



# Ranking Travel Smart - Edición 2023

Una clasificación global de las mayores empresas que vuelan por negocios

Marzo de 2023

## Resumen ejecutivo

El Ranking Travel Smart de 2023 analiza los esfuerzos que las empresas globales destinan a la reducción de las emisiones de los vuelos de negocios mediante un seguimiento de su compromiso, sus emisiones y sus prácticas en materia de presentación de informes. El ranking, de carácter anual, se publica en el marco de la campaña Travel Smart, una iniciativa global cuyo objetivo es que en 2025 o antes, las empresas reduzcan sus emisiones de vuelos de negocios un 50% o más con respecto a los niveles de 2019.

- **El 85% de las empresas mundiales no cuenta con planes creíbles para reducir sus emisiones de vuelos corporativos, a pesar de tener la responsabilidad y de disponer de los medios necesarios para ello y contribuir así a la salud del planeta y las personas, y mejorar además su propia reputación.**
- **De las 322 compañías incluidas en la clasificación, sólo cuatro se rigen por el “patrón de oro”: declaran sus emisiones de viajes aéreos y se comprometen a reducirlas en un 50% o más de aquí a 2025 o antes.**
- **Si el 10% de las empresas —los principales emisores de la clasificación— adoptasen objetivos de reducción del 50%, esto supondría avanzar la mitad del camino hacia el objetivo global de -50% en el conjunto de las emisiones de los vuelos de negocios en 2025. La cuestión es que tras un año de inacción total, no podemos perder más tiempo.**
- **40 empresas líderes ya declaran la totalidad de los impactos climáticos de sus vuelos de negocios, incluidas las emisiones de gases distintos del CO<sub>2</sub>, pero son la excepción.**
- **En 2020 y 2021, las corporaciones encontraron soluciones para asegurar su rentabilidad a pesar de volar menos, y no han vuelto al mismo nivel que la aviación comercial general. El establecimiento de objetivos es la única vía para garantizar la reducción sostenida que necesitamos.**

- **Los gobiernos deberían acelerar y ampliar los marcos obligatorios de información sobre el impacto climático de las empresas para que se registren las emisiones de CO<sub>2</sub> y otros gases de los viajes aéreos, además de incluir objetivos de reducción de emisiones para los vuelos de negocios en los planes de transición climática.**

## Los esfuerzos para reducir las emisiones de los vuelos de negocios son escasos

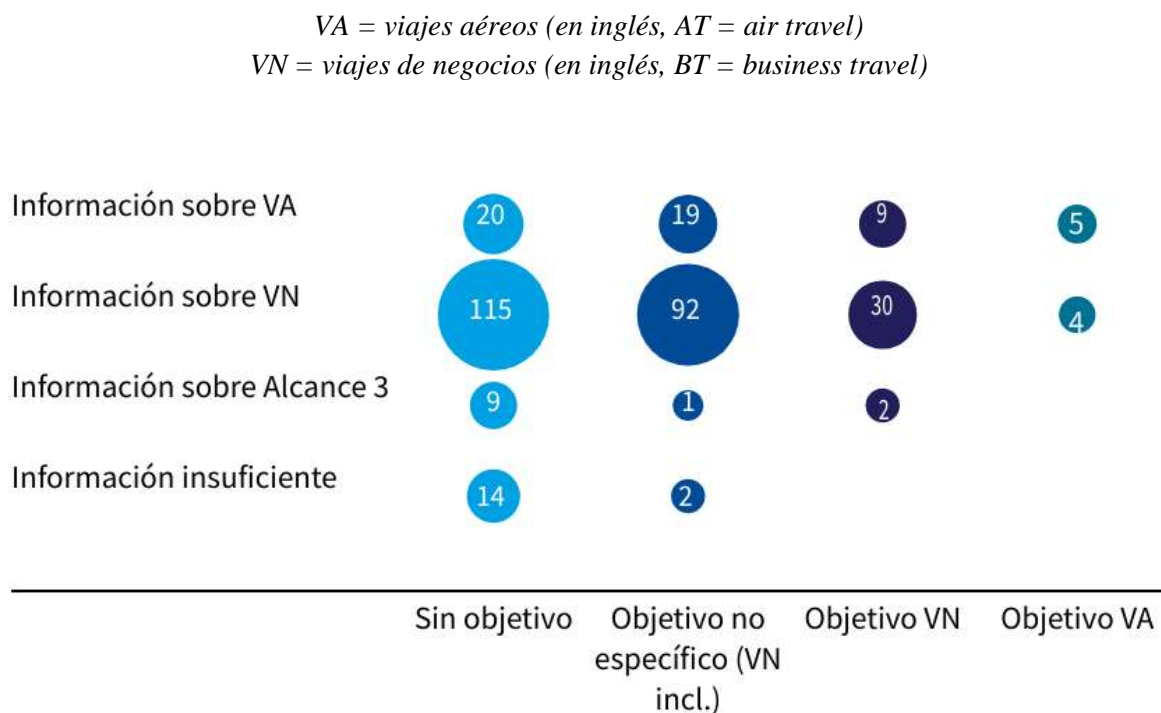


Figura ES.1: Número de empresas según sus compromisos y grados de información en materia de emisiones de viajes de negocios

El 85% de las empresas no se plantea objetivos ambiciosos de reducción de sus emisiones de viajes corporativos. De las 322 empresas del ranking, tan sólo 50 han adoptado objetivos para limitar el número de viajes de empresa. A pesar de que la medición y la declaración de las emisiones se han convertido en prácticas generalizadas, el compromiso con objetivos específicos de reducción de emisiones sigue siendo residual. Es más, sólo el 10% de las empresas informan específicamente sobre las emisiones de sus vuelos, que son en realidad la modalidad de viaje de negocios más perjudicial para el clima, y que se estima que representan entre el 15 y el 20% de las emisiones de viajes aéreos a nivel global<sup>1</sup> y entre el 25 y el 30% en el ámbito europeo<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> McKinsey & Company, The Travel Industry Turned Upside Down Report, septiembre de 2020, <https://www.mckinsey.com>

<sup>2</sup> Estimación propia, Transport & Environment, *Roadmap to climate neutral aviation in Europe* (Hoja de ruta hacia una aviación climáticamente neutra en Europa), (2022).

## Patrón de oro

De las 50 empresas comprometidas con la reducción de las emisiones de los viajes de negocios, 40 han adoptado un objetivo de reducción de los viajes de negocios y sólo 10 se han comprometido a limitar los viajes aéreos en particular. Pero esto dista mucho de ser suficiente para mantener el calentamiento global por debajo de 1,5°C. Sólo cuatro de las empresas incluidas en la clasificación aplican lo que se considera un «patrón de oro»: **informar sobre sus emisiones de viajes aéreos y comprometerse a reducirlas en un 50% o más de aquí a 2025 o antes.** Se trata de Novo Nordisk (farmacéutica danesa), Swiss Re (financiera suiza), Fidelity International (financiera del Reino Unido) y ABN Amro (financiera de los Países Bajos).

## Informar de todos los impactos climáticos

Se calcula que los efectos no derivados del CO<sub>2</sub> (fruto de la interacción entre otras emisiones de la aviación y la atmósfera de la tierra) constituyen dos tercios<sup>3</sup> del impacto total de este tipo de transporte. Tan sólo 40 de las principales empresas —es decir, el 12%— informan sobre estas emisiones y declaran, de este modo, la totalidad de los impactos climáticos de sus vuelos de negocios.

## Las principales responsables son las empresas que más vuelan

Un grupo reducido de empresas muy conocidas acumula una cuota mayor de emisiones que el resto de las empresas de la clasificación. Según nuestros cálculos, si el 10% de las empresas asumiera objetivos de reducción del 50%, esto supondría avanzar la mitad del camino hacia el objetivo global de limitar las emisiones a la mitad en 2025, en comparación con los niveles de 2019<sup>4</sup>. Sin embargo, la mayor parte de estos grandes emisores no cuentan con objetivos específicos de reducción de los viajes de negocios. En 2019, las diez empresas que más emiten sin tener objetivos de reducción —Volkswagen, KPMG International, Johnson & Johnson, Accenture, Siemens, IBM, Microsoft, Alphabet (compañía matriz de Google), Merck & Co. y SAP— acumularon 3,5 MtCO<sub>2</sub> de emisiones asociadas a viajes aéreos, el equivalente al 20% del total de las emisiones de las empresas incluidas en nuestro ranking.

