019)

La propuesta fue analizada por el Comité de Planes de la Ciudad (CPP) del Ayuntamiento de Leeds el 11 de marzo de 2021 y se le otorgó una aprobación provisional.

Como apoyo a la solicitud, LBA (a través de la consultoría York Aviation), incluyó una evaluación socioeconómica en relación a la creación de puestos de trabajo tanto en el aeropuerto en sí, como de los generados como resultado de dicha ampliación.

Por su parte, GALBA encargó a New Economics Foundation (NEF) que revisara dicha evaluación socioeconómica. Fruto de dicho encargo, se elaboró y publicó un informe en septiembre de 2020. Posteriormente, el Ayuntamiento de Leeds solicitó a Volterra que realizara una revisión de todos los argumentos planteados (noviembre de 2020). NEF respondió a esta demanda en diciembre de 2020. Volterra planteó más comentarios y más peticiones en febrero de 2021 y NEF hizo un resumen final para el CPP ese mismo mes (1). Este informe se basa en algunos de esos documentos.

GALBA solicitó al entonces Secretario de Estado, Robert Jenrick, que se realizara una investigación pública sobre la expansión de LBA. El Secretario pospuso la toma de una decisión y aún no hemos tenido noticias de su sucesor, Michael Gove. Vale la pena señalar que LBA es uno de los nueve aeropuertos regionales que pretenden expandirse en este momento. Dada la ausencia de una estrategia nacional nítida sobre la aviación, cada uno de ellos se encuentra en una etapa diferente de planificación. GALBA se opone a todos los planes de expansión aeroportuarios. GALBA cree que el plan de expansión de LBA es un tema crucial tanto a nivel local como nacional.

2 ¿Cuál es el problema? La aviación en la crisis climática

Huella de emisiones de la aviación

La Organización Internacional de Aviación Civil (OACI) ha pronosticado que las emisiones de la aviación crecerán más del 300 % en 2050 si no se toman medidas para controlar su crecimiento y/o emplear combustibles alternativos no fósiles[1]. El crecimiento de los vuelos también hace aumentar otros contaminantes como el óxido nitroso y las estelas de vapor de agua. El CO2 representa solo un tercio de los efectos de la aviación sobre el calentamiento global, los dos tercios restantes provienen de esos otros contaminantes[2]. En el Reino Unido, en 2018 las emisiones de la aviación representaron el 7 % de las emisiones totales de gases de efecto invernadero (un 88 % superior a los niveles de 1990)[3].

La aviación es uno de los sectores de la economía más difíciles de descarbonizar porque actualmente casi no hay alternativas al queroseno. El Comité del Cambio Climático (CCC) (grupo de expertos que asesora al gobierno del Reino Unido) ha advertido recientemente: "Es probable que la aviación sea el sector con mayores emisiones en el Reino Unido en el 2050, incluso con importantes avances tecnológicos y una demanda limitada."[4]

Junto a ello, es importante señalar que la huella de emisiones de la aviación no se reparte por igual entre la población del Reino Unido. Los estudios han revelado repetidamente el predominio de los viajeros habituales. Las cifras publicadas en una encuesta del Departamento de Transporte en 2018 revelaron que en Inglaterra el 10% de los viajeros tomaron más de la mitad de todos los vuelos internacionales. Por el contrario, el 48% de la población no tomó un solo vuelo al extranjero en ese año[5].

1 https://www.transportenvironment.org/discover/decarbonisation-aviation-why-eu-and-icao-action-needed/
2 https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S1352231020305689
3 https://www.greenhousethinktank.org/transport-investment.html
4 https://www.theccc.org.uk/publication/letter-international-aviation-and-shipping
5 The Guardian, 2019

Es también importante recordar que la compensación no es un método eficaz para reducir las emisiones[6]. No hay comparación entre emitir carbono ahora y plantar árboles que solo crecen y son efectivos para la reducción años después, demasiado tarde para abordar la emergencia actual. Recientes investigaciones muestran que el 85% de las compensaciones previstas en realidad nunca se materializarán y que muchos árboles corren el riesgo de ser consumidos por las llamas en incendios forestales. La compensación también tiene el efecto contraproducente de hacer que la gente piense que sus emisiones en realidad no dañan el clima y que "pagar por compensar" es una estrategia legítima para evitar el impacto climático.

La fiscalidad aeronáutica y las tendencias en el diseño de los aeropuertos

La industria de la aviación goza de un privilegio único en el sistema fiscal del Reino Unido. No se aplica IVA a los billetes, no hay impuestos sobre el queroseno (a diferencia de las gasolinas para otros automóviles) y el gobierno está reduciendo el impuesto sobre los billetes domésticos. Se ha estimado que estas exenciones fiscales equivalen a un subsidio de los contribuyentes a la aviación de alrededor de 7 mil millones de libras esterlinas al año[7].

Parece evidente la necesidad de una revisión urgente del sistema fiscal para incentivar el cambio a modos de transporte con bajas emisiones de carbono[8].

La consulta Jet Zero

En el contexto anterior, el gobierno presentó recientemente su consulta Jet Zero en la que se afirma que "nuestra ambición de descarbonizar incluye todos los sectores de nuestra economía… Se pronostica que [la aviación] se convertirá en el segundo mayor emisor residual en 2050 a medida que otros sectores reduzcan sus emisiones. A pesar de que la aviación es uno de los sectores más difíciles de descarbonizar, tenemos claro que desempeñará un papel en garantizar que el Reino Unido alcance la neutralidad en carbono"[9].

Todavía no se sabe cómo la consulta sobre Jet Zero influirá en la posición del gobierno sobre la industria, ni exactamente qué significa realmente 'desempeñar un papel'.

Se pueden encontrar más información sobre la aviación y la crisis climática en el Anexo uno.

---

6 https://www.transportenvironment.org/discover/85-offsets-failed-reduce-emissions-says-eu-study/

7 https://neweconomics.org/2020/06/crisis-support-to-aviation-and-the-right-to-retrain

8 https://www.aef.org.uk/2021/10/18/reform-aviaiton-taxation-to-accurately-reflect-aviations-environmental-cost-campaigners-tell-treasury/

9 Jet Zero consultation, julio, 2021

3 ¿Cuál es el problema? La pandemia y la economía

El impacto del COVID en el empleo

Al igual que el resto del país, la región de Leeds se vio muy afectada por la pandemia. Más de 110.000 personas, con una gran proporción de jóvenes, solicitaron prestaciones por desempleo en julio de 2021. Sin embargo, esto enmascaró el número de afectados, ya que muchos otros corren el riesgo de ser despedidos a medida que los programas de ayudas llegan a su fin. Se calcula que en esta situación hay unas 60.000 personas en la región con variaciones entre las áreas locales, siendo Bradford particularmente el municipio más afectado.

El impacto del COVID en los viajes por avión

En un informe sobre la situación mundial de la aviación, la conocida firma de consultoría McKinsey señaló que es probable que los viajes de ocio, sujetos a las restricciones de viaje aún vigentes, sean los primeros en recuperarse. Sin embargo, prevé que los viajes de negocios alcancen solo el 80 % de los niveles previos a la pandemia en 2024. Sin embargo, los impactos de la COVID serán mayores, ya que "los asombrosos niveles de deuda darán lugar a aumentos en los precios de los billetes y a un papel más importante de los gobiernos en el sector.[10]" En otras palabras, la aviación dependerá de niveles de subsidio aún mayores que antes, lo que la convierte en una industria precaria en la que buscar una carrera profesional. La firma Accountancy Daily señaló que, a fines de junio de 2021, "el 58 % del transporte aéreo de pasajeros y el 49 % del personal de las agencias de viajes todavía no habían vuelto a sus puestos de trabajo", lo que representa alrededor de 1,9 millones de personas en todo el Reino Unido[11].

En cuanto al impacto en los puestos de trabajo, en la región de Leeds hay 3.655 puestos de trabajo en el sector del transporte aéreo[12]. En la propuesta de ampliación de LBA se afirma que 2.400 están directamente generados por actividades del propio LBA, aunque el Yorkshire Post informó que en julio de 2020 se habían perdido más de 100 de los 400 puestos de trabajos directos[13]. Las cifras anteriores sobre personas con subsidios sugieren que aún hay muchos en riesgo. Hay más detalles sobre el impacto del COVID en el empleo en el Anexo Dos, incluidas las tasas de desempleo y subsidios.

---

10 https://www.mckinsey.com/industries/travel-logistics-and-infraestructure/our-insights/back-to-the-future-airline-sector-poised-for-change-post-covid-19

11 https://www.accountancydaily.co/half-aviation-and-tourism-staff-still-furlough

12 ONS NOMIS Business Register & Employment Survey.

13 https://www.yorkshireeveningpost.co.uk/news/transport/leeds-bradford-airport-cut-quarter-its-workforce-more-100-jobs-set-go-290740

4 Medio ambiente frente a economía: ¿cómo seguimos?

La visión estratégica del clima y la económica en toda la región muestra que los objetivos políticos en estas áreas no están claramente vinculados y, de hecho, también la idea errónea de que existe una desconexión entre estos dos objetivos. Si bien en los documentos políticos se están fortaleciendo cada vez más (al menos sobre el papel) su determinación en relación a la emergencia climática, las acciones propuestas no van en la misma senda. Esto es particularmente cierto en el caso de la aviación, ya que las declaraciones políticas son escasas y se centran en gran medida en garantizar un fácil acceso terrestre a LBA. Queda claro de las secciones anteriores que debe haber dos objetivos primordiales para cualquier estrategia para el aeropuerto de Leeds Bradford:

- En primer lugar, el norte de Inglaterra presenta una situación económica deprimida[14] y hay necesidad de puestos de trabajos estables, protegidos, interesantes y útiles en la región de la ciudad de Leeds.

- En segundo lugar, dada la urgencia expresada por el reciente informe del IPCC[15] y el trabajo del propio Comité del Cambio Climático del gobierno[16], la industria de la aviación debe desempeñar un papel en la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero; y como nación, necesitamos reenfocar nuestra economía con medidas que aborden el calentamiento global.

GALBA cree que el escenario presentado por LBA en su propuesta de ampliación es solo uno de una serie de futuros posibles y que las propuestas presentadas tienen una visión optimista poco realista de la posición, las capacidades técnicas y económicas de la industria.

En las siguientes secciones, GALBA evalúa críticamente el plan de expansión de LBA y demuestra la viabilidad de un enfoque alternativo centrado en una transición activa hacia trabajos más ecológicos.

14 https://www.transportforthenorth.com/wp-content/uploads/Northern-Powerhouse-Independent-Economic-ReviewExecutive-Summary.pdf

15 https://www.ipcc.ch/report/ar6/wg1/downloads/report/IPCC_AR6_WGI_SPM_final.pdf

16 https://www.theccc.org.uk/publication/independent-assessment-of-uk-climate-risk

5 Ampliación del aeropuerto de Leeds Bradford

¿Qué quiere hacer LBA?

En mayo de 2020, a pesar del impacto de la pandemia en la aviación y la declaración de emergencia climática del Ayuntamiento de Leeds, los propietarios de LBA presentaron una propuesta de ampliación para:

- Construir una nueva terminal de pasajeros
- Ampliar las horas de vuelo diurno en 90 minutos
- Eliminar el límite general de vuelos nocturnos
- Reducir las limitaciones en relación al ruido nocturno
- Realizar cambios complementarios en el estacionamiento de automóviles y otras instalaciones
- Apoyar el crecimiento del número de pasajeros hasta los 7 millones en 2030 (un aumento del 75 % respecto a 2019)

¿Cuántos puestos de trabajo afirma LBA que se van a crear?

