

Evaluación ambiental del turismo en Rías Baixas desde una perspectiva de ciclo de vida

Diego Quiñoy, Pedro Villanueva-Rey, Lucía Poceiro, Samuel Domegan, María Gallego, Sara Reboredo, Eduardo Rodríguez

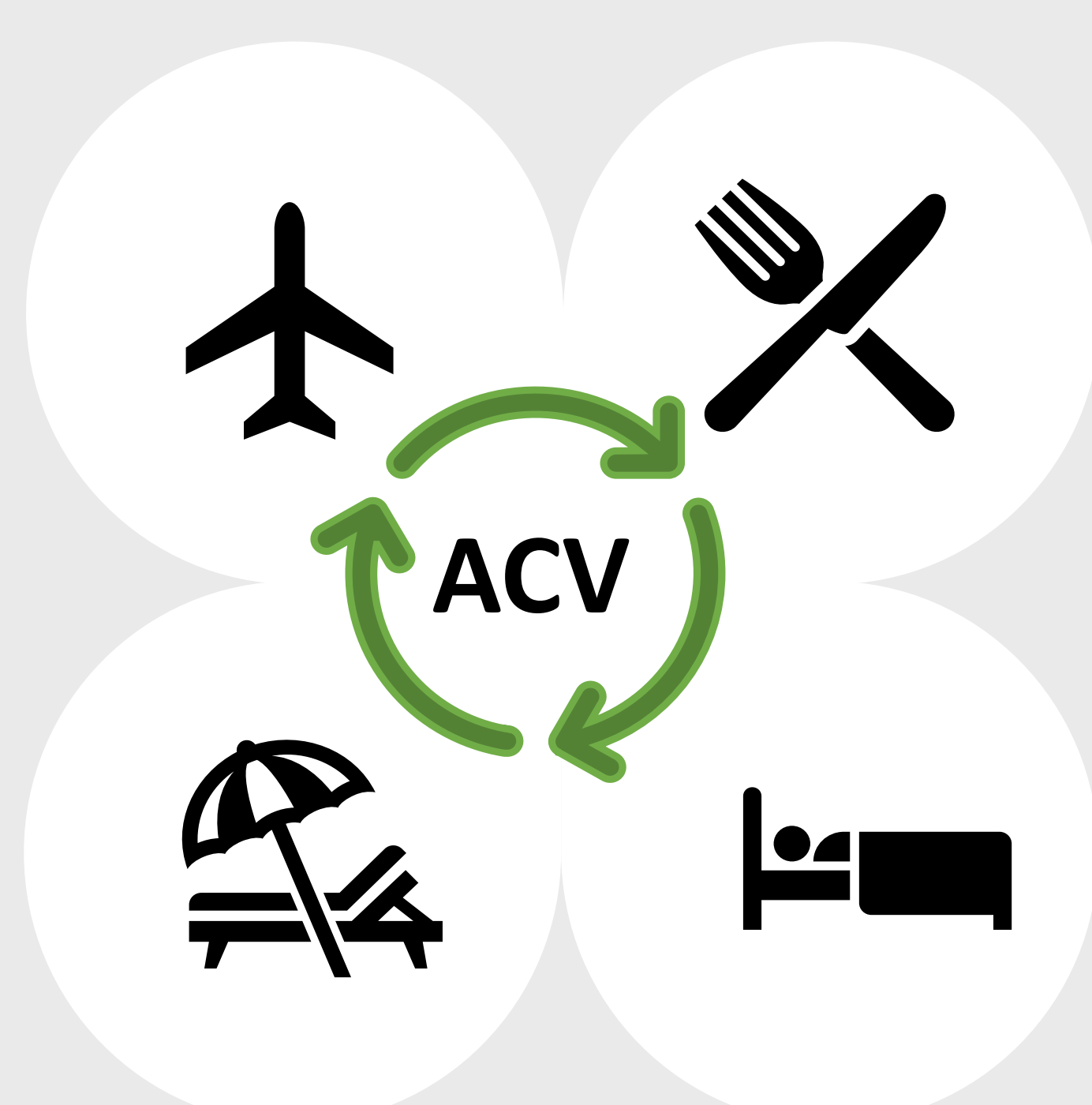
EnergyLab, Edificio CITEXVI, Fonte das Abeleiras s/n, Campus Universidad de Vigo, 36310 Vigo
diego.quinoy@energylab.es