## Las empresas han innovado para seguir funcionando a pesar de volar menos

En 2020 y 2021, las emisiones derivadas de los vuelos de las empresas cayeron en un 64% y un 70% respectivamente con respecto a las cifras de 2019. Aunque la razón principal de esta reducción fueron las restricciones a la movilidad que impuso la pandemia por COVID-19, los análisis apuntan a que las emisiones de las empresas no han repuntado del mismo modo que lo hicieron las de la aviación comercial en 2021, lo que nos indica que las corporaciones están innovando para mantener su rentabilidad volando menos. Esto es lo que deberían hacer muchas más empresas para impulsar la transición hacia prácticas corporativas más sostenibles y responsables.

<sup>3</sup> <https://www.easa.europa.eu/en/document-library/research-reports/report-commission-european-parliament-and-council>

<sup>4</sup> Este cálculo tiene en cuenta las 262 empresas para las que disponemos de valores de referencia (de 2019 o 2018) para las emisiones de viajes de negocios.

## Los gobiernos deben reforzar su papel para garantizar reducciones sostenidas

En el Reino Unido y en Francia, el marco jurídico obliga a las grandes empresas a declarar sus emisiones de gases de efecto invernadero anualmente. La Directiva de la Unión Europea (UE) sobre presentación de información sobre sostenibilidad por parte de las empresas ampliará los requisitos de información sobre las emisiones de viajes de negocios a 50 000 empresas con operaciones en la UE. La Comisión de Valores y Bolsa estadounidense también ha lanzado una propuesta en este sentido. Sin embargo, las obligaciones legales para las empresas de establecer planes de transición climática y objetivos de reducción de emisiones siguen estando en fases muy incipientes, lo cual explica en parte la ausencia de objetivos relativos a los viajes aéreos en las empresas. Sin duda, será necesario plantear requisitos de definición de objetivos mucho más específicos e inmediatos.

## 1. Contexto

Los viajes aéreos mundiales son responsables de alrededor del 3,5% del cambio climático de origen antropogénico<sup>5</sup> y se prevé que este porcentaje aumente considerablemente a lo largo de las próximas décadas. Podría llegar a suponer hasta un cuarto del presupuesto global de carbono restante para limitar el incremento de la temperatura a menos de 1,5° C por encima de valores preindustriales<sup>6</sup>. Los viajes de negocios contribuyen de manera considerable al problema del impacto climático de la aviación. En 2019, estos desplazamientos representaron en torno al 15 - 20% del total de los viajes aéreos, el equivalente a 154 millones de toneladas métricas de CO<sub>2</sub><sup>7</sup>, y en Europa se estima que aproximadamente el 27% de las emisiones de la aviación corresponden a viajes de negocios<sup>8</sup>. Por otro lado, la pandemia ha cambiado por completo la percepción de la necesidad de viajar por negocios y del carácter inevitable de las emisiones de gases de efecto invernadero asociadas a los viajes. Además, la guerra entre Rusia y Ucrania nos ha hecho ver que es más necesario que nunca utilizar los recursos energéticos de manera inteligente. Por lo tanto, resulta lógico considerar los viajes de negocios como una oportunidad al alcance de nuestra mano para combatir el cambio climático y avanzar hacia una sociedad más sostenible y resiliente.

El transporte aéreo, y los vuelos de negocios en particular, se encuentran actualmente en una encrucijada. Tras dos años (2020 y 2021) de caída de la actividad impuesta por la pandemia de COVID-19, en 2022 percibimos la tentación de volver a los niveles habituales. Hacia finales de ese mismo año, el tráfico en Europa se había reducido tan sólo en un 20% respecto al mismo periodo de 2019<sup>9</sup>. La única forma de controlar las emisiones de la aviación en esta década es frenar el crecimiento de la demanda, cosa que pasa necesariamente por reducir los desplazamientos por trabajo. En comparación con 2019, los niveles globales de viajes de negocios en 2022 fueron relativamente inferiores a los de los viajes aéreos en su conjunto, con un 67% de vuelos domésticos y un 54% de vuelos internacionales.<sup>10</sup> En 2023, todas las empresas globales deberían capitalizar la experiencia acumulada en prácticas innovadoras para ser capaces de funcionar volando menos, con el fin de evitar incrementos en los desplazamientos que podrían derivarse de la reapertura de China, los planes de crecimiento del sector de la aviación en India, o la vuelta a la vieja normalidad en Europa y Norteamérica. Un objetivo significativo y a largo plazo para esta década, como sería la reducción del 50% de las emisiones de viajes aéreos corporativos, es tan necesario como posible, y las empresas cuentan con la capacidad y el poder para hacerlo realidad.

**Para medir el progreso de las empresas hacia este objetivo, en 2022 creamos el Ranking Travel Smart, que evalúa el liderazgo de las empresas en materia de viajes con un propósito.** En esta nueva edición, presentamos una actualización del ranking basada en la información presentada por las empresas correspondiente al año 2021 y publicada antes de finales de 2022. Aportamos una lista ampliada de empresas en función de un conjunto objetivo de criterios que se enumeran en el Apartado 4. También

<sup>5</sup> En 2018, véase D. Lee et al., «The contribution of global aviation to anthropogenic climate forcing for 2000 to 2018», *Atmospheric environment*, 244 (2021), 117834.

<sup>6</sup> <https://www.carbonbrief.org/aviation-consume-quarter-carbon-budget/>

<sup>7</sup> McKinsey & Company, *The Travel Industry Turned Upside Down Report*, septiembre de 2020, <https://www.mckinsey.com>

<sup>8</sup> Transport & Environment, *Roadmap to climate neutral aviation in Europe*, (2022)

<sup>9</sup> <https://www.businesstravelnewseurope.com/Air-Travel/European-air-traffic-doubles-on-strong-international-rebound>

<sup>10</sup> Global Business Travel Association, Q1 2023 Business Travel Outlook Poll.

detallamos las actualizaciones en cuanto a nuestro proceso de recopilación de datos y las limitaciones que hemos detectado en relación con el actual marco de presentación de información, y en particular con la base de datos CDP. Asimismo, presentamos una serie de actualizaciones de nuestros criterios de clasificación, que nos han permitido incluir muchos más aspectos ligados a la presentación de informes sobre viajes aéreos. Por último, a la hora de exponer nuestros resultados, identificamos diferencias entre sectores industriales y países, analizamos exhaustivamente el cumplimiento de las empresas en materia de información y compromisos, y explicamos la reducción de las emisiones de viajes aéreos registrada en los dos últimos años, así como las previsiones de evaluación futura.

## 2. Preguntas y respuestas: Metodología

- **¿Cómo se seleccionan las empresas?**

En la primera edición del ranking, que publicamos en 2022, se incluyeron 229 empresas. La selección se hizo partiendo de la lista Top 100 Corporate Flyers de 2021 y la base de datos Science-based Targets (SBTi), y se escogieron también una serie de empresas europeas en función de su capitalización bursátil, sus compromisos en materia de viajes de empresas o sus prácticas de presentación de información.

La lista del año anterior se utilizó como plantilla, aunque se eliminaron algunas empresas, concretamente las de menor tamaño o las que no viajan mucho por negocios. Por otro lado, decidimos añadir empresas grandes, susceptibles de volar con mucha frecuencia. Además, para cada uno de los 17 países representados en la clasificación de 2023 (Alemania, Austria, Bélgica, Dinamarca, España, Estados Unidos, Finlandia, Francia, India, Irlanda, Italia, Países Bajos, Polonia, Portugal, Suecia, Suiza y Reino Unido), también incluimos las principales empresas en términos de empleados, las 10 más grandes en cuanto a capitalización bursátil, y las empresas con mayores emisiones de viajes de negocios en la base de datos CDP.

El número total de empresas que componen la clasificación actualmente es de 322.

- **¿Cómo se puntúa a las empresas?**

Para puntuar a las 322 empresas se utilizan diez indicadores relativos a las emisiones de viajes aéreos, los objetivos de reducción y la presentación de informes. Para cada indicador, se establecen diferentes grados de cumplimiento, en función de los cuales se asigna una cantidad específica de puntos.