En su propuesta, se describen los siguientes tipos[17]:

Directos: personas empleadas directamente por LBA o para sus servicios (un número relativamente pequeño del total).

Indirectos: personas que están empleadas en la cadena de suministro del aeropuerto.

Inducidos: puestos de trabajo que existen como resultado actividades mencionadas previamente. Por ejemplo, el hecho de que las personas trabajen en el aeropuerto y sus alrededores significa que pueden gastar dinero que de otro modo no tendrían. Además, es posible que se permita la expansión de otros negocios como resultado de la existencia del aeropuerto creando más puestos de trabajo. Parte de la propuesta de LBA se basa en esto último a través del "hub de empleo" del noroeste de Leeds.

De carácter general: esta última categoría es un término económico que señala el impacto generalizado en la economía de la región por el hecho de tener un aeropuerto. Por ejemplo, la aglomeración -un tipo de 'impacto más amplio'-, es el efecto (ahorro de costes) de tener empresas ubicadas más cerca unas de otras que les beneficia a todas.

17 Vid. ejemplos en https://www.e-education.psu.edu/marcellus/node/708

En esta categoría de 'impactos más amplios', el aeropuerto mediante la mejora de las conexiones con otros lugares, tiene un impacto en la economía de Yorkshire. El aeropuerto también hace consideraciones sobre el impacto económico del turismo, por ejemplo, de visitantes que se alojarán en West Yorkshire o que viajarán a Yorkshire Dales y que gastarán dinero en viajes, restauración, alojamiento, etc.

Por tanto, es importante distinguir aquellos empleos que están directamente ligados a las actividades de LBA y aquellos que se supone que se crean como resultado de sus actividades.

Situación pre-pandemia (2019)

La propuesta de LBA considera que en 2019 el aeropuerto empleaba alrededor de 2.410 puestos de trabajo equivalentes a tiempo completo (FTE) en la propia instalación[18]. En la Tabla 3 se muestran estimaciones adicionales de la creación de empleos indirectos, inducidos y de "impacto más amplio".

Así pues, casi la mitad de los trabajos motivo de discusión derivan de "impactos más amplios". Como en los empleos 'directos' anteriormente citados se incluyen empleos 'gracias' a LBA, el número de empleados directos puede ser mucho menor.

LBA cifras (2019)	**Leeds**	**Región de Leeds**	**% del total (LCR)**
	Cifras		
Directos		2410	32
Indirectos	710	1680	23
Inducidos			
Impacto total	3120	3330	45
Total	**6240**	**7420**	**100**

Tabla 2: Puestos de trabajo según LBA en 2019,

18 Leeds City Plans Panel, Economic Statement, Section 11.7.28, p. 37. Todos los documemos relativos a la decisión están en https://publicaccess.leeds.gov.uk/online-applications/applicationDetails.do?activeTab=documents&keyVal=Q9SM3LJBKXX00, Planning reference 20/02559/FU

'Con una propuesta" desarrollista

LBA afirma que la ampliación es necesaria para poder atender el crecimiento futuro de la demanda.

Las proyecciones de puestos de trabajo de LBA con la ampliación:
(Se consideran 5.2 y 7 millones de pasajeros respectivamente)

Cifras de LBA	Región de Leeds 2024	Región de Leeds 2030	2030% de incremento respecto a 2019
	Cifras		
Directos	2920	3870	61
Indirectos	2100	2970	77
Inducidos			
Impacto global	4310	5810	75
Total	**9330**	**12650**	**70**

Tabla 3: Predicciones de puestos de trabajo según gracias a la ampliación según LBA.

La suposición es que, con el aumento del número de pasajeros de 4 a 7 millones anuales, habrá un crecimiento lineal en todos los tipos de puestos de trabajo. LBA considera que el crecimiento se reiniciará después del COVID y supone que el empleo aumentará (suposición que más adelante se pondrá en tela de juicio en esta misma sección).

La proyección clave de LBA para nuestros propósitos, y para la ciudadanía de la región de Leeds, es que el empleo directo aumentará en 1.460 empleos, pasando de 2.410 a 3.870, entre 2019 y 2030. Lo que claramente es una sobreestimación como mostraremos en nuestro análisis.

¿Qué puestos de trabajo?

No hay muchos detalles sobre la naturaleza de los puestos de trabajo que LBA dice que se crearán. Sin embargo, el Plan Director "LBA 2017" describe tres "áreas de desarrollo" que podrían generar empleos:

- Airport Village: un nuevo centro comercial de uso mixto que brindaría servicios necesarios y alojamiento de apoyo al crecimiento del aeropuerto... como la sede de la compañía operadora de vuelos (regionales) y servicios generales y de servicio a la actividad aeroportuaria (nuevos hoteles, instalaciones para conferencias y reuniones, restaurantes, tiendas…).
- Air Innovation Park: un parque empresarial que se ofrece a sectores de crecimiento previamente identificados de la región de Leeds (LCR)... orientados a la innovación e incubación con fuertes vínculos con la investigación y el desarrollo y conectados con la universidad.
- Air Freight Park: una nueva área industrial para atender el crecimiento de la demanda de la carga aérea incluyendo el acceso directo al lado aire requerido para facilitar la carga y descarga de las aeronaves, servicios de catering, reparación y servicios de apoyo.

¿Las predicciones de puestos de trabajo son reales? Una crítica a la estrategia de LBA

Independientemente de cómo clasifiquemos los trabajos en el aeropuerto, la pregunta es ¿cuántos de los empleos previstos se crearán realmente con la expansión de LBA?

La industria de la aviación pone un gran énfasis en una eficiencia cada vez mayor, lo que significa una reducción de su densidad (es decir, la proporción de trabajadores por pasajero). Esto hace que sea incorrecto suponer una relación lineal entre puestos de trabajo y número de pasajeros.

Puestos de trabajo directos, intensidad del trabajo y automatización

LBA tiene una alta proporción de personal por pasajero en relación a otros aeropuertos. Esto se explica por factores que son específicos de LBA, como la existencia de una importante aerolínea, Jet 2, que tiene su sede en Leeds.

NEF estima que las predicciones de creación de empleo de LBA se han sobreestimado un 33 % aproximadamente. NEF señala que: "El empleo en el sector de la aviación está cambiando. Durante la última década, la intensidad de empleo del sector (es decir, el número de puestos de trabajo por pasajero) ha ido disminuyendo constantemente a medida que el sector ha ido aumentando su automatización y otras medidas de mejora de eficiencia para reducir los costes laborales. De hecho, la intensidad del empleo del sector cayó alrededor de un 2,6 % anual entre 2001 y 2018... A medida que un aeropuerto aumenta de tamaño, su intensidad de empleo generalmente disminuye"[19]. Esto es consistente con lo que dice el Plan Director de 2017 de LBA sobre la automatización de sus operaciones: "A través de la instalación de lectores de tarjetas de embarque, check-in automatizado, podemos brindar mejores instalaciones y servicios a nuevos mercados de pasajeros. Los avances tecnológicos en las reservas en línea y la emisión inteligente de billetes brindan a los pasajeros un viaje más fluido y sin esfuerzo"[20].

De hecho, York Aviation señala que gran parte del éxito comercial se basa en el ahorro de tiempo: "Estos tiempos están formados por los promedios ponderados de los pasajeros que aprovechan las tecnologías de autoservicio más rápidas, como el autoservicio de facturación, las puertas electrónicas de control y los que utilizan procesadores convencionales no automatizados. El ahorro general de tiempo para los pasajeros que saldrán y llegarán usando la nueva terminal es considerable en comparación con la existente"[21]. Así pues, estos procesos requieren niveles de personal mucho más bajos por cliente.

---

19 NEF: 'Supplementary Analysis on the Economic Case for Expansion of Leeds Bradford Airport', julio 2020, p. 15

20 https://www.leedsbradfordairport.co.uk/the-latest/update-route-to-2030-strategic-development-plan, p. 32.

21 York Aviation, Appendix 11.1 Economic Impact Report, p. 79.

El informe de NEF continúa cuestionando las previsiones de creación de empleo directo de LBA por dos razones:

"Primero, sus intensidades de trabajo para 2030 siguen siendo muy altas, mucho más altas que las de aeropuertos de tamaño similar. El aeropuerto de Bristol, que tiene poco más del doble del tamaño de LBA por número de pasajeros, solo generó 433 puestos de trabajo por millón de pasajeros en 2018. LBA afirma que generará alrededor de 600 puestos de trabajo por millón de pasajeros en 2030 cuando alcance un tamaño comparable al de Bristol... El segundo, el problema es que [LBA] parece pronosticar un aumento en la intensidad de empleo del aeropuerto (es decir, más empleos por pasajero) con la expansión del aeropuerto en 2030. Esto no parece creíble ya que una característica clave de la mejora de las infraestructuras aeroportuarias es mejorar eficiencias y permitir mayores ahorros de escala. Como tal, parece improbable que las intensidades laborales aumenten un 7 %… El modelo de datos sobre tendencias laborales recientes que NEF utiliza estima que la intensidad laboral probable en LBA sería un 18 % más baja en 2030 de lo previsto"[22].

El informe concluye: "La modelación de NEF sugiere que la creación potencial de puestos de trabajo seguramente es, como mínimo, un 33% inferior a la prevista"[23].