INTRODUCCIÓN

El turismo no ha dejado de crecer en las últimas décadas, convirtiéndose en un sector estratégico para la economía en muchos países. Sin embargo, el impacto ambiental asociado a este también ha experimentado una tendencia al alza. Por ello, con el fin de evaluar el impacto causado por el turismo, se presenta un caso de estudio basado en un viaje tipo realizado desde Madrid a Rías Baixas (Galicia), considerando una estancia de dos noches y la realización de actividades en destino.



METODOLOGÍA



En el presente estudio se ha realizado una evaluación holística del impacto causado por el turismo a través de la metodología de Análisis de Ciclo de Vida (ACV), considerando la actividad turística en su totalidad: transporte desde el lugar de origen a destino y viceversa, alojamiento, restauración y actividades realizadas. Con esto, el sistema bajo estudio se ha dividido en tres subsistemas (SS): SS1 Transporte; SS2 Alojamiento; y SS3 Actividades. Asimismo, se han definido dos escenarios de transporte alternativos para analizar la influencia del tipo de transporte en el impacto global.

Para el análisis se ha empleado el software Simapro v9.1 y la metodología de análisis EF Life Cycle Impact Assessment method 3.0, considerando nueve categorías de impacto.

RESULTADOS

Los resultados de la evaluación de impacto de ciclo de vida de la actividad turística objeto de estudio se muestra en la Figura 1. El transporte ha sido el principal responsable de impacto para las categorías seleccionadas, demostrando la dependencia de la distancia del lugar de origen en el impacto global del viaje, así como el medio de transporte seleccionado. Por otro lado, las actividades en destino han destacado por el impacto derivado del consumo de alimentos y de energía por parte de los establecimientos.

Finalmente, los escenarios alternativos para el transporte han demostrado que el modo de transporte seleccionado es clave para reducir el impacto global de la estancia en destino, destacando la alternativa de transporte público como el tren, como la opción más favorable ambientalmente (Figura 2).