Por ejemplo, para el primer indicador en materia de cumplimiento (a saber, si la empresa tiene un compromiso de reducción y si menciona específicamente los vuelos de negocios), si la empresa no tiene objetivo se le asignan 0 puntos; en caso de tener un objetivo no específico de reducción de emisiones, le corresponderán 0,5 puntos; si tiene un objetivo de reducción de emisiones de viajes de negocios, 1 punto; y se le asignarán 1,5 puntos a las que tengan un objetivo de reducción de emisiones de viajes aéreos.

En la Tabla 2 aparecen los diez indicadores y la cantidad de puntos que se asigna a cada uno de los grados de cumplimiento.

Hemos dividido el intervalo de puntuación total, que va de -1 a 14 puntos, en cuatro partes iguales que corresponden a las categorías A, B, C y D. Y las empresas se clasifican en función de su puntuación total.

- **¿Por qué algunas empresas tienen una puntuación negativa?**

Esto se debe a que no publicar información sobre emisiones o ser una de las principales empresas emisoras (con emisiones por encima de las 280 000 tCO<sub>2</sub>) conlleva la pérdida de puntos. La puntuación mínima (-1) corresponde a aquellas empresas que, o bien carecen de objetivos de reducción de emisiones, o bien no publican información relativa a las mismas, o bien forman parte de las principales emisoras.

- **¿Cómo se asignan las categorías A, B, C y D a las empresas?**

La categoría A corresponde a las empresas con 10,5 puntos o más; en la B, se incluyen las empresas con entre 6,5 y 10 puntos; la C agrupa a las que tienen entre 3 y 6 puntos; y la categoría D, la más baja, corresponde a las empresas que hayan obtenido 2,5 puntos o menos.

- **¿La clasificación ha cambiado respecto a la del año pasado?**

El ranking se ha actualizado para incluir un número mayor de empresas este año (véase la Pregunta 1). Además, hemos ampliado también el número de indicadores y el sistema de puntuación, así como el ámbito geográfico, para incorporar a India.

Por otro lado, teniendo en cuenta que los efectos del cambio climático son cada vez más notables, y que el impacto negativo de la aviación alimentada con combustibles fósiles sobre el planeta está demostrado, hemos decidido reforzar los criterios de clasificación para esta edición. Los objetivos generales a nivel de empresa, como por ejemplo los objetivos sobre emisiones de Alcance 3, no resultaban suficientemente pertinentes. Así, sólo se han asignado puntos a los objetivos específicos de viajes de negocios. Siguiendo la misma lógica, tampoco hemos atribuido puntos a las fechas de cumplimiento de los objetivos posteriores a 2030.

Cabe mencionar que en esta edición hay dos nuevos indicadores. En primer lugar, se han otorgado 0,5 puntos a las empresas que publican su información medioambiental corporativa en la CDP. La CDP proporciona la norma más integradora y ofrece el conjunto de datos con mayor potencial para comparación de los que una empresa se puede servir para la publicación de su información en materia medioambiental. En segundo lugar, la clasificación de este año también contempla la presentación de información sobre el impacto de gases distintos del CO<sub>2</sub> asociado a los viajes de negocios. Se calcula que los efectos de la aviación no derivados del CO<sub>2</sub> suponen un calentamiento de la temperatura dos veces superior al de los efectos del CO<sub>2</sub>, por lo que resulta imperativo convertir la reducción de emisiones de este tipo de gases en una prioridad para los próximos años. Por esta razón, hemos otorgado 0,5 puntos adicionales a las empresas que presentan información sobre la totalidad de los impactos climáticos de los vuelos de negocios, incluidos los efectos de gases distintos del CO<sub>2</sub>.

- **¿Cuáles son las empresas que más gases emiten?**

Para nosotros es especialmente importante señalar a las empresas que figuran entre las que más emisiones acumulan y que no se han fijado ningún objetivo de reducción de las emisiones de viajes de negocios. Estas empresas serían, por orden: Volkswagen, KPMG International, Johnson & Johnson, Accenture, Siemens, IBM, Microsoft, Alphabet Inc, Merck & Co. y SAP.

- **¿Qué significan las flechas hacia arriba y hacia abajo que aparecen en el portal del Ranking?**

Las flechas hacen referencia a posibles cambios de categoría de la empresa en comparación con 2022. En este caso, la flecha indica si la empresa ha subido o bajado de categoría.

- **¿Las empresas tienen conocimiento de la clasificación y habéis podido tratar los resultados con ellas?**

Antes de publicar el ranking, nos ponemos en contacto con todas las empresas, que además tienen la oportunidad de presentar más información si así lo desean. Más adelante, revisaremos los datos y actualizaremos la clasificación en consecuencia.

- **¿Por qué seguís haciendo referencia a las emisiones de viajes aéreos de 2019?**

En 2020 y 2021, el total de emisiones de viajes aéreos de las empresas se redujo en un 64% y un 70%, respectivamente. Aunque la razón principal de esta reducción fueron las restricciones a la movilidad que impuso la pandemia por COVID-19, los análisis apuntan a que las emisiones de las empresas no han repuntado del mismo modo que lo hicieron las de la aviación comercial. Así, si la idea es establecer un objetivo significativo en cuanto a viajes corporativos, se debería tomar como referencia el 2019 (o una fecha anterior), en lugar del 2020 o el 2021. Hemos decidido publicar datos de emisiones de 2019 por considerarlos más representativos de los viajes aéreos de las empresas en un contexto de libertad total para volar.

- **¿Qué significa «objetivo no específico (incl. VN)»?**

Es posible que para algunas empresas consideremos que tienen un «objetivo no específico» a pesar de que en la práctica sí contemplan los viajes de negocios (VN, en adelante) en su objetivo. Esto se debe a que los objetivos que toman en consideración los viajes de negocios unidos a otras fuentes de emisiones se pueden cumplir fácilmente sin necesidad de conseguir una reducción significativa de los viajes de negocios en sí. Por ejemplo, si se adopta un objetivo relativo a los desplazamientos de los empleados y los viajes de negocios, la empresa podría cumplir el objetivo exclusivamente mediante la reducción de las emisiones de desplazamientos de los empleados. Así, para establecer un objetivo pertinente, es imprescindible que las emisiones de viajes de negocios tengan un peso considerable en la consecución del mismo. Consideramos que un objetivo es específico para viajes de negocios (objetivo VN) cuando las emisiones de viajes representan más del 75% de las emisiones contempladas en el mismo, y/o cuando la empresa haya especificado de manera clara sus planes para reducir las emisiones de viajes de negocios como parte de su objetivo más general.

- **¿Por qué es tan importante que las empresas presenten información sobre los efectos de las emisiones de gases no CO<sub>2</sub> de la aviación?**

Aparte del CO<sub>2</sub>, los motores de las aeronaves emiten otros gases —óxidos nitrosos, dióxido de azufre y agua— y partículas (hollín). A estos gases se les denomina comúnmente «emisiones no CO<sub>2</sub>» y se [estima](#)



que son responsables de dos terceras partes del calentamiento climático asociado a la aviación<sup>11</sup>. Sin embargo, todavía son muy pocas las empresas que reflejan el impacto total de sus vuelos de negocios mediante la inclusión de los efectos de emisiones no CO<sub>2</sub> en sus informes.

Las empresas deberían considerar la totalidad de los impactos climáticos de sus vuelos de negocios y reducirlos. De las 322 empresas incluidas en el ranking, consideramos que 40 son líderes en esta materia por el hecho de presentar informes sobre emisiones no CO<sub>2</sub> de vuelos corporativos.

- **¿Cuáles son los sectores que mejor lo están haciendo?**

Los sectores financiero, farmacéutico y de consultoría son los que mejores resultados han obtenido, con varias empresas en las categorías A y B. En el caso del sector con mayor representación, el de la fabricación, la mayoría de las empresas tienen puntuaciones de categoría C y D, al igual que ocurre con el sector minorista y el de la construcción. El sector tecnológico tiene algunas empresas en la categoría B, pero ninguna entre las mejor puntuadas.