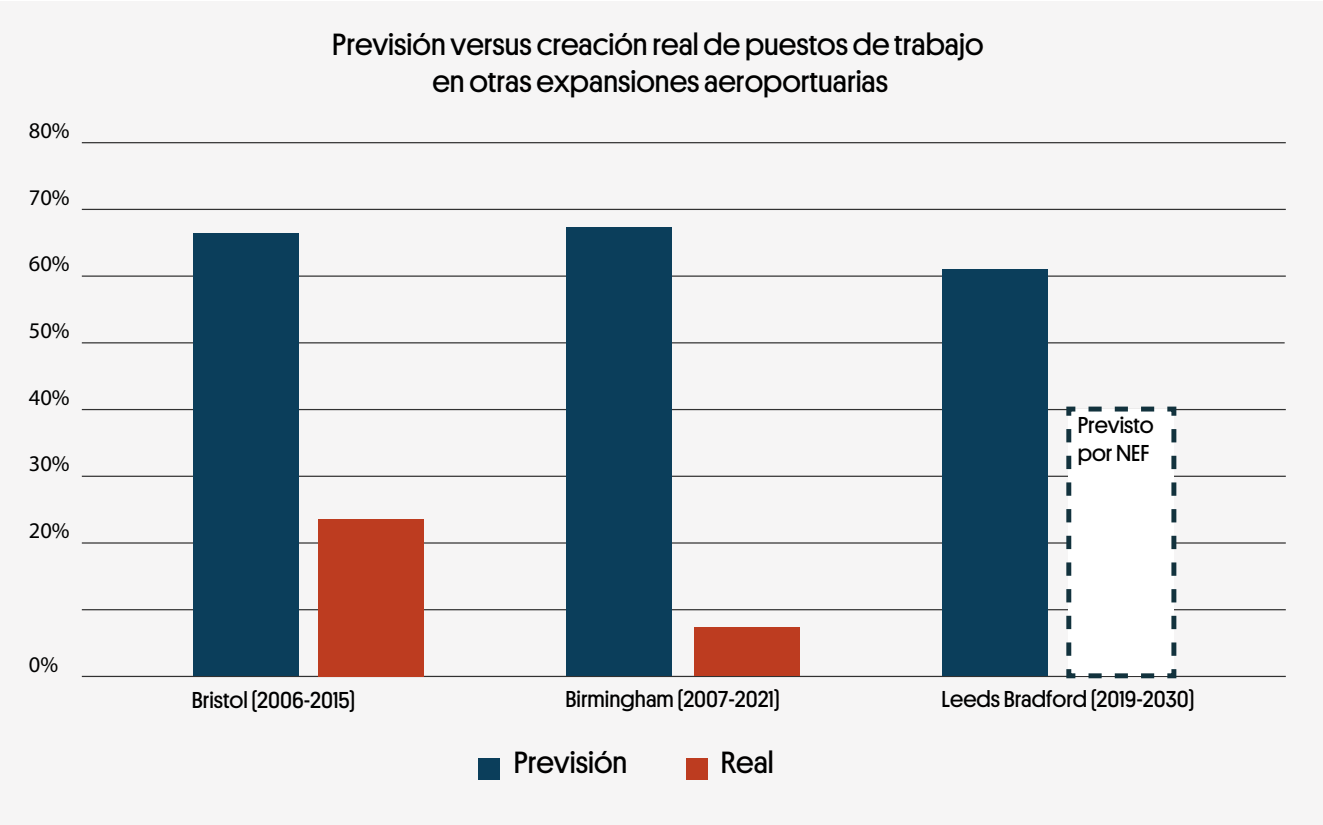


Figura 2: La expansión del aeropuerto: puestos de trabajo previstos y realmente creados.

22 NEF: 'Supplementary Analysis on the Economic Case for Expansion of Leeds Bradford Airport', julio, 2020, p. 16.

23 Ibid, p. 6.

La evidencia empírica basada en las expansiones de otros aeropuertos del Reino Unido frente a las previsiones que se plantean muestra que éstas son muy exageradas.

Un ejemplo clásico: el Aeropuerto de Manchester.

"Cuando el aeropuerto de Manchester anunció en 1991 que quería construir una segunda pista, el presidente de la empresa aeroportuaria afirmó que se crearían 50.000 nuevos puestos de trabajo. Un informe posterior, presentado por el aeropuerto en el proceso de consulta pública, rebajó la cifra a 18.000. Este número incluía el empleo indirecto e inducido, y el empleo en empresas que serían atraídas al área de Manchester. También incluía puestos de trabajo creados por el turismo de entrada, sin tener en cuenta el impacto del turismo de salida. Los medios de comunicación siguieron utilizando la cifra de 50.000 y, de hecho, el director ejecutivo del aeropuerto la repitió en 1997 después de que se concediera el permiso para la expansión. La realidad es que la pista se construyó y se inauguró en 2001, pero el número total de puestos de trabajo en el aeropuerto en 2006 era de sólo 4.000 más que diez años antes. Aun calculando el empleo indirecto e inducido con las ratios habitualmente manejadas, el incremento rondaría los 6.400. Es obvio que la cifra de 50.000 nuevos puestos de trabajo fue una fantasía"[24].

Ejemplos más recientes incluyen el Aeropuerto de Birmingham, cuyo Plan Director de 2007 estimó que la cantidad de puestos de trabajo aumentaría unos dos tercios hasta 2021 (aunque no hizo ninguna previsión de empleo directo específicamente)[25]. Desde entonces, el número de puestos de trabajo directos ha pasado de 7.500 a 8.050, un aumento de solo el 7%.[26] El Plan Director de 2006 del Aeropuerto de Bristol también pronosticó un aumento en el empleo directo de dos tercios[27]. En realidad, el empleo directo pasó de 2.284 a 2.800, un incremento de apenas un 23%[28].

Al igual que en el caso del Aeropuerto de Manchester, a menudo las cifras infladas de creación de empleo en decenas de miles ocultan una dependencia significativa del empleo indirecto e inducido. Estos beneficios colaterales se podrían conseguir con programas de inversión alternativos, especialmente el Green New Deal propuesto en este documento. Además, para LBA y muchos otros aeropuertos, el número de puestos de trabajo indirectos e inducidos se ha calculado simplemente con una multiplicación del número de puestos de trabajo directos. Si estos empleos directos son en realidad mucho menores, también lo serán los empleos indirectos e inducidos. Casi dos tercios de los empleos que conlleva la expansión del aeropuerto caen en esta última categoría de supuesta creación de empleo.

Previsiones de pasajeros

Hemos señalado anteriormente que los pronósticos se hicieron antes de la pandemia y que, aunque LBA ha reconocido la caída en las proyecciones, simplemente presupone que el crecimiento se reiniciará de nuevo sin tener en cuenta ninguno de los siguientes factores:

- los pasajeros de ocio pueden optar por viajar menos en avión por razones de cambio climático, pero también por temores de infección que es poco probable que desaparezcan en el corto plazo

24 https://www.aef.org.uk/uploads/Airport_jobs___false_hopes_cruel_hoax.pdf, p. 11.

25 https://authoring.birminghamairport.co.uk/media/2938/2007-airport-masterplancompressed.pdf

26 La cifra de 7.500 está recogida en el Plan Director de 2007. La de 8.050 en el Acuity Analysis: 'Economic and social importance of the UK's regional airports', 2020, p. 5.

27 "Las previsiones indican un crecimientos del 63% de puestos de trabajo relacionados con el aeropuertos en 2015." Bristol International Airport: Master Plan 2006-2030, 2006, p. 38.

28 York Aviation: 'Bristol Airport Limited Part 1 (Strategic) Economic Impact Assessment of Bristol Airport', 2007, p. 26.

- los viajes de negocios se reducirán debido al éxito de la tecnología de reuniones virtuales
- se podrán disfrutar de menos vacaciones en el extranjero dada la debilidad de la economía
- es muy probable que los precios de las tarifas aumenten dado el impacto de la pandemia en la industria de la aviación

Estos pronósticos son críticos ya que las proyecciones de empleos creados por LBA están directamente relacionados con el número de pasajeros, por lo que, si el número de pasajeros es menor, también lo será el número de empleos creados.

El centro de empleo del noroeste

Como se señaló anteriormente, se anticipa que la expansión incluirá un centro comercial de uso mixto que incluye instalaciones hoteleras y de conferencias; un centro de innovación y un centro de carga. A pesar de que esto se planteó en 2017, todavía hay muy poca información disponible sobre estos aspectos.

Además, parece una estrategia equivocada dados dos factores clave:

• La nueva oferta del Airport Village de LBA no está orientada a los viajeros de negocios y la mayoría del turismo es de salida, lo que conlleva la falta de necesidad o demanda de instalaciones comerciales u hoteleras

• LBA está notoriamente mal comunicado con transporte de superficie. Si bien hay planes para mejorar el acceso con transporte público, es poco probable que esto atraiga a las empresas que dependen de un buen acceso y, lo que es más importante, lo convierte en un sitio muy poco atractivo para el transporte de mercancías. (LBA actualmente no admite tránsito de carga aérea)

En el Plan Director, se indica que existe una disponibilidad de terrenos limitada en el noroeste, lo que es una oportunidad para que empresas y otros sectores, como el de la investigación y el desarrollo conectados a la universidad, puedan ubicarse ahí. Sin embargo, no queda claro si ello generaría nuevos puestos de trabajo o simplemente desplazaría a los existentes. En cualquier caso, la demanda para dicha ubicación es independiente de la propuesta de ampliación del aeropuerto.

El impacto del turismo

Uno de los aspectos más inconsistentes de la propuesta de LBA es el tratamiento que se hace del turismo receptor como un beneficio económico mientras se ignora el impacto negativo del turismo emisor.

Es cierto que existe un gran beneficio económico para la región de Leeds a partir del turismo receptor, con la proximidad de las ciudades de Leeds y Bradford, y el fácil acceso a York, Yorkshire Dales y North York Moors. La llegada de más turistas obviamente tendría un impacto positivo en la economía ya que estos visitantes gastarían dinero en hoteles, atracciones turísticas, bares y restaurantes. Pero, consecuentemente, también debe ser cierto para el 76% de los viajeros de Leeds Bradford que tienen como destino lugares como Málaga, Faro o Tenerife y, por lo tanto, son un perjuicio para la economía, por deseables que sean sus destinos de vacaciones (ver Figura 3).

Un estudio reciente de Barclays considera que “23 millones de británicos pasarán sus vacaciones en el Reino Unido este verano, lo que sumará casi 31.000 millones de libras esterlinas

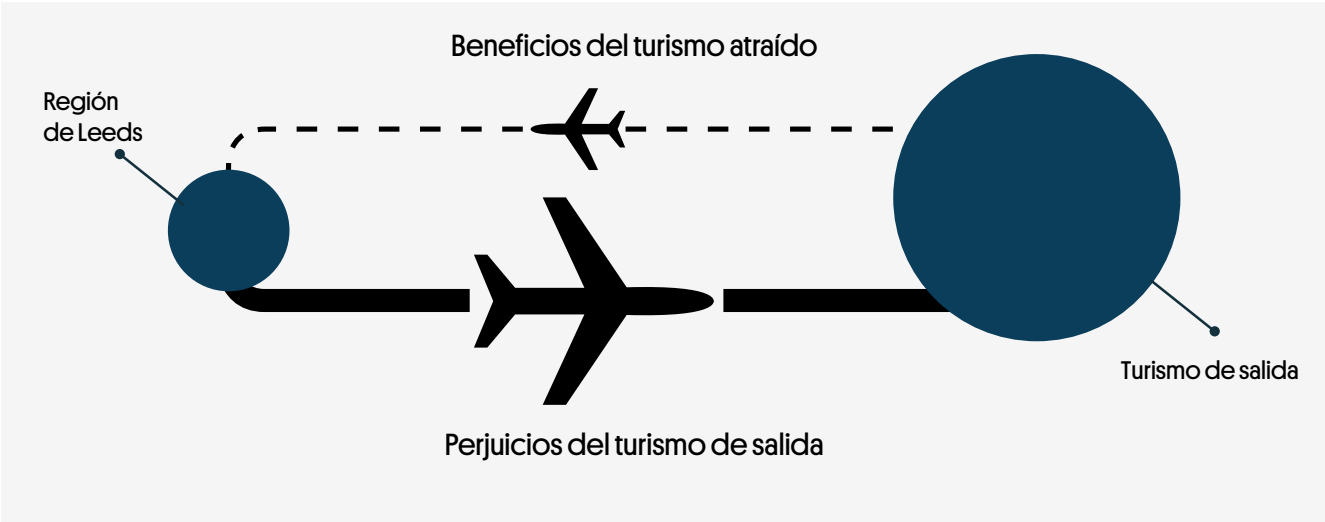


Figura 3: Turismo de salida versus turismo de entrada

al PIB (Producto Interno Bruto) del Reino Unido"[29]. Dicha estimación debe arrojar dudas, por tanto, sobre si en los cálculos de empleo de LBA se ha tenido en cuenta el perjuicio económico contrario.