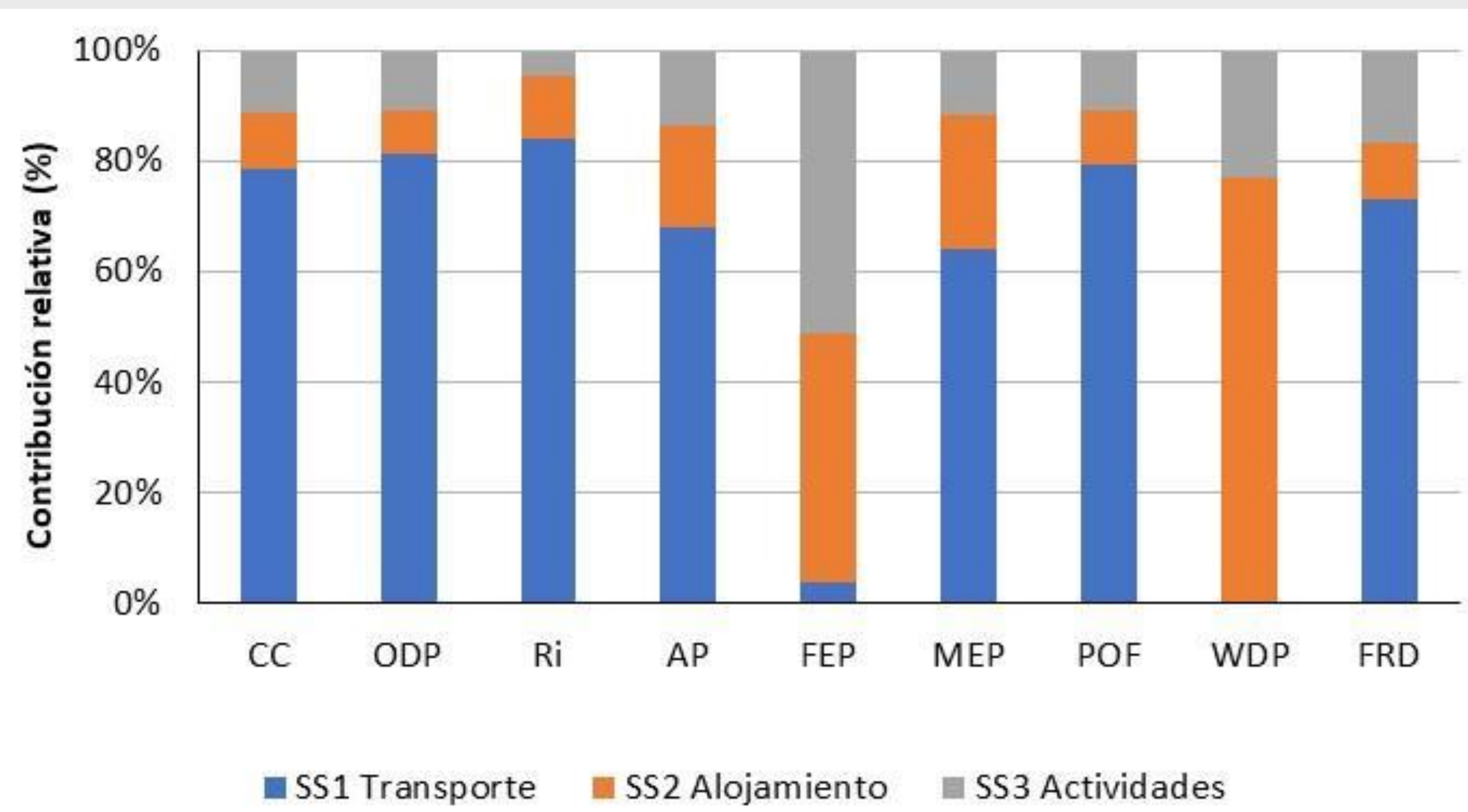


Figura 1. Contribución relativa a impacto de ciclo de vida de los subsistemas considerados para un paquete vacacional tipo en Rías Baixas.