- **¿Qué países tienen los mejores resultados?**

Las empresas de los tres países con mayor representación —Estados Unidos, Reino Unido y Francia— presentan resultados similares, aunque el Reino Unido tiene una proporción más elevada de empresas en la categoría A. La razón es que un tercio de las empresas del país anglosajón pertenecen al sector financiero. En el Reino Unido<sup>12</sup> y en Francia<sup>13</sup>, el marco jurídico obliga a las grandes empresas a declarar sus emisiones de efecto invernadero anualmente. Por otro lado, aunque un buen número de empresas estadounidenses ya presentan informes sobre emisiones en algún grado, todavía no existe la obligación legal de hacerlo siguiendo una norma definida.

En el otro extremo estaría Alemania, que no tiene ninguna empresa en las categorías A o B. Esto se explica, en parte, por la elevada proporción (un 35%) de empresas de fabricación mal valoradas, aunque en general las empresas alemanas de otros sectores tampoco han obtenido buenas puntuaciones. Una política nacional podría ser muy conveniente para solventar esta falta de transparencia y de compromiso en materia de reducción de las emisiones de viajes de negocios.

### **3. Novedades en la selección de empresas y la recopilación de datos**

En este apartado, explicamos la actualización de la lista de empresas incluidas en la clasificación de 2023 y las novedades en cuanto a la recopilación de datos. La metodología que presentamos en el documento

<sup>11</sup> <https://www.easa.europa.eu/en/document-library/research-reports/report-commission-european-parliament-and-council>

<sup>12</sup> Gobierno de Reino Unido, Directrices para apoyar a las empresas en el cumplimiento de la normativa sobre presentación de informes sobre energía y emisiones de carbono simplificada, incluida la información sobre gases de efecto invernadero, marzo de 2019. <https://www.gov.uk/government/publications/environmental-reporting-guidelines-including-mandatory-greenhouse-gas-emissions-reporting-guidance>

<sup>13</sup> Gobierno de Francia, Le rapportage extra-financier des entreprises, <https://www.ecologie.gouv.fr/rapportage-extra-financier-des-entreprises>

que acompañaba a nuestro primer ranking<sup>14</sup> sigue siendo válida salvo en los aspectos que detallamos a continuación.

### 3.1. Selección de las empresas

Para la primera clasificación que publicamos en mayo de 2022, Stand.earth Research Group elaboró una lista de 229 empresas<sup>15</sup> a partir de información de Business Travel News (BTN), de la lista Top 100 Corporate Flyers de 2021 y de la base de datos Science-Based Targets (SBTi), además de incluir otras empresas europeas en función de su capitalización bursátil, sus compromisos en materia de viajes de empresas o sus prácticas de presentación de información. Este año, la lista ha pasado de 229 a 322 empresas con el fin de incluir a grandes corporaciones y otras organizaciones susceptibles de viajar con mucha frecuencia.

Para definir la nueva lista, en primer lugar eliminamos una serie de empresas de la clasificación original por considerar que son demasiado pequeñas<sup>16</sup>, que tienen pocas posibilidades de viajar mucho, o que no pertenecen estrictamente al sector privado (por ejemplo, medios de comunicación). Posteriormente, ampliamos la lista para incluir las empresas de mayor tamaño en términos de empleados, las 10 más grandes en cuanto a capitalización bursátil, y las empresas con mayores emisiones de viajes de negocios en la base de datos CDP<sup>17</sup> de los 16 países objeto de análisis (Austria, Bélgica, Dinamarca, Finlandia, Francia, Alemania, Irlanda, Italia, Países Bajos, Polonia, Portugal, España, Suecia, Suiza, Reino Unido y Estados Unidos). También incluimos diez empresas de la India con la intención de reflejar el alcance global de la campaña, y para abarcar los continentes entre los que se da la mayor parte del tráfico de viajes corporativos: Norteamérica, Europa y Asia. Por último, decidimos incorporar otras empresas que habían destacado por su posición de líderes o por su voluntad de reducir los vuelos de negocios, así como otras corporaciones influyentes con una presencia sólida y gran capacidad de impacto en sus países, tanto desde el punto de vista económico como en lo que se refiere al debate público.

#### Distribución por países

En la Figura 1 se detalla la distribución de las empresas en función del país en el que se han constituido. A grandes rasgos, la proporción de empresas europeas (el 75%) y de otras empresas internacionales (el 25%) es la misma que la de la anterior edición del ranking. La mayoría de las empresas globales no europeas son de los Estados Unidos, que es también el país con mayor representación en la base de datos. La distribución por países viene dada por factores tales como la representación de las empresas que más viajan, las compañías más importantes en términos de empleados y capitalización bursátil, y las empresas que tienen objetivos y/o informes disponibles para su análisis. En términos geográficos, el Reino Unido sigue teniendo la mayor cuota, seguido por Francia y Alemania. Los siguientes países de la lista tienen un número mucho menor de empresas, debido su menor tamaño o a una actividad económica más reducida. Suiza y los Países Bajos tienen un número considerablemente elevado de empresas para su

<sup>14</sup> Disponible en: <https://www.transportenvironment.org/discover/benchmarking-global-corporate-flyers-on-leadership-towards-purposeful-travel/>

<sup>15</sup> En la lista de 230 empresas había una repetida.

<sup>16</sup> Menos de 500 empleados.

<sup>17</sup> <https://www.cdp.net/en>

tamaño, lo que indica una mayor concentración de multinacionales. Por último, hemos querido garantizar que todos los países incluidos en la clasificación estuvieran representados por, al menos, cinco empresas.

País	Recuento	Porcentaje
Estados Unidos	68	21%
Reino Unido	42	13%
Francia	35	11%
Alemania	31	10%
España	18	6%
Suiza	17	5%
Países Bajos	16	5%
Italia	14	4%
Portugal	13	4%
Irlanda	11	3%
Suecia	11	3%
India	10	3%
Austria	9	3%
Bélgica	9	3%
Dinamarca	8	2%
Finlandia	5	2%
Polonia	5	2%
<b>Total</b>	<b>322</b>	<b>100%</b>

Tabla 1: Desglose de las empresas incluidas en la lista por países

### Distribución por sectores

En comparación con 2022, hemos querido añadir más empresas del sector de la fabricación, debido a que son compañías con un gran número de empleados o una mayor capitalización bursátil. Junto con el sector de la fabricación, el financiero sigue siendo el ámbito económico con mayor número de empresas

representadas, seguido por los sectores tecnológico y minorista. Combinadas, estas categorías representan más del 50% de las empresas de la clasificación.



Figura 1: Porcentajes de empresas por sector

### 3.2. Recopilación y tratamiento de datos

#### Fuentes de información

Además de los datos que el Stand.earth Research Group recopiló en 2022, hemos obtenido información relevante para nuestra clasificación de la base de datos de la encuesta sobre el cambio climático de la CDP correspondientes a 2019 y 2022. Dicha base de datos contiene informes sobre el impacto ambiental de más de 8350 empresas de todo el mundo para los ejercicios fiscales de 2018 a 2021. En la base de datos de 2022, 1077 empresas declararon haber adoptado un objetivo en el que se hacía referencia a los viajes de negocios, de las cuales 686 están constituidas en alguno de los 17 países considerados en el ranking. En nuestra clasificación, sólo hemos incluido empresas que hayan sido seleccionadas en base al conjunto de criterios objetivos que se detalla en el Apartado 3.1. De las 322 empresas seleccionadas, 276 habían presentado informes de emisiones de viajes de negocios para su publicación en la CDP en 2022.

La información relativa a las empresas que hemos extraído directamente de la base de datos de la CDP es la siguiente:

- denominación
- sector
- últimos cuatro años de presentación de informes (2018 a 2021)
- emisiones de viajes de negocios (VN) de los últimos cuatro años
- emisiones de Alcance 3 de los últimos cuatro años, si no se publican las emisiones VN
- año de adopción del objetivo (para todos los objetivos que incluyan VN)
- alcance del objetivo (objetivo VN u no específico)
- tipo de objetivo (emisiones absolutas o en términos de intensidad)
- objetivo de reducción al que se compromete
- año (previsto) de ejecución del objetivo
- año de referencia
- emisiones del año de referencia
- aclaraciones sobre los datos anteriores

Además, llevamos a cabo un análisis sistemático de las explicaciones aportadas, que nos permitió recabar la siguiente información, en los casos en los que se hacía mención explícita a la misma:

- emisiones de viajes aéreos (VA)
- informes sobre gases no CO<sub>2</sub>
- factor multiplicador para gases no CO<sub>2</sub>

### **Corrección y tratamiento de datos**

Hemos corregido múltiples tipos de errores en las respuestas de las empresas al cuestionario de la CDP:

- Los errores más evidentes relacionados con la codificación, como por ejemplo, cifras decimales mal situadas en los valores de emisión, los corregimos según nuestro criterio.
- Las emisiones VN copiadas de un año al siguiente, o los periodos de presentación de informes incorrectos, se han tratado como si no se hubiera realizado dicha presentación. Entre los ejemplos de este tipo de casos se incluyen Volkswagen, Tesco, Smurfit Kappa, BHP, Michelin y Lenzing.
- Los objetivos no registrados en la CDP pero de los que teníamos conocimiento por otras vías (recopilación de datos previa o investigación reciente) los incluimos de forma manual.