El impacto del cambio climático en la economía

Los científicos especialistas en el clima de la Universidad de Leeds han calculado la cantidad de emisiones resultantes de LBA si se llegara a los 7 millones de pasajeros en 2030[30]. La conclusión es que se emitirían 1227kt CO2e por año. Para poner esto en contexto, 1227kt CO2e[31] es una cantidad mayor que el total de carbono previsto para toda la región de Leeds a partir de 2030[32].

Desde una perspectiva económica, hay una gran cantidad de detalles en los informes de NEF sobre cómo se han tratado los desplazamientos y qué factores se han monetarizado. El costo para la región de Leeds de las emisiones de carbono de la ampliación del aeropuerto se estimó de manera conservadora en £ 267,100,000 de 2024 a 2050[33]. Investigaciones recientes han sugerido que el costo de la aviación para la economía del Reino Unido puede ser muy significativo. El Dr. Chris Brierley del University College de Londres ha señalado que la mayoría de los modelos económicos asumen que no habrá impactos negativos ligados al cambio climático en el crecimiento económico, pero es muy poco probable que sea así. Por lo tanto, es recomendable que el estudio económico de cualquier inversión tenga en cuenta este perjuicio.

Desde que se aprobó la propuesta de expansión de LBA, el Departamento de Estrategia Comercial, Energética e Industrial (BEIS) ha publicado nuevos valores de carbono[34] que indican la predicción del precio del carbono que el Banco Europeo de Inversiones (BEIS) espera, brindando así los valores que deben usarse en los análisis de costo-beneficio de nuevos proyectos. El BEIS establece que: "Un proyecto que aumenta o disminuye los gases de efecto invernadero a nivel

29 https://home.barclays/news/press-releases/2021/05/The-billion-pound-boom-UK-staycationers-set-to-boost-local-economies/

30 https://www.galba.uk/university-of-leeds-lba-objection

31 CO2 = dióxido de carbono o su impacto equivalente de otros gases de efecto invernadero.

32 https://leedsclimate.org.uk/news/climate-commission-shows-moving-net-zero-emissions-can-help-leeds%E2%80%99-post-covid-recovery. Vid. gráficos para los objetivos para Leeds de reducción de carbono según datos científicos en 'A net zero carbono roadmap for Leeds'. Enero 2021.

33 P. 28, 'Supplementary Analysis on the economic case for expansion of Leeds Bradford Airport', NEF, septiembre 2020.

34 https://www.gov.uk/government/publications/valuing-greenhouse-gas-emissions-in-policy-appraisal/valuation-of-greenhouse-emissions-for-policy-appraisal-and-evaluation

nacional o internacional en relación a un escenario de 'business as usual' debe cuantificar el cambio en las emisiones y luego aplicar los valores del precio del carbono". En otro documento reciente, el BEIS deja explícitamente claro que su enfoque de la valoración del carbono se debe aplicar a las decisiones de planificación, como la solicitud de expansión de LBA al Ayuntamiento de Leeds[35].

Los valores de carbono son el vehículo con el que el gobierno quiere que se consideren y calculen los costos financieros (perjuicios) para la sociedad por cada tonelada de carbono emitida al realizar un análisis de costo-beneficio de los nuevos proyectos propuestos, como la expansión de LBA. En agosto de 2021, el BEIS más que triplicó estos valores de carbono, por lo que el cálculo del costo de una tonelada de CO2 en 2030 ha aumentado de £ 81 a £ 280. Esto significa que el coste financiero (perjuicio) de cada tonelada de carbono causada por un aeropuerto también se ha más que triplicado. Obviamente, esto socava significativamente los supuestos beneficios económicos para la región de Leeds provenientes de la expansión de LBA.

Un estudio reciente de la UCL (University College, Londres) sugiere que el coste del daño económico real podría ser de hecho de más de 3.000 dólares estadounidenses por tonelada de CO2 (2.200 libras esterlinas)[36], lo que hace que la expansión de cualquier aeropuerto sea económicamente ruinosa. Esto no es querer ser derrotista, sino que debemos encontrar claramente otras vías para alcanzar una seguridad laboral que sea sostenible tanto económica como ambientalmente.

Resumen de la crítica

El Plan Director de LBA se basa esencialmente en la suposición de que el número de pasajeros crecerá hasta los 7 millones anuales, pero también en que esto es deseable desde el punto de vista económico y que comportará a un aumento de puestos de trabajo. No se ocupa de los costes del carbono.

Además, parece que LBA concluye que habría más puestos de trabajo por pasajero que en la actualidad. Esto está en desacuerdo con las tendencias generales en la gestión de aeropuertos donde los cambios hacia una mayor digitalización y automatización conllevan una reducción de puestos de trabajo por pasajero, ya que las máquinas y los propios usuarios realizan las tareas que solían realizar muchos empleados. Es probable que estas tendencias interactúen con los impactos de la pandemia en una mayor reducción del empleo. Parece muy poco probable, por tanto, que las previsiones de empleo de la industria de la aviación, basadas en modelos de crecimiento, coincidan con la realidad. Si bien LBA continuará funcionando, se debe evitar caer en una dependencia económicamente poco saludable de Leeds y su región ligada al crecimiento de LBA.

El hecho de que existan riesgos inherentes a la estrategia de crecimiento del aeropuerto no es un consuelo para aquellos que han perdido sus trabajos, o para los futuros trabajadores que pueden haber estado preparándose para trabajar en el aeropuerto, pero de cara al futuro, la expansión de LBA generará menos puestos de trabajo y serán menos estables. De hecho, es un motivo más para seguir un camino diferente para el futuro de la región de Leeds, uno que no dependa del crecimiento continuo de LBA. Necesitamos ofrecer a los trabajadores de la aviación alternativas en las que se aprovechen sus habilidades y conocimientos, proporcionándoles empleos interesantes, útiles y sostenibles.

---

35 https://www.gov.uk/government/publications/valuation-of-energy-use-and-greenhouse-gas-emissions-for-appraisal

36 https://www.ucl.ac.uk/news/2021/sep/economic-cost-climate-change-could-be-six-times-higher-previouslythought

6 Transición activa a una economía verde

¿Por qué necesitamos un Green New Deal?

El Comité de Cambio Climático (CCC) es un organismo independiente establecido bajo la Ley de Cambio Climático de 2008, que informa al gobierno del Reino Unido. Su informe más reciente estableció diez principios que el Reino Unido debe adoptar para responder de manera efectiva al cambio climático.

Turbina eólica

Los dos pilares son:

- elaborar una visión para un Reino Unido adaptado al cambio climático
- financiamiento, recursos, métricas e investigación[37]

La visión es fundamental, ya que muchas personas son comprensiblemente cautelosas acerca de "el próximo gran cambio" y quieren planes realistas y seguros para su futuro. NEF señala que "los trabajadores y los sindicatos son comprensiblemente escépticos ante la retórica en torno a la transición, dado que las transiciones pasadas, en particular el declive de la minería y la industria manufacturera, han marcado a las comunidades y dejado un rastro de destrucción social y económica a su paso"[38]. Además, señala que "360.000 puestos de trabajo, el 15 % de todos los puestos de trabajo en la región de Yorkshire y Humber, se encuentran en sectores que tienen emisiones de carbono altas o muy altas, lo que significa que es probable que estos puestos de trabajo se vean afectados por el cambio a una economía baja en carbono". Los trabajadores de la aviación de LBA están en la primera línea de los que corren un mayor riesgo.

Una transición verde reconoce esta cuestión y tiene como objetivo abordar de manera proactiva las necesidades de aquellos trabajadores con empleos en riesgo. Es fácil ver la emergencia climática con pesimismo, pero la situación es muy diferente a la de los mineros en la década de 1980,

37 https://www.theccc.org.uk/wp-content/uploads/2021/07/Independent-Assessment-of-UK-Climate-Risk-Advice-toGovt-for-CCRA3-CCC.pdf, p. 12.

38 https://neweconomics.org/2021/06/powering-the-just-transition, p. 3.

cuyo destino fue totalmente atribuible a factores políticos y para quienes no se hicieron planes de contingencia para salvar a sus comunidades. Por el contrario, combatir el cambio climático requiere las habilidades y la experiencia de cientos de miles de personas para mejorar energéticamente los hogares, proporcionar un mejor transporte público, una energía más ecológica y la gestión de granjas sostenibles, así como una atención social solidaria y de confianza, una educación para la primera infancia y unas instalaciones de ocio. Planificar tales necesidades, en lugar de abandonar a los trabajadores es precisamente el objetivo de un Green New Deal.

Sin embargo, para tomar el segundo principio del CCC, se necesita un replanteamiento sobre en qué y cómo invertimos cada uno de nosotros y como sociedad con el dinero público, a quién y cómo gravamos y a quién y cómo ofrecemos incentivos y, finalmente, qué redes de seguridad brindamos para aquellos que quieren o deben reorientar su actividad laboral en los nuevos trabajos que todos necesitamos.

En la siguiente sección, profundizamos con más detalle en lo que esto significa para la región de Leeds.

¿Cuántos empleos verdes se podrían crear?

Gran parte del trabajo necesario para llevar a cabo la transición del Reino Unido hacia una sociedad sin emisiones de carbono aún está por hacer. Hablar de un 'ejército de carbono cero' no es una hipérbole: el camino justo para alcanzar los objetivos del Acuerdo de París para el Reino Unido requerirá "una escala en el cambio de las infraestructuras que recuerda el Plan Marshall tras la Segunda Guerra Mundial"[39].

A continuación, mostraremos el extraordinario potencial de empleo de un Green New Deal en toda la economía de la región de Leeds, con una creación de empleo directo de más de 30.000 empleos en el transcurso de una transición de diez años. Si incluimos aquellos orientados al cuidado de las personas como una parte fundamental de un futuro más saludable y bajo en carbono debemos agrega unos 11,000 empleos más.

GALBA ha consultado al grupo de expertos Green House, que ha desarrollado un modelo para calcular los puestos de trabajo necesarios en el Reino Unido para lograr una economía neta cero. Los resultados de ese modelo se publicaron en 2018 con el título 'Desbloquear el potencial laboral de Zero Carbón', de la Green European Foundation[40]. El modelo estima los requisitos de empleo para alcanzar un nivel cero de carbono en 2030 en sectores clave, con un enfoque de abajo a arriba, es decir, de acuerdo con las necesidades y la capacidad de un área en particular. Todos los sectores mencionados a continuación se basan en esta investigación, excepto la

39 Anderson et al. (2020) A factor of two: how the mitigation plans of 'climate progressive' nations fall far short of Pariscompliant pathways.

40 Green European Foundation (2018) Unlocking the Jobs Potential of Zero Carbon. Disponible en: https://gef.eu/publication/unlocking-the-potential-of-zero-carbon/.

restauración y el cuidado de la naturaleza, que son ambos de un informe del Green New Deal UK 'Green Jobs for all' (2020)[41]. Cada sector se detalla a continuación.