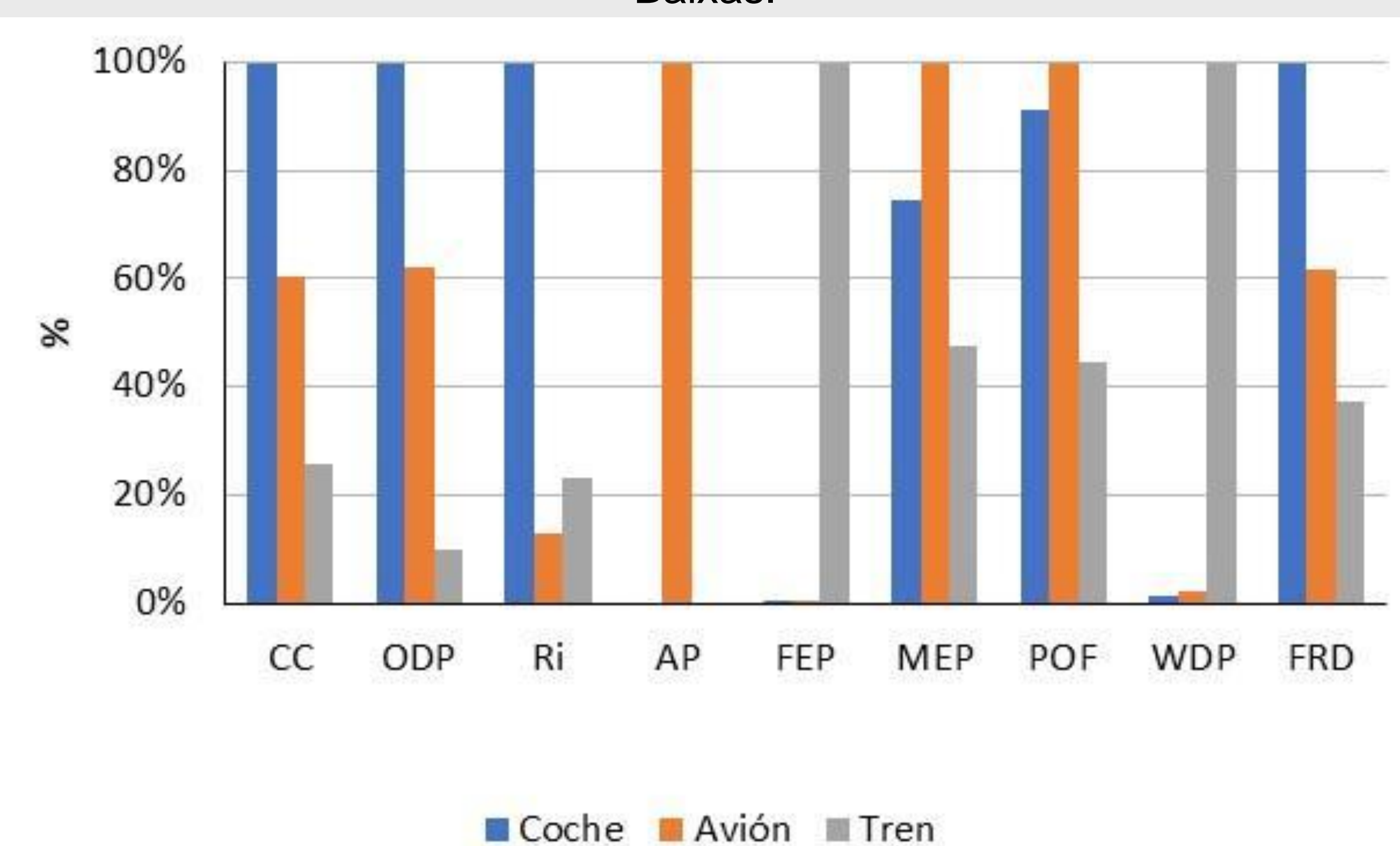


Figura 2. Análisis comparativo de los escenarios seleccionados para el transporte.

Nota: CC, cambio climático; ODP, agotamiento de la capa de ozono; Ri, partículas/sustancias inorgánicas con efectos respiratorios; AP, acidificación; FEP, eutrofización - agua dulce; MEP, eutrofización - marina; POF, formación fotoquímica de ozono; WDP, agotamiento de los recursos - agua; FRD, agotamiento de los recursos - combustibles fósiles.

Referencias

European Commission, 2018. Product Environmental Footprint Category Rules Guidance (Version 6.3 - May 2018).
SDG. 2021. United Nations. Department of Economic and Social Affairs Sustainable Development. <https://sdgs.un.org/goals>
ISO, 2014. ISO 14046 - Environmental Management - Water Footprint - Principles, requirements and guidelines.
ISO, 2006a. ISO 14040 - Environmental Management - Life Cycle Assessment - Principles and Framework.
ISO, 2006b. ISO 14044 - Environmental Management - Life Cycle Assessment - Requirements and Guidelines.
ISO, 2006c. ISO 14025 - Environmental labels and declarations - Type III environmental declarations - Principles
Zampori, L., Pant, R., 2019. Suggestions for updating the Product Environmental Footprint (PEF) method, Publications Office of the European Union.

Agradecimientos

Los autores desean agradecer al Proyecto "Greentour. Economía circular y turismo sostenible en destinos del espacio SUDOE (SOE4/P5/E1089)"