Asimismo, hemos eliminado los objetivos que incluían compensaciones (offsets) para empresas que no aplican las directrices de la CDP según las cuales sólo se deben notificar objetivos de reducción de emisiones directas<sup>18</sup>. Algunas empresas reconocen que no cumplen estas directrices de la CDP para poder hacer público su objetivo de cero emisiones y comunicárselo a los inversores. Sin embargo, la compensación no puede reemplazar a la reducción de emisiones en ningún caso. Cada vez hay más evidencia que demuestra que las (offsets) de carbono son un fracaso, y recientemente, un análisis de casi 100 millones de créditos de carbono ha demostrado que sólo una parte de estos dio lugar a reducciones reales de emisiones<sup>19</sup>. Por lo tanto, es evidente que los objetivos que incluyen compensaciones (offsets) no pueden considerarse objetivos de reducción a efectos de nuestra clasificación.

En general, la falta de verificación de la información sobre el impacto climático de las empresas supone una limitación considerable a día de hoy. Las empresas son libres de someter sus datos a una verificación independiente o no y, por ende, pueden cometer errores o declarar un impacto climático menor en determinados casos.

### **Recopilación de datos manual**

En el caso de las 46 empresas que no comunican información sobre emisiones VN a la CDP, verificamos manualmente sus páginas web corporativas, sus comunicados de prensa y sus informes sobre sostenibilidad en busca de información relacionada con los viajes (aéreos) de negocios. En aquellos casos en los que no había información disponible en ese tipo de fuentes, asumimos que la empresa no presenta información o no asume compromisos en relación con los viajes de negocios.

---

<sup>18</sup> La CDP solicita datos sobre objetivos totales de emisiones previamente a la realización de ningún tipo de adaptación para dar cuenta de créditos de compensación, emisiones evitadas o secuestro o transferencia de GEL. Directrices de la CDP para la presentación de informes sobre cambio climático en 2022: <https://guidance.cdp.net/en/tags?cid=30&ctype=theme&gettags=0&idtype=ThemeID&incchild=1&microsite=0&otype=Guidance&page=1&tgprompt=TG-124%2CTG-127%2CTG-125>

<sup>19</sup> <https://www.source-material.org/vercompanies-carbon-offsetting-claims-inflated-methodologies-flawed/>

### Comunicación con las empresas

Durante un periodo de cuatro semanas que finalizó en diciembre de 2022, se contactó debidamente a todas las empresas, las 322, y se les dio la oportunidad de aportar información relevante para nuestra clasificación. Respondieron 14. En febrero de 2023, volvimos a contactar a todas las empresas para comunicarles la puntuación que íbamos a publicar en el ranking de 2023.

## 4. Actualizaciones en los indicadores de la clasificación

La evaluación de las empresas para 2023 se organizó en torno a los criterios recogidos en la Tabla 2. Se actualizaron los siguientes aspectos:

- **Una definición más acotada de «objetivo no específico»:** la clasificación otorga 0,5 puntos o más únicamente a las empresas con objetivos hagan referencia de forma explícita a los viajes de negocios (ver a continuación), puesto que el Travel Smart Ranking no tiene en cuenta otros compromisos en materia de clima.
- **El umbral para considerar un objetivo como «específico para viajes de negocios (VN)»:** sólo se considerará que un objetivo es específico para viajes de negocios si las emisiones de este tipo de viajes representan más del 75% del total del objetivo. Por ejemplo, para un objetivo fijado sobre el desplazamiento de empleados y los viajes de trabajo al mismo tiempo, este podrá ser considerado como específico para VN si las emisiones producidas por esta última categoría representan un 82% del total. Contrariamente, si las emisiones VN representan el 50% del total, el objetivo no podrá ser considerado como específico. De esta forma se consigue evitar la adopción de objetivos no específicos que incluyan a los viajes de negocios pero que, en la práctica, no se dirijan a una reducción de sus emisiones.
- **Nuevo calendario de adopción del objetivo:** en la clasificación del año anterior, se atribuía 1 punto a las empresas que llevaran comprometidas al menos un año desde el 1 de enero de 2022 (es decir, a partir de la fecha máxima para el periodo de recopilación de datos). Con el fin de seguir premiando a las empresas más diligentes, todavía se concede 1 punto si estas llevan comprometidas al menos un año desde enero de 2022 o al menos dos años desde enero de 2023 (fecha final para la recogida de datos de cara a la clasificación de 2023). En caso de que una empresa haya fortalecido su compromiso original, se tiene en cuenta la fecha inicial de dicho compromiso.
- **Ningún punto para objetivos posteriores a 2030:** En el informe «Integrity Matters: Net Zero Commitments by Businesses, Financial Institutions, Cities and Regions», de noviembre de 2022, el Grupo de expertos de alto nivel de la ONU sobre los compromisos de emisiones netas cero de las entidades no estatales recomendaban a las empresas adoptar objetivos a corto plazo de no más de cinco años y que fijaran el primero de ellos para 2025. Es por ello que la clasificación no incluye a empresas que se marquen objetivos únicamente a partir de 2030, pues no tienen la suficiente credibilidad.
- **Nuevo año de publicación y límite de puntos para empresas que declaren emisiones de Alcance 3:** la existencia de un nuevo año para publicar (2021) da la posibilidad a las empresas

de obtener dos puntos como máximo en el criterio de «Años publicando». De forma complementaria, hemos decidido limitar a 1 el número de puntos que una empresa puede obtener si solo publica sus emisiones de Alcance 3. Esto es así porque consideramos que, tras dos años de declarar este tipo de emisiones, la empresa está en disposición de poder publicar tanto sus emisiones de viajes de negocios (VN) como de viajes aéreos (VA) y así mejorar su puntuación.

- **Nuevo criterio para las fuentes empleadas para la presentación de informes:** La CDP proporciona la norma más integradora y ofrece el conjunto de datos con mayor potencial para comparación de los que una empresa se puede servir para la publicación de su información en materia medioambiental. Mediante la presentación de sus informes ante la CDP, una empresa participa del esfuerzo colectivo por tratar que la información medioambiental corporativa sea más transparente y accesible. Por este motivo, las empresas que informen a la CDP obtienen 0,5 puntos.
- **Nuevo criterio para el registro de emisiones no CO<sub>2</sub>:** se calcula que las emisiones de otros gases distintos del CO<sub>2</sub> generados por la aviación tienen un efecto de calentamiento atmosférico que duplica al de este último gas<sup>20</sup> (todo esto se detalla en la sección 5.2). Las empresas que publiquen información sobre las emisiones de otros gases generadas por VN y VA y utilicen un factor multiplicador de, al menos, 1,9 (tal y como recomienda el DEFRA de Reino Unido<sup>21</sup>), obtendrán 0,5 puntos adicionales. De este modo, se pone el foco en la necesidad de considerar de forma precisa e íntegra el impacto de los vuelos de negocios sobre el calentamiento global.

---

<sup>20</sup> Lee et al., «The contribution of global aviation to anthropogenic climate forcing for 2000 to 2018».