Creación de puestos de trabajo con un Green New Deal en la región de Leeds		
Sector	**Período de transición de 10 años**	**A largo plazo**
Reutilización y reciclaje	2,222	4,445
Transporte	3,253	6,505
Rehabilitación de edificios	21,381	2,912
Energías renovables	1,765	163
Formación y apoyo	1,821	1,574
Total	30,442	15,599

Tabla 4: Creación de empleo con un Green New Deal

Reutilización y reciclaje

El modelo del grupo de expertos de Green House asume una transición para reducir los residuos, aumentar la reutilización y el reciclaje de acuerdo a escenarios de gran ambición, tasas de reciclaje del 90 %, logrados mediante el reciclaje de las fracciones de mayor valor en los sectores comerciales y de la construcción, y una combinación de reducción, reutilización y reciclaje de los residuos a través de una mejor clasificación y de nuevas empresas locales para crear una economía circular que gestione la mayoría de los residuos domésticos. El modelo tiene en cuenta los puestos de trabajo adicionales creados en el sector de la recogida para el reciclaje y los puestos de trabajos perdidos en la gestión de los vertederos, pero no incluye los puestos adicionales creados en la reutilización y aprovechamiento de residuos. La estimación de puestos de trabajo durante la transición es la mitad del total a largo plazo.

Modernización energética de los hogares

Estos trabajos incluyen tanto mejoras de aislamiento como reacondicionamiento tecnológico de energías renovables en viviendas (por ejemplo, agua caliente solar, energía solar fotovoltaica -PV, paneles solares-, bombas de calor). Se han calculado los puestos de trabajo necesarios para el reacondicionamiento durante la transición de 10 años y luego los trabajos de cuidado/mantenimiento a partir de entonces. También se crearán puestos de trabajo adicionales para la modernización de edificios comerciales y públicos.

41 https://www.greennewdealuk.org/updates/green-jobs-for-all-report/.

Transporte sostenible

El modelo de transporte del grupo de expertos Green House se basa en un importante cambio modal y por ello también contabiliza los puestos de trabajo perdidos en el mantenimiento de vehículos privados (los vehículos eléctricos requieren menos mantenimiento), así como los puestos de trabajo ganados en la conducción y el mantenimiento de trenes y autobuses. Los trabajos en infraestructuras (por ejemplo, la construcción de rutas ciclistas, la electrificación de la red ferroviaria, la instalación de puntos de recarga de vehículos) no están incluidos y serían adicionales. Los puestos de trabajo aumentarían a medida que se produjera el cambio modal y la estimación también considera que durante la transición se crearían la mitad de los trabajos.

Generación de energía renovable

Los empleos en la generación de energía renovable se basan en estimaciones nacionales aplicadas en función del tamaño de las áreas clasificadas como rurales dentro de la región de Leeds. La estimación asume una tasa constante de instalación de energía eólica y solar fotovoltaica durante el período de diez años.

Formación y apoyo

El modelo del grupo de expertos hizo una estimación de los trabajos adicionales necesarios en capacitación y apoyo para brindar los niveles necesarios de formación en toda la economía y garantizar que los empleos sean accesibles.

Alimentación y agricultura

Los empleos en la producción local de alimentos sostenibles son cruciales para un cambio hacia un futuro sostenible. A pesar de ello no se han incluido porque el potencial de creación de empleo es difícil de estimar, pero podría haber muchos cientos.

Cuidado

Los empleos verdes se pueden considerar en un sentido mucho más amplio. Muchas formas de trabajo han sido sistemáticamente infravaloradas, pero son de naturaleza baja en carbono y esenciales para una economía futura saludable. Los trabajos de cuidado sostienen la vida y requieren mucha mano de obra, creando tres veces más puestos de trabajo que la inversión equivalente en construcción.

A pesar de esto, la atención social en muchas partes del Reino Unido está en crisis, con ayuntamientos sin fondos suficientes que gestionan la rotación endémica de una fuerza laboral mal pagada. El Women's Budget Group considera que hay más de 1,4 millones de personas mayores con necesidades de cuidado insatisfechas, y que invertir un 1 % adicional del PIB en el sector de los cuidados, duplicando los salarios al mismo tiempo, crearía directamente 246.000 puestos de trabajo equivalentes a tiempo completo adicionales. Si aplicamos este cálculo en relación a la población de la región de Leeds, el potencial de creación de empleo es de 11.400[42].

---

42 La población de la región de Leeds, 3.100.000, representa un 4.6% de la de Gran Bretaña. De esta forma, del conjunto de potenciales puestos de trabajo en el sector del cuidado -246.00-, a la región le corresponderían 11.358.

Enseñanza y enfermería

La inversión en estos sectores con poco personal y exceso de trabajo es una contribución de futuro esencial para cualquier economía baja en carbono. Al igual que los trabajos de cuidado, las malas condiciones y los bajos salarios también provocan una alta rotación en estos sectores. A pesar de la naturaleza de los mismos y los repetidos compromisos gubernamentales en relación a la contratación y el reconocimiento, sigue habiendo un número significativo de vacantes. Sin embargo, no hemos podido obtener cifras precisas de vacantes para la región de Leeds, por lo que no se han incluido, pero por poner un solo ejemplo, el Leeds Teaching Hospital NHS Trust tenía 700 vacantes de enfermería en octubre de 2021.

Conservación de la naturaleza

Si bien no está incluido en nuestros números, se necesitarán cientos de puestos de trabajo en la región para la conservación de la naturaleza: plantación y mantenimiento de árboles, recuperación de turba, mantenimiento de cercas y muchas otras labores más.

Granja urbana en el Valle de Meanwood

	Durante el período de transición	A largo plazo
Reutilización y reciclaje (neto)	2,222	4,445
Residuos municipales	746	1,493
Residuos comerciales, industriales y de la construcción	1,476	2,952
Transporte	3,253	6,505
Conductores de autobuses locales y personal de mantenimiento	3,169	6,335
Gestión y mantenimiento del sistema ferroviario y de autobuses a larga distancia	2,312	4,626
Mantenimiento de vehículos (balance negativo por la incorporación de vehículos eléctricos)	-2,228	-4,456
Rehabilitación de edificios	21,381	2,912
Mejoras de eficiencia energética	9,146	2,912
Solar térmica, PV y bombas de calor	12,235	
Energías renovables	1,765	163
Pérdidas en el sector de los fueles fósiles	-112	-225
Generadores eólicos	1,196	345
PV, renovación de la red eléctrica e hidroeléctrica	681	43
Formación y apoyo	1,821	1,574
Total	30,442	15,599

Tabla 5: Puestos de trabajos "verdes" potenciales por sector

	Puestos de trabajos nuevos en la región de Leeds	
Municipio	Transición	A largo plazo
Leeds	7,931	4,359
Bradford	4,986	2,835
Calderdale	2,986	1,525
Kirklees	3,504	1,890
Wakefield	3,530	1,882
Barnsley	2,287	1,081
York	2,002	956
Harrogate	1,457	460
Selby	721	214
Craven	1,042	396
Total	**30,446***	**15,598***

Tabla 6: Puestos de trabajo potenciales por municipios * Las diferencias con la tabla 5 se deben al redondeo.

Ejemplos prácticos

Hay una serie de ejemplos en toda la región de Leeds en estos sectores. Muchos ejemplos son de escala relativamente pequeña en este momento, pero demuestran lo que se puede lograr si se ampliaran en toda nuestra región, apoyando a los trabajadores en todas las comunidades.

Adaptación energética de viviendas

Rehabilitar el parque de viviendas de Leeds para conseguir altos estándares es una prioridad y el Ayuntamiento así lo considera de forma adecuada según los Verdes. Los beneficios son claros: facturas de energía más bajas para los residentes, ahorro para el Ayuntamiento que se puede utilizar para reinvertir en más mejoras y también generación de más puestos de trabajo en una amplia gama de profesiones: lampistas, electricistas, cristaleros, instaladores de tuberías, etc. Leeds tiene 54.000 viviendas de propiedad municipal, que es un número relativamente alto a nivel nacional. Las cooperativas de vivienda poseen muchas miles más: solo 'Leeds Fed' tiene 4.300. En Bradford se contabilizan 22.000 viviendas municipales, así como muchas cooperativas. Por lo tanto, existe un gran potencial para el empleo estable de una amplia gama de trabajadores. Leeds ya ha asignado alrededor de £ 100 millones para este programa que tiene consecuencias inmediatas para el empleo. También ha obtenido 25 millones de libras esterlinas para la descarbonización de 38 edificios públicos, incluidos edificios cívicos icónicos, centros de ocio, escuelas primarias y oficinas, habiéndose creado 338 puestos de trabajo.

Lo que se necesita es una inversión constante del gobierno central para que el Ayuntamiento pueda planificar a largo plazo y aprovechar economías de escala. Combinado con ello, se necesitan subsidios o préstamos sin intereses para que los propietarios privados realicen las inversiones necesarias para reducir sus facturas de energía y sus emisiones de carbono.

Una red de transporte inclusiva

Entre 1990 y 2018, las emisiones totales de gases de efecto invernadero del transporte en el Reino Unido crecieron un 11 %, impulsadas por aumentos en el transporte de mercancías por carretera y en la aviación[43]. Para revertir esta situación y conseguir un futuro bajo en carbono debemos, de un lado, gestionar la demanda de la aviación y, de otro, por lo que respecta al transporte terrestre debemos conseguir: a) una sustitución de los vehículos diésel por eléctricos y de hidrógeno para el transporte de mercancías y para los viajes de negocios y personales; b) una transferencia del automóvil privado al transporte público, las motocicletas, las bicicletas eléctricas y tradicionales y a moverse a pie. Además de los cambios necesarios en infraestructuras, se generarán empleos nuevos y estables en la industria del transporte.

Autobuses: la escasez de conductores de vehículos pesados es bien conocida, pero menos conocida es la escasez de conductores de autobús. West Yorkshire necesita alrededor de 250 conductores (10% del total) y muchas empresas de autobuses están ofreciendo "inicios dorados" y otros incentivos para la contratación. En el marco de la estrategia de transporte 2040 de la Autoridad Combinada de West Yorkshire (WYCA) que busca aumentar el uso de los autobuses en un 25 % para 2027, la nueva alcaldesa de West Yorkshire, Tracy Brabin, dedica un capítulo a cómo se organizará la actividad de los autobuses en el futuro. Si bien los objetivos se verán afectados por la pandemia, existe una clara ambición de hacer que los usuarios vuelvan al autobús.

Bicicletas: cuando el programa City Connect de West Yorkshire comenzó en 2015, se crearon puestos de trabajo en la construcción de las vías ciclistas, pero también se incluyó un programa estable de capacitación y promoción. Ello implicó la creación de una variedad de puestos de trabajo que incluyeron enseñanza a niños y niñas en las escuelas, sesiones de ciclismo prescritas por médicos por razones de salud, desarrollo de herramientas para fomentar el ciclismo como un planificador de viajes y otras ayudas, talleres de mantenimiento de bicicletas y ayuda a las empresas para que sus empleados se desplazaran en bicicleta o a pie.

43 https://www.greenhousethinktank.org/transport-investment.html

En cinco años, los viajes en bicicleta aumentaron en 2,3 millones. La construcción de las rutas planificadas se aceleró durante la pandemia y la Autoridad Combinada de West Yorkshire recientemente ha logrado la financiación para realizar una inversión adicional de £ 10 millones.