<sup>21</sup> <https://www.gov.uk/government/publications/greenhouse-gas-reporting-conversion-factors-2021>

Indicador	Fuente de verificación	Puntuación
<b>Compromiso</b> <i>¿Existe compromiso con objetivos de reducción que incluyan los viajes de negocios? ¿Son objetivos específicos para los viajes de negocios (VN) o para los viajes aéreos (VA)?</i>	Sin objetivo	0
	Objetivo no específico (VN incl.)	0,5
	Objetivo VN	1
	Objetivo VA	1,5
<b>Adopción de objetivos</b> <i>¿Lleva comprometida con esos objetivos más de dos años (hasta enero de 2023)?</i>	Sin objetivo	0
	< 2 años	0,5
	>= 2 años	1
<b>Modalidad de objetivo</b> <i>¿Es un objetivo de reducción absoluta o utiliza un parámetro de intensidad (como tCO<sub>2</sub>/empleado)?</i>	Ninguna de las dos	0
	De intensidad	0,5
	Absoluta	1,5
<b>Porcentaje de reducción al que se compromete</b> <i>¿Cómo de ambiciosos son los objetivos de reducción de emisiones?</i>	Sin compromiso	0
	< 25 %	0,5
	[25% - 50%]	1
	[50% - 75%]	2
	≥ 75 %	3
<b>Calendario de ejecución del objetivo</b> <i>¿Cuándo se prevé cumplir el objetivo?</i>	Sin calendario de ejecución	0
	> 2030	0
	2025 - 2030	1



	≤ 2025	2
<b>Fuente empleada para la publicación</b> <i>¿Informa de sus emisiones a la CDP?</i>	No proporciona información o lo hace a otras fuentes	0
	Informa a la CDP	0,5
<b>Nivel de especificidad de los datos publicados</b> <i>¿Publica datos relativos a las emisiones generadas por los viajes aéreos de forma específica?</i>	Información insuficiente	-1
	Informa sobre emisiones de Alcance 3	0,5
	Informa sobre emisiones VN	1
	Informa sobre emisiones VA	2
<b>Emisiones generadas por los viajes aéreos en 2019</b> <i>¿Forma parte de los principales emisores?</i>	> 280 000 tCO <sub>2</sub>	-1
	150 000 tCO <sub>2</sub> - 280 000 tCO <sub>2</sub>	-0,5
	No proporciona información o lo hace a otras fuentes	0
<b>Años que lleva presentando informes</b> <i>¿En cuántos de los últimos tres años ha publicado información sobre emisiones?</i>  <i>Nota: la puntuación máxima es de 1 punto para empresas que sólo publiquen información sobre sus emisiones de Alcance 3.</i>	0	0
	1	0,5
	2	1
	3	1,5
	4	2
<b>Informes sobre otros gases (no CO<sub>2</sub>)</b> <i>¿Publica información sobre el impacto de gases distintos al CO<sub>2</sub> mediante un factor multiplicador y lo mencionan de forma expresa?</i>	Publican sólo sobre CO <sub>2</sub>	0
	Gases no CO <sub>2</sub> incluidos	0,5

Tabla 2: Criterios y puntuación del ranking de 2023

Hemos dividido el intervalo de puntuación total, que va de -1 a 14 puntos, en cuatro partes iguales que corresponden a las categorías A, B, C y D (ver Tabla 3). Así, asignamos una categoría a cada empresa en

función de la puntuación total que haya obtenido. La puntuación máxima de 14 puntos corresponde a una empresa que lleva comprometida más de dos años con la reducción de sus vuelos de negocios. Dicho compromiso implica un objetivo de reducción absoluta (contrapuesto a la reducción de intensidad) de sus emisiones generadas por el transporte aéreo de más del 75% antes de 2025. Para encabezar la clasificación, esta empresa tiene que haber presentado informes a la CDP sobre sus emisiones por transporte aéreo, tanto de CO<sub>2</sub> como de otros gases, durante los últimos cuatro años. No publicar información sobre sus emisiones o ser una de las principales empresas emisoras (con emisiones por encima de las 280 000 tCO<sub>2</sub>)<sup>22</sup> conlleva la pérdida de puntos. La puntuación mínima (-1) corresponde a aquellas empresas que, o bien carecen de objetivos de reducción de emisiones, o bien no publican información relativa a las mismas, o bien forman parte de las principales emisoras.

Categoría	Puntuación
A	De 10,5 a 14
B	De 6,5 a 10
C	De 3 a 6
D	De -1 a 2,5

Tabla 3: Categorías e intervalos correspondientes en la puntuación

## 5. Resultados

En esta sección, analizamos el cumplimiento de las empresas en materia de información y compromisos respecto a sus viajes de negocios y presentamos los resultados de la clasificación de 2023. Hacemos también hincapié en la publicación de información relativa a emisiones de gases distintos al CO<sub>2</sub> y la tendencia en las emisiones pasadas y futuras generadas por los viajes de negocios.

### 5.1. Análisis sobre presentación de informes y compromisos

Más de las tres cuartas partes de las empresas que componen el ranking (246 empresas o el 76%) publican información relativa a los viajes de negocios o al transporte aéreo pero no se han comprometido con un objetivo específico de VN (ver Fig. 2). Otras 26 empresas (el 8%) tampoco se han comprometido con ningún objetivo y, como mucho, presentan información sobre sus emisiones de Alcance 3, lo que se traduce en un 84% del total de empresas sin ningún tipo de compromiso dirigido a reducir sus emisiones por viajes de negocios. Las empresas parecen tener interés por informar sobre este tipo de emisiones, aunque no tanto por reducirlas. Esto se explica por varias razones. En primer lugar, medir y publicar

<sup>22</sup> En el informe del año anterior se explicaba por qué el límite se establece en 280 000 tCO<sub>2</sub>:

<https://www.transportenvironment.org/discover/benchmarking-global-corporate-flyers-on-leadership-towards-purposeful-travel/>

información es relativamente fácil, y genera la impresión entre el público y los accionistas de que la empresa toma medidas para reducir su impacto climático sin ser realmente así. En segundo lugar, los viajes de negocios representan, en ocasiones, un porcentaje pequeño del total de emisiones de una empresa, por lo que esta puede haber decidido poner primero el foco en sus fuentes de emisión más importantes. Consideramos que esto es un planteamiento erróneo, ya que actualmente existen fórmulas sencillas para aprovechar el impulso que la pandemia de COVID-19 supuso en términos de reducción de viajes de negocios, tales como aumentar la colaboración virtual o la preferencia por el uso del tren. Las empresas deberían, pues, adoptar políticas en materia de viajes sin más dilación y no esperar a reducir primero sus otras emisiones. El gran número de empresas que ya están midiendo el impacto de sus viajes de negocios deberían poder implementar dichas políticas con relativa facilidad.

De las 50 empresas comprometidas con la reducción (el 16%), 40 han adoptado un objetivo VN y 10 se han comprometido a reducir los VA en particular. De las empresas incluidas en la clasificación, sólo cuatro se rigen por el “patrón de oro”, es decir, declaran sus viajes aéreos y se comprometen a reducirlos en un 50% o más de aquí a 2025 o antes. Se trata de Novo Nordisk (farmacéutica danesa), Swiss Re (financiera suiza), Fidelity International (financiera del Reino Unido) y ABN Amro (financiera de los Países Bajos).

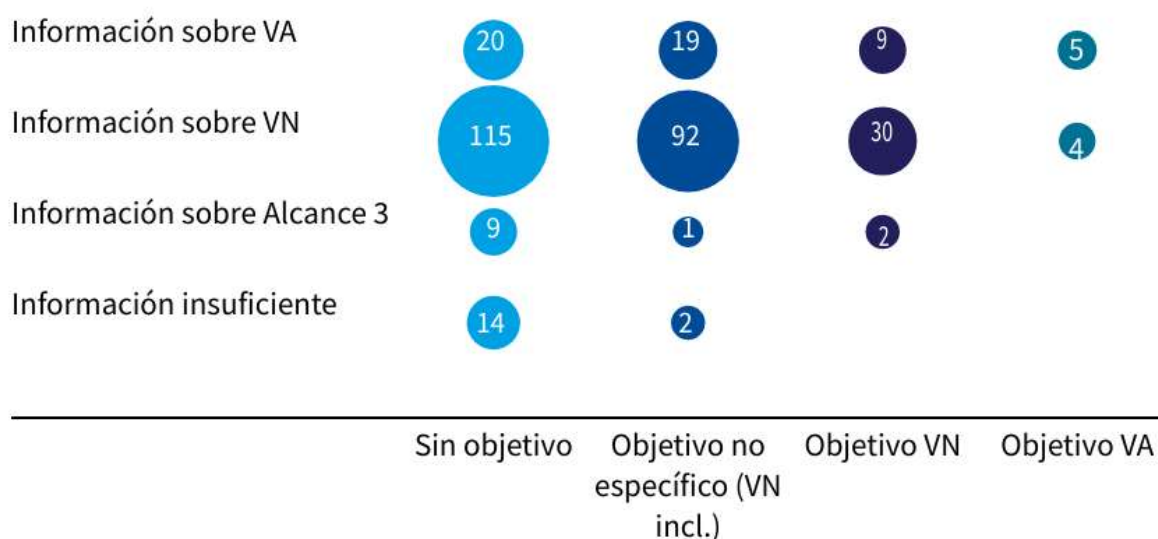


Figura 2: Número de empresas según sus compromisos y grado de información en materia de emisiones de viajes de negocios