Trenes: La Estrategia de Transporte también busca aumentar los viajes en tren en un 75%, lo que exigirá un aumento del número de conductores, de personal en el servicio al cliente, en la venta minorista y en el área comercial. Ya hay ejemplos de pilotos de líneas aéreas que se han reconvertido en conductores de trenes en otros países, dada la similitud de capacidades y responsabilidades entre las dos actividades. DW, la emisora internacional de Alemania, ha informado que la empresa pública ferroviaria alemana Deutsche Bahn ha estado intentando cubrir las vacantes de conductores de trenes, y SBB, con sede en Suiza, lanzó campañas de contratación en toda Europa. Citan a un piloto alemán recién titulado que se ha pasado al tren: "La tarea en ambas profesiones es llevar un número similar de pasajeros de forma segura de A a B", dijo Baumann. La brecha salarial entre un piloto y un conductor de tranvía de Viena "no es tan significativa. Ahora, estoy ganando solo un poco menos de lo que hubiera ganado como piloto junior". El salario medio actual de un conductor de tren interurbano del Reino Unido es de unas 60.000 libras esterlinas, que no es mucho menos que lo que gana un piloto de vuelos de corta distancia (que son todos los vuelos desde LBA).

Además de nuevos puestos de trabajo, también hay oportunidades para cambiar el enfoque de los actuales hacia la sostenibilidad. Si bien es posible que esto no cree inmediatamente nuevos puestos de trabajo, hay industrias en las que se pueden encontrar empleos más estables e interesantes.. Con una mayor inversión en estas áreas, aumentaría la demanda de trabajadores en estos sectores, lo cual es una piedra angular del argumento de GALBA. El dinero público debe reorientarse donde sea necesario, tanto para el sustento de los jóvenes como para su salud y bienestar.

Construyendo viviendas energéticamente eficientes

Una de las primeras viviendas en el Reino Unido con el certificado 'Casa pasiva" fue construida en Denby Dale[44].

Las características eran:

- casa aislada de 118 m2,
- tres dormitorios,
- coste de construcción de 141 mil libras esterlinas
- mínimas necesidades de calefacción -un 90% menos que la media del Reino Unido-.

44 https://www.greenbuildingstore.co.uk/technical-resource/denby-dale-passivhaus-uk-first-cavity-wall-passivehouse/

Impactos inducidos y generales: una economía circular sostenible

Para maximizar los beneficios de este impulso en la creación de empleos, las autoridades locales de toda la región podrían aplicar las lecciones del 'Modelo Preston', que demostró cómo las economías locales se fortalecen al invertir en las cadenas de suministro locales de las actividades económicas "anclas" en sus municipios[45]. Aplicar este enfoque a, por ejemplo, la remodelación integral de edificios significaría establecer cadenas de suministro locales, que incluirían la producción, el suministro y la instalación de materiales en toda la región de Leeds. De manera similar, dicho enfoque se podría ampliar y replicar en empresas locales de reutilización y reciclaje de los recursos locales y en la generación de energía renovable.

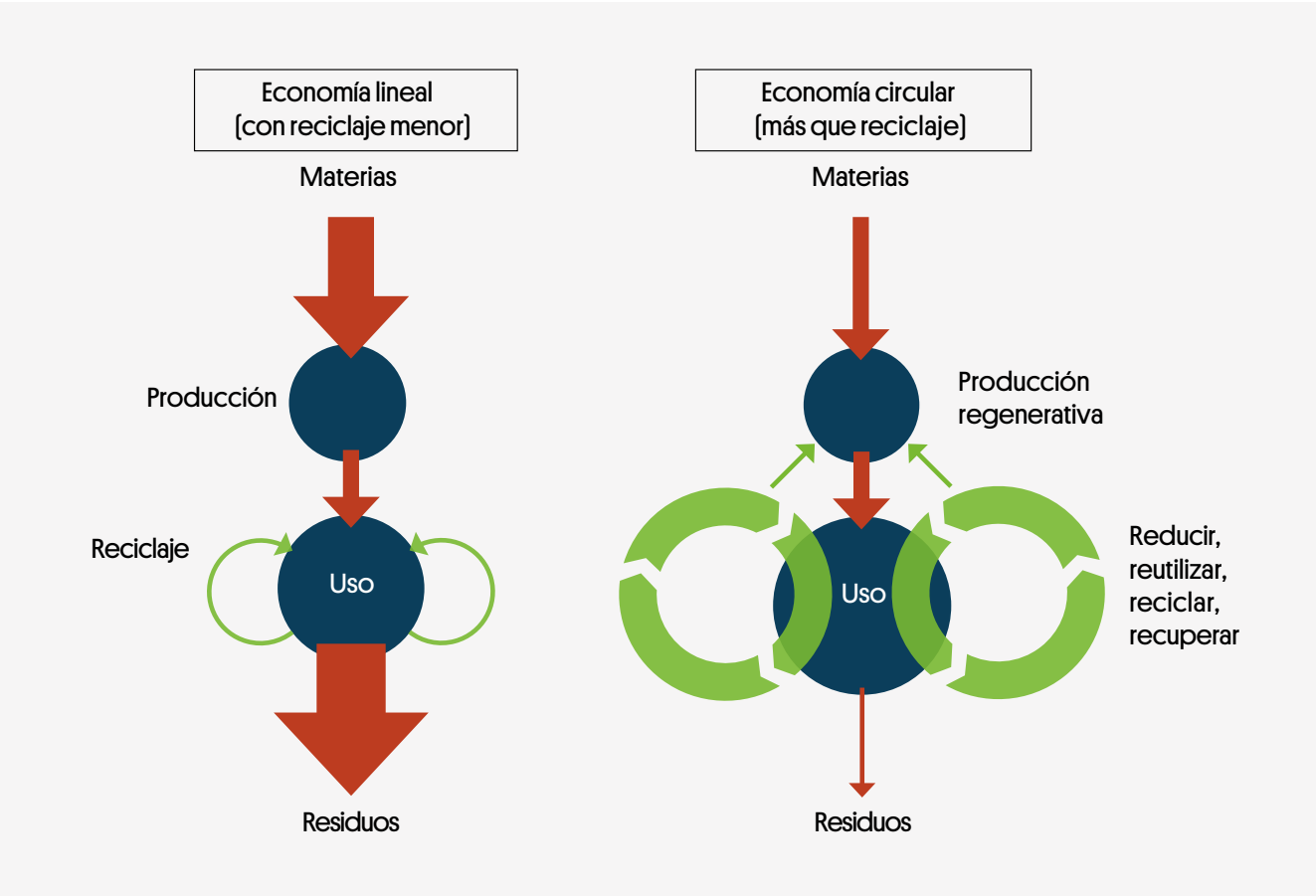


Figura 4: Cómo funciona la economía circular

¿Qué tiene que suceder?

Gran parte de los argumentos a favor de la expansión de LBA se han basado en la creación de nuevos puestos de trabajo. Como hemos comentado anteriormente, solo una pequeña proporción son empleos directos de LBA o de las empresas que operan en el aeropuerto, como personal de aerolíneas, de venta minorista o de gestión de equipajes. En el momento de la solicitud de aprobación del Plan Director, se afirmaba que en ese momento había 2.410 puestos de trabajo directos y que con la expansión hasta los 7 millones de pasajeros anuales, se podrían alcanzar 3.870, un aumento pues de 1.460 puestos de trabajo. Dejando de lado nuestras dudas sobre cuán realista es esta cifra, poner el enfoque económico en una transición ecológica podría,

45 El Centro para estrategias de la economía local (CLEs), en Preston ayudó a redirigir las compras a través de 12 "instituciones ancla" a proveedores locales y a la contratación de trabajadores con, como mínimo un salario digno, en áreas deprimidas. El resultado fue la revitalización de la economía local. Vid. CLEs, How we built community wealth in Preston (Julio 2019), https://cles.org.uk/publications/how-we-built-community-wealth-in-preston-achievements-and-lessons/

de hecho, crear muchos más empleos, con mucha mayor certeza sobre su estabilidad a largo plazo, lo que beneficiaría a las comunidades de toda la región de Leeds.

Un Green New Deal podría generar 16.000 puestos de trabajo a largo plazo.

¿Dónde está el dinero?

Se ha hablado mucho de la inversión privada de 150 millones de libras esterlinas propuesta como parte de la expansión de LBA. Sin embargo, dejando de lado los impactos perjudiciales sobre el cambio climático y la contaminación, el desarrollo no se llevará a cabo sin ningún coste para el erario público. Con el fin de proporcionar mejores conexiones de transporte al aeropuerto, la Autoridad Combinada de West Yorkshire ha propuesto una inversión de 42 millones de libras esterlinas para una nueva estación de tren en la línea de Harrogate, que incluye un aparcamiento con capacidad para 350 vehículos[46]. Esta inversión se explica por el contexto de la emergencia climática y WYCA afirma que la estación "busca satisfacer la demanda actual de viajes sostenibles hacia y desde el aeropuerto de Leeds Bradford". Las conversaciones con LBA aún no han determinado qué contribución (si la hay) hará el aeropuerto a estas inversiones del sistema público.

Menos obvia, pero significativamente más costosa, es la gran exención fiscal anual otorgada a la aviación en el Reino Unido, un subsidio efectivo del gobierno central que asciende a aproximadamente £ 7 mil millones cada año[47]. A pesar de que el Air Passenger Duty se aplica a los billetes de avión, y no los del transporte por carretera y ferrocarril, el sector de la aviación tampoco está sujeto al IVA y el combustible que utiliza está libre de impuestos. La aplicación de estas exenciones fiscales a las cifras de pasajeros de LBA significan un subsidio efectivo de 94 millones de libras esterlinas al aeropuerto cada año[48]. Esto es aproximadamente cinco veces el tamaño del programa de eficiencia energética del parque de viviendas municipales del Ayuntamiento de Leeds[49]. Con el aumento del número de pasajeros propuesto por LBA, este subsidio encubierto aumentaría en un 75 %, es decir, unos 165 millones de libras esterlinas al año. Una exención fiscal tan generosa, que otorga un beneficio adicional al 15 % de los viajeros habituales que realizan el 70 % de los vuelos en el Reino Unido, no puede justificarse en el contexto de una emergencia climática. Poner fin a la desgravación fiscal utilizando políticas como un impuesto a los viajeros frecuentes limitaría la demanda y sería una fuente de ingresos muy necesarios que podrían destinarse a infraestructuras de transporte público local e intrarregional, programas de inversión para la creación de empleos verdes y una transición justa para los trabajadores de la aviación.

---

46 WYCA: 'Leeds Bradford Airport Parkway Station', 2021. Disponible en: https://www.yourvoice.westyorks-ca.gov.uk/iba-parkway

47 https://neweconomics.org/2020/06/crisis-support-to-aviation-and-the-right-to-retrain

48 La cuota de 94 millones de libras de LBA es una estimación proporcional basada en las cifras de pasajeros de cada aeropuerto de la CAA, según los cuales LBA representa un 1,34% del total. Se asume que el subsidio por pasajero de LBA corresponde al de la media en Gran Bretaña.

49 El Ayuntamiento de Leeds invertirá 100 millones de libras en el programa https://news.leeds.gov.uk/news/leeds-city-council-to-invest-gbp-100m-improving-energy-efficiency-of-council-housing-by-2050

7 Resumen

El mundo se está dando cuenta de lo real que es la crisis climática y también de la urgente necesidad de hacer recortes radicales en las emisiones de gases de efecto invernadero en los próximos 10 años. El gobierno, por primera vez, ha incluido las emisiones de la aviación internacional en el presupuesto de carbono del Reino Unido. Eso significa que dichas emisiones se incorporan a nuestro nuevo objetivo de reducir las emisiones en un 78 % en 2035[50] y alcanzar el cero neto en 2050. La Autoridad Combinada de West Yorkshire tiene como objetivo hacer de LCR una región neutra en carbono en 2038[51] y Leeds en 2030[52].