Tal y como hemos visto, la mayor parte de las empresas (241, un 75%) presentan informes sobre sus emisiones VN. Sólo el 16% del total de empresas hacen públicas sus emisiones correspondientes a los viajes aéreos. En muchos casos, las empresas calculan sus emisiones para cada modalidad de transporte de forma separada para luego sumarlas, por lo que publicar información únicamente sobre emisiones del transporte aéreo no debería suponer una carga adicional para ellas, y favorecería además una mayor transparencia. El hecho de que el cuestionario de la CDP interrogue únicamente sobre las emisiones generadas por los viajes de negocios y no sobre las generadas por los viajes aéreos parece ser el principal motivo por el que la publicación de datos sobre estas últimas no sea más común. En general, dado que la

mayoría de las empresas se sirven del CDP para publicar su información en materia de emisiones, existen pocos incentivos para que declaren sus emisiones de viajes por transporte aéreo de forma separada. No obstante, este tipo de emisiones suponen un impacto crucial, pues se calcula que representan entre el 15 y el 20% de las emisiones de viajes por transporte aéreo a nivel global<sup>23</sup> y entre el 25 y el 30% a escala europea<sup>24</sup>. Así pues, el marco de presentación de información propuesto a las empresas debe mejorarse para que permita hacer un seguimiento de las emisiones VA en el futuro.

## 5.2. Presentación de informes de gases no CO<sub>2</sub>

Las aeronaves liberan dióxido de carbono (CO<sub>2</sub>) al quemar el combustible, pero también generan emisiones que alteran la composición química de la atmósfera y sirven para aumentar el calentamiento global: se trata de los llamados efectos de gases no CO<sub>2</sub>. El principal efecto de gases no CO<sub>2</sub> de la aviación se debe a las estelas de condensación, largas franjas de nubes que suelen formarse a gran altitud en el aire frío y húmedo, donde la humedad del aire saturado de hielo congela las partículas de hollín liberadas al quemar el combustible de los reactores. El óxido de nitrógeno (NO<sub>x</sub>) genera ozono (O<sub>3</sub>). Este gas, por su parte, atrapa la radiación de altitudes más bajas y calienta el aire. El NO<sub>x</sub> también produce la destrucción del metano ambiental (CH<sub>4</sub>), que tiene un efecto refrigerante, pero el NO<sub>x</sub>, por lo general, sigue siendo un agente de calentamiento neto. Los efectos de gases no CO<sub>2</sub> de la aviación más importantes son los que se derivan del NO<sub>x</sub> neto y de los cirros de condensación. Se calcula que, en general, los efectos de la aviación no derivados del CO<sub>2</sub> suponen un calentamiento de la temperatura dos veces superior al de los efectos del CO<sub>2</sub><sup>25</sup>.

La ciencia todavía debe ahondar más en el efecto de gases no CO<sub>2</sub>, aunque esto no supone un obstáculo ni resta importancia a la necesidad de emprender acciones destinadas a resolver uno de los problemas climáticos más importantes asociados al transporte aéreo. Transport & Environment ha identificado una serie de medidas políticas «no-regret» (sin arrepentimiento) que deberían ser adoptadas, a saber, la disminución de los vuelos, el uso de combustibles avanzados sostenibles (SAF) en la aviación para reducir la formación y la duración de las estelas de condensación y la optimización del combustible para los reactores. Existen otras medidas que pueden desempeñar un papel importante en la mitigación de estos efectos, como la prevención inteligente de las estelas de condensación o la fijación de precios de gases no-CO<sub>2</sub>. No obstante, hasta que estas medidas no se hayan implementado, la presentación de informes sobre gases distintos al CO<sub>2</sub> debería integrarse en la norma para la publicación de información climática y poder medir así el impacto climático real de la aviación sobre el calentamiento global.

De las empresas que componen nuestra lista, 40 de las que lideran el ranking publican información sobre gases no CO<sub>2</sub> en sus emisiones por viajes de negocios y transporte aéreo, en línea con las directrices para la presentación de informes del DEFRA del Reino Unido o con otro tipo de metodologías GEI<sup>26</sup>. Solamente representan, eso sí, al 12% del total de empresas que, por otro lado, suelen ser las que menor cantidad de emisiones generan (8% de emisiones de CO<sub>2</sub> por transporte aéreo calculadas para 2021). Al

<sup>23</sup> McKinsey & Company, The Travel Industry Turned Upside Down Report, septiembre de 2020, <https://www.mckinsey.com>

<sup>24</sup> Estimación propia, Transport & Environment, *Roadmap to climate neutral aviation in Europe*.

<sup>25</sup> Lee et al., «The contribution of global aviation to anthropogenic climate forcing for 2000 to 2018».

<sup>26</sup> Incluimos a las empresas que hayan mencionado las emisiones no CO<sub>2</sub> en sus informes de manera explícita, aunque otras pueden haber incluido este tipo de emisiones sin mencionarlas.

igual que ocurría con la publicación de informes sobre vuelos, la ausencia de informes específicos sobre gases no CO<sub>2</sub> puede explicarse por la ausencia de obligaciones en esta materia, así como por el desconocimiento que el público tiene al respecto.

### 5.3. Clasificación de empresas

#### Distribución en categorías A, B, C y D

La Fig. 3 muestra la distribución de las empresas de nuestro ranking por categorías. En la edición de 2023, la lista de empresas aumentó de 229 a 322 e introdujimos nuevos criterios de clasificación para dar mayor cuenta de los diferentes aspectos que entraña la presentación de informes sobre viajes de negocios y la fijación de objetivos por parte de las empresas. En nuestra página web<sup>27</sup> se encuentra la lista completa de empresas con sus puntuaciones y otros datos sobre sus prácticas.

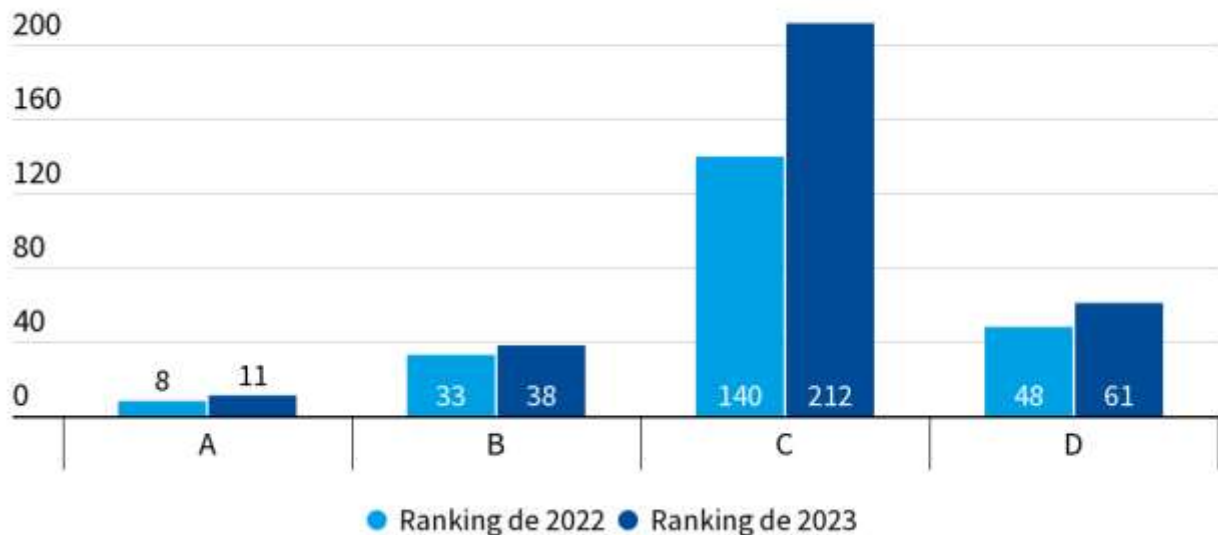


Figura 3: Distribución de las empresas por categorías en la clasificación de 2022 y 2023.