En su sexto presupuesto de carbono, el Comité de Cambio Climático ha recomendado que no debería haber una "expansión neta" de la capacidad aeroportuaria del Reino Unido. También considera que los aeropuertos del Reino Unido ya tienen capacidad suficiente para aumentar el número de pasajeros en un 25 % en relación a los niveles de 2018 y recomienda que este sea el máximo permitido para alcanzar la neutralidad en 2050[53]. No son solo los expertos los que quieren controlar la aviación. En 2020, los participantes en la Asamblea de Ciudadanos sobre el Cambio Climático del Reino Unido "rechazaron rotundamente" las proyecciones de la industria de la aviación de un crecimiento futuro descontrolado del 65%[54] y Tribunal ciudadano del clima de Leeds se opuso a cualquier expansión del aeropuerto de Leeds Bradford[55].

Nadie puede predecir aún con precisión el impacto a largo plazo de la pandemia en la aviación. La alianza mundial de la industria de la aviación, la Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA), cree que la demanda de pasajeros volverá a los niveles de 2019 en 2024[56]. Pero hay evidencias cada vez más claras de una demanda futura más baja, particularmente en el segmento de los viajeros de negocios, pero también en el sector del ocio. Una encuesta internacional de IATA en julio de 2020 mostró que el 66% de los encuestados esperaba viajar menos por negocios y ocio en un mundo pos-pandémico[57]. Una encuesta de The Guardian en 2020 evidenció que el 30 % de las personas en Gran Bretaña dijo que volaría menos después de la pandemia (en comparación con el 15 % que dijo que volaría más[58]). En 2021, una noticia en la revista Fortune señalaba que "los ejecutivos prefieren las reuniones por video", por lo que es probable que la demanda de los viajeros de negocios siga siendo baja[59] y, por último, el Financial Times informó en ese mismo año que los bancos del Reino Unido y Europa planean hacer un mayor uso de las nuevas formas de trabajar y reducir los viajes de negocios incluso después de la pandemia[60]. Esta es la nueva realidad para la industria de la aviación, pero este es un mensaje duro para quienes se formaron para trabajar en esta industria y están esperando volver.

La región de la ciudad de Leeds, como otras áreas del país, se vio muy afectada económicamente por la pandemia. En julio de 2021, 110.000 personas -un tercio menores de 30 años- esperaban la resolución de su solicitud de prestación por desempleo, y otras 60.000 estaban en

---

50 UK government press reléase, 2021.

51 WYCA website.

52 Leeds Climate Commission website.

53 https://www.thecc.org.uk/wp-content/uploads/2020/12/Sector-summary-Aviation.pdf, p. 21

54 https://hansard.parliament.uk/commons/2020-11-26/debates/44428DE9-A213-4CBB-97453FQF12F84ECB/ClimateChangeAssemblyUKTheParthToNetZero

55 https://www.leedsclimate.org.uk/leeds-citizens-jury-recommendations-published, recomendación 9.

56 IATA website, 2020.

57 https://www.iata.org/en/pressroom/pr/2020-07-07-01/

58 https://www.theguardian.com/environment/2020/nov/10/people-drive-fly-climate-crisis-global-poll-green-recovery-covid-pandemic

59 Revista Fortune, 'Business travel likely to stay depressed because executives prefer video meetings, spooking airlines', 2021.

60 https://www.ft.com/content/b50d7754-b257-4c5b-88b8-886fb19366b3

ERTE. Con el final de los ERTE, quienes trabajan en la aviación y la industria de viajes están en primera línea de sufrir los impactos de la crisis económica.

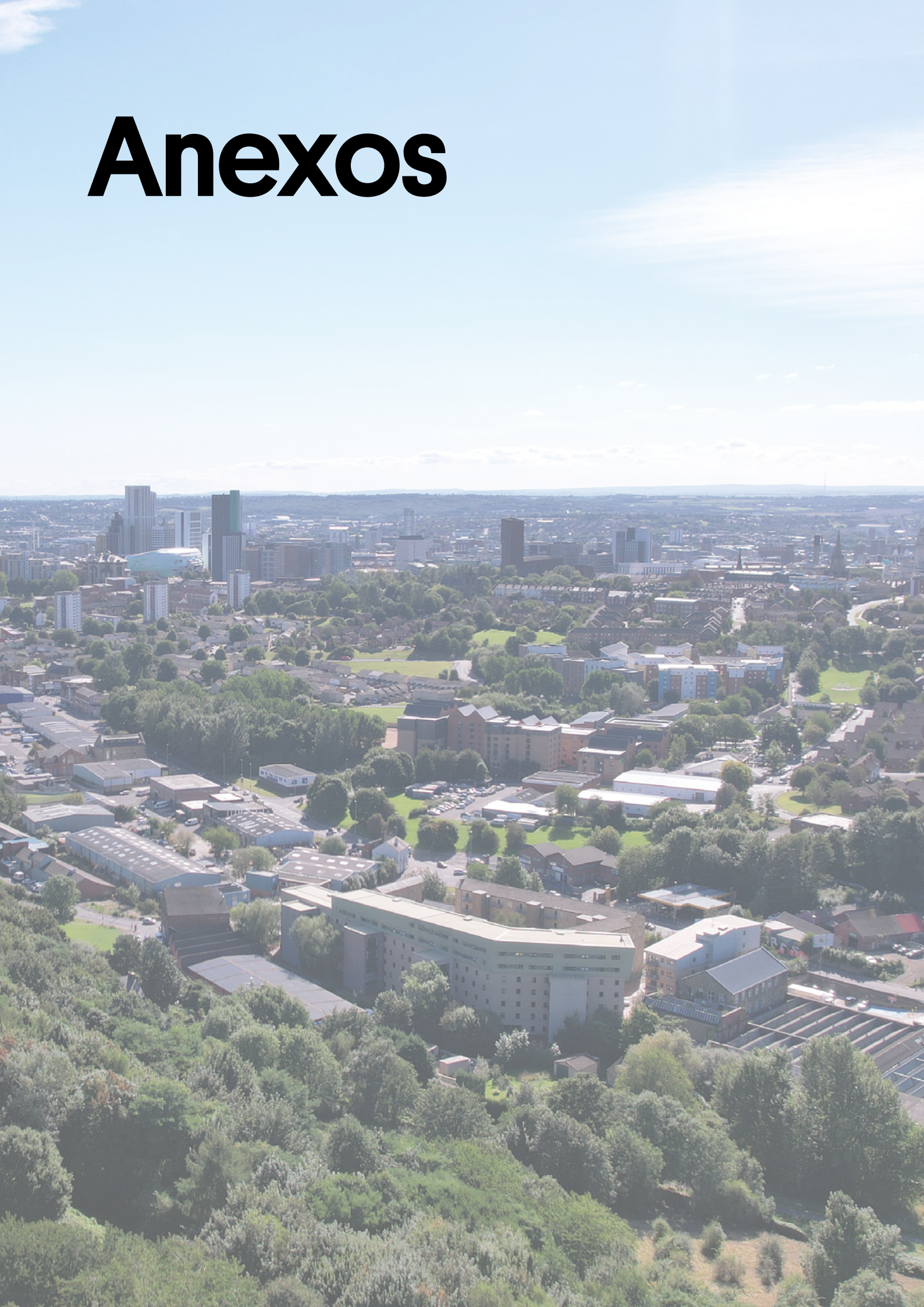
Si bien la propuesta de expansión de LBA cifra en 5.230 los nuevos puestos de trabajo para 2030 (no los más de 12.000 reiteradamente citados en los medios), es muy poco probable que se cumplan. Solo 1.460 de estos nuevos puestos de trabajo serían empleados directamente por el aeropuerto, pero dicha previsión se vería disminuida por la automatización y por proyecciones de pasajeros demasiado optimistas. Las estimaciones de empleos potenciales como resultado de impactos más amplios calculan mal el impacto tanto del turismo hacia otros países como de los costes del carbono.

8 Conclusiones

Dada la magnitud de la crisis climática, subrayada en los debates de la COP26 en Glasgow y las circunstancias únicas que genera la pandemia, este no es el momento de un enfoque "business as usal" en la industria de la aviación. Necesitamos repensar el papel de la aviación a largo plazo en nuestra sociedad para que opere dentro de los límites de nuestro planeta. Por el bien de todos aquellos cuyos trabajos son apoyados por LBA, por el bien de nuestra economía local y por el bien de nuestro clima y nuestro futuro, necesitamos una estrategia diferente para crear empleos. Nuestra propuesta plantea la generación de más de 16.000 puestos de trabajo a largo plazo en la región de Leeds en todos los sectores de la economía. Implementar esta propuesta ahora garantizaría una transición justa hacia una economía baja en carbono que ayudaría a los empleos, los servicios, las comunidades y el planeta.

Hacemos un llamamiento a los políticos locales, sindicatos, residentes, empresas y compañeros de campaña para que se unan a nuestra llamada por una transición justa hacia una economía verde.

Anexos



Anexo uno: La aviación en la crisis climática

Huella de emisiones de la aviación

La Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) ha pronosticado que las emisiones de la aviación crecerán más del 300 % en 2050 si no se toman medidas adicionales para controlar su crecimiento y se utilizan combustibles alternativos no fósiles[61]. El aumento de los vuelos también incrementa la emisión de otros contaminantes, como el óxido nitroso y las estelas de vapor de agua. El CO2 representa solo un tercio de los impactos de la aviación en el calentamiento del clima, los dos tercios restantes provienen de estos otros contaminantes[62]. En el Reino Unido, las emisiones de la aviación representaron el 7 % de las emisiones de gases de efecto invernadero en 2018 (88 % por encima de los niveles de 1990)[63]. Puede que esto no parezca mucho, pero la aviación es uno de los sectores de la economía más difíciles de descarbonizar porque actualmente casi no hay combustibles alternativos al queroseno que utilizan los aviones. El Comité del Cambio Climático (asesores expertos del gobierno del Reino Unido) advirtió recientemente: "Es probable que la aviación sea el sector con mayores emisiones en el Reino Unido en 2050, incluso con un fuerte avance de la tecnología y una demanda limitada"[64].

El Comité del Cambio Climático (CCC) también afirma: "Las emisiones de la aviación podrían reducirse en alrededor de un 20 % desde hoy hasta 2050 mediante mejoras en la eficiencia del combustible, el uso parcial de biocombustibles sostenibles… y combustibles novedosos (p. ej., queroseno sintético neutro en carbono, algas biocombustibles)..." Sin embargo, también ha concluido que: "Es muy poco probable que la aviación sin emisiones de carbono sea factible para 2050"[65].

La huella de emisiones de la aviación no se reparte por igual entre la población del Reino Unido. Diversos estudios han revelado reiteradamente el predominio de los viajeros habituales. Las cifras publicadas en una encuesta del Departamento de Transporte en 2018 revelaron que, en Inglaterra, el 10% de los viajeros más frecuentes tomó más de la mitad de todos los vuelos internacionales. Sin embargo, el 48% de la población no tomó ni un solo vuelo al extranjero ese año[66].

En marzo de 2014, una encuesta del gobierno a 1.000 adultos seleccionados al azar preguntó cuántos viajes en avión habían realizado en los últimos 12 meses. El 52 % no había volado en absoluto y el 15 % eran 'viajeros habituales', es decir, personas que habían volado tres o más veces. Esos viajeros habían realizado el 71 % de todos los vuelos del Reino Unido en ese trimestre. La Encuesta nacional sobre viajes, mucho más grande, preguntó a las personas cuántas veces habían volado al extranjero en el último año. En 2018, el 15 % de las personas había volado tres veces o más[67]. Además, estos viajeros tienen muchas más probabilidades de tener ingresos más altos que la media de la ciudadanía del Reino Unido, por ello la quinta parte

61 https://www.transportenvironment.org/discover/decarbonisation-aviation-why-eu-adn-icao-action-needed/

62 https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S1352231020305689

63 https://www.theccc.org.uk/wp-content/uploads/2020712/Sector-sumary-Aviation.pdf, p. 5.

64 https://www.theccc.org.uk/publication/letter-international-aviation-and-shipping/, p. 1.

65 https://www.theccc.org.uk/publication/letter-international-aviation-and-shipping/, p. 5.

66 The Guardian, 2019.

67 https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/906847/nts-2019-facts-heets.pdf

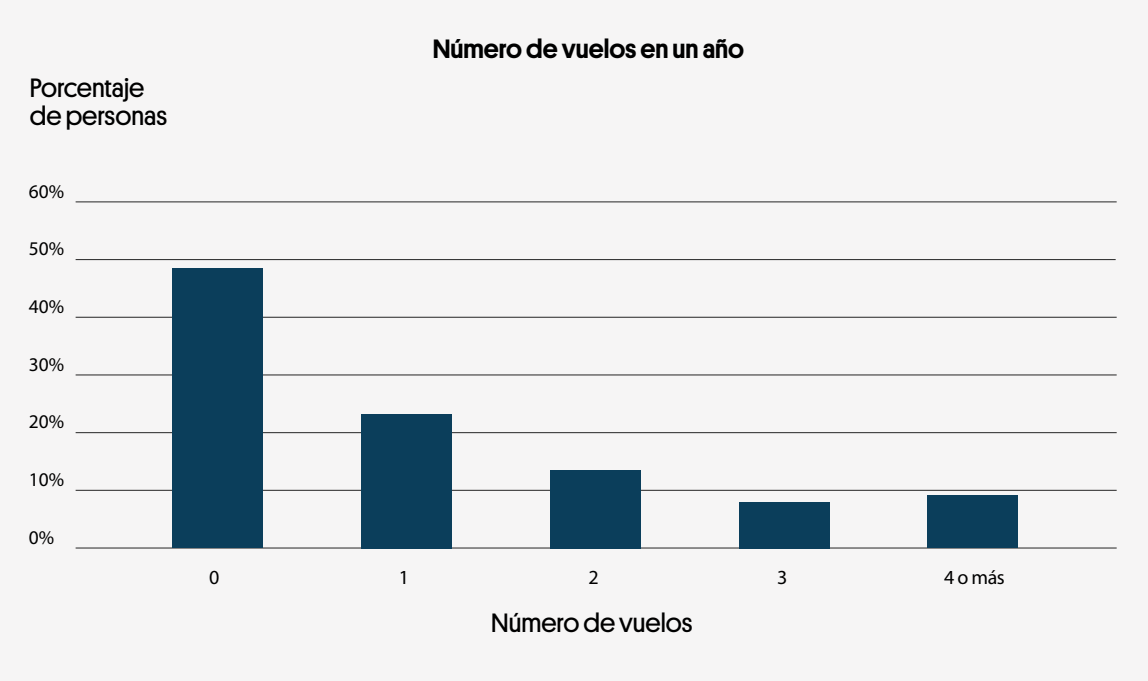


Figura 5: Número de vuelos por año (2019 Encuesta nacional sobre viajes)

de los asalariados -los mejor renumerados- actualmente vuela cinco veces más a menudo que la quinta parte más pobre[68].

Debemos apuntar que la compensación no es un método efectivo para reducir las emisiones[69] y tiene el efecto contraproducente de que las personas pueden pensar que sus emisiones en realidad no dañan el clima. Es probable que la dependencia excesiva de la compensación de las emisiones de la aviación provoque un mantenimiento o incluso el crecimiento de las opciones que aumentan las emisiones.

Fiscalidad aeronáutica y tendencias en el diseño de aeropuertos

La industria de la aviación tiene un privilegio único en el sistema fiscal del Reino Unido. No se aplica el IVA a la compra de billetes, no hay impuestos sobre el queroseno (a diferencia de la gasolina para los automóviles) y el gobierno está reduciendo los impuestos sobre los trayectos nacionales. Se ha estimado que estas exenciones fiscales equivalen a un subsidio de los contribuyentes a la aviación de alrededor de £ 7 mil millones por año[70].

Todo este dinero podría usarse para crear empleos que aborden la crisis climática, no para empeorarla. Vale la pena recordar que la mayoría de las personas con bajos ingresos no vuelan los fines de semana al extranjero. Realizan menos viajes aéreos que nadie, por lo que son las menos beneficiadas por los subsidios fiscales a la industria de la aviación. A pesar de este trato favorable, una evaluación de IATA (el organismo mundial de la industria de la aviación) señaló que “incluso antes de la COVID-19, gran parte de la industria era frágil” y tenía una gran carga deuda[71]. Ello sugiere la necesidad de una revisión urgente del sistema fiscal para incentivar el cambio a modos de transporte con bajas emisiones de carbono.

68 https://neweconomics.org/2021/07/a-charge-on-frequent-flyers-would-make-post-pandemic-holidays-cheaper-of-uks-poorest-households

69 https://www.transporenvironment.org/discover/85-offsets-failed-reduce-emissions-says-eu-study/

70 https://neweconomics.org/2020/06/crisis-support-to-aviation-and-the-right-to-retrrain

71 IATA: ‘COVID-19: Outlook for the airline industry 2020-21’, 2020.

Consulta Jet Zero

En el contexto de lo anterior, el gobierno publicó recientemente su consulta Jet Zero en la que se afirma que "nuestra ambición de descarbonización incluye todos los sectores de nuestra economía… Se pronostica que [la aviación] se convertirá en el segundo mayor emisor residual en 2050 a medida que otros sectores reduzcan sus emisiones. A pesar de que la aviación es uno de los sectores más difíciles de descarbonizar, tenemos claro que desempeñará un papel para garantizar que el Reino Unido alcance la neutralidad en carbono"[72]. Aún no se sabe cómo influirá la consulta sobre Jet Zero en la posición del gobierno sobre la industria. Sin embargo, la propuesta de estrategia nacional sobre el sector parece carecer de propuestas y acciones para cumplir con dicha ambición, ya que:

- propone permitir un crecimiento ilimitado de pasajeros y de los aeropuertos (y, por lo tanto, un crecimiento de las emisiones en todos ellos)
- rechaza el consejo del Comité del Cambio Climático de introducir medidas de gestión de la demanda, incluida la prevención de cualquier crecimiento neto de la capacidad aeroportuaria del Reino Unido
- propone permitir que las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) de la aviación aumenten hasta 2030 en relación a los niveles de 2019, contradiciendo el consejo del IPCC de que debemos reducir las emisiones en un 45 % para 2030 en relación a los niveles de 2010
- pone todas sus esperanzas a largo plazo en nuevas tecnologías y combustibles alternativos no probados o solo a pequeña escala, y ofrece poca o ninguna evidencia que sugiera que se pueda ampliar lo suficiente su uso dentro del plazo necesario.

72 https://www.gov.uk/government/consultations/achieving-net-zero-aviaiton-by-2050.

Anexo dos: el impacto del COVID en el empleo

Como el resto del país la región de Leeds fue duramente golpeada por la pandemia. En julio de 2021 más de 110.000 personas estaban en las listas de demandantes de ayudas por desempleo con un impacto muy notable entre los jóvenes.

Municipio	Total	Menos de 30 años	Menores de 30 años (% del total)
Barnsley	8,110	2,815	35
Bradford	28,820	9,870	34
Calderdale	7,370	2,475	34
Craven	765	190	25
Harrogate	2,580	710	28
Kirklees	15,555	5,185	33
Leeds	30,790	10,365	34
Selby	1,680	490	29
Wakefield	10,985	3,675	33
York	3,645	1,190	33
Total	110,300	36,965	34

Tabla 7: Personas paradas solicitantes de ayudas de la región de Leeds según el Ayuntamiento, Julio 2021

Estos datos enmascaran, sin embargo, el número de trabajadores "en suspenso", muchos de los cuales están en riesgo de ser despedidos ya que el programa de ayudas está a punto de finalizar. Esto representa unas 60.000 personas más. Hay diferencias entre los diversos municipios, siendo Bradford el más castigado.

Municipio	Total	% del total
Barnsley	4,350	7
Bradford	11,480	18
Calderdale	4,180	7
Craven	1,180	2
Harrogate	3,660	6
Kirklees	9,320	15
Leeds	15,950	26
Selby	1,880	3
Wakefield	6,030	10
York	3,860	6
Total	61,890	100
Menores de 30 años (% del total)	13,200	21

Tabla 8: Trabajadores "en suspenso" (que reciben una ayuda del "Programa de retención de empleos frente al Covid") en los municipios de la región de Leeds, julio 2021

El impacto del Covid en los viajes en avión

Es evidente que la pandemia ha tenido un impacto masivo en los patrones de viaje de trabajo y ocio, y aún no está claro cómo evolucionarán. Sin embargo, es extremadamente improbable que se vuelva a la situación previa a la pandemia.

La consultora McKinsey ha analizado recientemente la situación mundial de la aviación. En su informe señala que es probable que los viajes de ocio, sujetos a las restricciones de viaje aún vigentes, se recuperen primero. Sin embargo, prevé que los viajes de negocios solo regresen al 80 % de los niveles previos a la pandemia en 2024. Sin embargo, apunta que la pandemia tendrá un impacto generalizado en todos los viajes aéreos, ya que "los asombrosos niveles de deuda darán lugar a aumentos de los precios de los billetes y a un papel más importante de los gobiernos en el sector". En otras palabras, la aviación dependerá aún más de los subsidios públicos, lo que la convierte en una industria precaria en la que será difícil labrarse un itinerario laboral con futuro.

Accountancy Daily señaló que, a fines de junio de 2021, "el 58 % del transporte aéreo de pasajeros y el 49 % del personal de las agencias de viajes todavía estaba en ERTE", lo que representa aproximadamente 1,9 millones de personas en todo el Reino Unido. Esto ha generado muchas demandas para extender las ayudas a los trabajadores del sector ya que el programa finalizó en septiembre de 2021.

En cuanto los puestos de trabajo, hay 3.655 en el sector del transporte aéreo en la región de Leeds. La propuesta de expansión de LBA afirmaba que 2.400 de estos estaban ligados directamente a las actividades de LBA, pero el Yorkshire Post informó de la pérdida de entre 100 y 400 puestos de trabajo en julio de 2020. Las cifras de las personas en ERTE sugieren que muchos más todavía están en riesgo.

Contacto:

GREEN EUROPEAN FOUNDATION

GREEN EUROPEAN FOUNDATION
Rue du Fossé – 1536 Luxembourg
Oficina de Bruselas: Mundo Madou
Avenue des Arts 7-8
1210 Brussels, Belgium

t: +32 2 329 00 50
e: info@gef.eu

Para contactar con nosotros:

Visita nuestra página web

www gef.eu

Síguenos en las redes sociales para conocer nuestras últimas actividades y eventos en Europa

GEF_Europe

GreenEuropeanFoundation

GEF_Europe