En la categoría A se encuentran 11 empresas (3%), tres más que el año pasado. Se mantienen en esta categoría Novo Nordisk, Swiss Re, Zurich Insurance Group, Fidelity International, Lloyds Banking Group y Crédit Agricole, y se suman a ellas ABN Amro, AstraZeneca, ABRDN, Pfizer Inc y HSBC. Legal & General Group cae de la categoría A a la C porque su objetivo es un compromiso de emisiones netas, y la clasificación sólo tiene en cuenta objetivos de reducción de emisiones reales. Gracias a que presentaban informes sobre emisiones VA, Ernst & Young Reino Unido ostentaba un puesto en la categoría A, pero en nuestro esfuerzo por evaluar las políticas en materia de viajes a nivel del conjunto de la empresa, nuestra evaluación pasó a evaluar Ernst & Young Global, que se ha clasificado en la categoría B por publicar información sobre emisiones VN únicamente y por su gran volumen de emisiones globales.

<sup>27</sup> <https://travelsmartcampaign.org/ranking/>

Si bien el número de empresas aumentó, solo 5 se sumaron a la categoría B, integrada ahora por un 12% del total de empresas. Esto deja entrever que muy pocas empresas se han fijado objetivos, requisito indispensable para formar parte de esta categoría. Se asientan en la categoría B grandes consultoras como Ernst & Young, PricewaterhouseCoopers, McKinsey y Deloitte. Estas empresas forman parte de las grandes emisoras de CO<sub>2</sub> que son, por otro lado, las que están mejor situadas para dar ejemplo a la hora de reducir las emisiones generadas por los viajes de negocios dentro de este sector.

Dos tercios de las empresas (el 66%) que integran la clasificación se encuentran todavía en la categoría, ya que no tienen objetivos específicos para reducir sus emisiones VN y su compromiso de presentación de informes muestra grados muy variables. Como hemos visto, la mayoría de las empresas publican información sobre sus viajes de negocios, por lo que no parece existir un obstáculo infranqueable que les impida fijarse objetivos de reducción de emisiones VN. En esta categoría, las empresas que más vuelan son KPMG, Johnson & Johnson, Accenture, Siemens y Microsoft. En lugar de fijarse objetivos de cero neto que con poca probabilidad contribuirán a evitar el volumen de emisiones prometido, las empresas como Microsoft tendrían que asumir un compromiso de reducción de emisiones realista.

Por último, la categoría D está compuesta por 61 empresas (el 19%) que no publican información (o publican muy poca) sobre sus emisiones VN y carecen de objetivos. La Tabla 4 ofrece más información sobre las diez empresas que más vuelan y que presentan informes sobre sus emisiones por viajes de negocios, pero sin ningún tipo de plan para reducirlas. Su volumen de emisiones es de 3,5 MtCO<sub>2</sub>, o lo que es lo mismo: el 20% del total de emisiones de todas las empresas de la lista en 2019. Es más, tres de ellas no tienen pensado siquiera reducir sus emisiones de Alcance 3, mientras que las otras 7 cuentan sólo con objetivos no específicos en los que se incluyen los viajes de negocios pero que no detallan ningún objetivo específico para reducirlos. Además de contar con los recursos, estas principales empresas emisoras son las que tienen una mayor parte de responsabilidad en la formulación de objetivos y políticas ambiciosas destinadas a la reducción de las emisiones de los viajes de negocios.

Empresa	País	Modalidad de informe	Emisiones de CO <sub>2</sub> (t) calculadas en 2019 (o 2018 <sup>28</sup> )	Puntuación en el ranking	Modalidad de compromiso
Volkswagen	Alemania	Informa sobre emisiones VN	522 523	2,0	Objetivo no específico (VN incl.)
KPMG International	Reino Unido	Informa sobre emisiones VA	465 000	3,0	Objetivo no específico (VN incl.)
Johnson & Johnson	Estados Unidos	Informa sobre emisiones VN	463 088	3,0	Objetivo no específico (VN incl.)

<sup>28</sup> Si no han publicado información de sus emisiones de 2019.

Accenture	Irlanda	Informa sobre emisiones VA	368 711	4,0	Objetivo no específico (VN incl.)
Siemens	Alemania	Informa sobre emisiones VA	309 838	4,0	Objetivo no específico (VN incl.)
IBM	Estados Unidos	Informa sobre emisiones VN	302 842	2,5	Sin objetivo
Microsoft	Estados Unidos	Informa sobre emisiones VN	302 156	3,0	Objetivo no específico (VN incl.)
Alphabet, Inc.	Estados Unidos	Informa sobre emisiones VN	284 024	2,5	Sin objetivo
Merck & Co.	Estados Unidos	Informa sobre emisiones VN	262 010	3,5	Objetivo no específico (VN incl.)
SAP	Alemania	Informa sobre emisiones VN	262 010	3,0	Sin objetivo

Tabla 4: Principales empresas emisoras que no cuentan con objetivos específicos de reducción de emisiones VN (viajes de negocios) o VA (viajes aéreos)

### Distribución por sectores y países

La Fig. 4 muestra la distribución de empresas en cada uno de los sectores económicos más destacables del ranking por categorías. Los sectores financiero, farmacéutico y de consultoría son los que mejores resultados han obtenido, con varias empresas en las categorías A y B. En el caso del sector con mayor representación, el de la fabricación, la mayoría de las empresas tienen puntuaciones de categoría C y D, al igual que ocurre con el sector minorista y el de la construcción. El sector tecnológico, por su parte, tiene algunas empresas en la categoría B, pero ninguna entre las mejor puntuadas. A pesar de que la clasificación incluye sólo una muestra parcial de las empresas de todo el mundo, nuestro análisis parece sugerir que en los diferentes sectores económicos se dan diferentes niveles de concienciación sobre el impacto en el clima de los viajes de negocios y, por tanto, diferentes medidas para reducirlos.

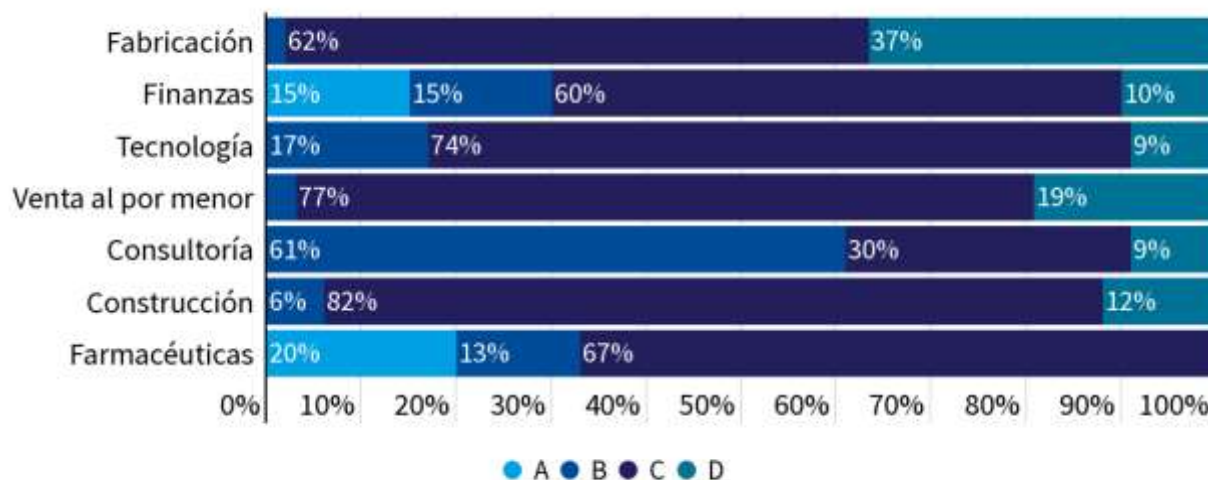


Figura 4: Distribución de empresas en los sectores más destacables del ranking por categorías.

Asimismo, analizamos los diferentes niveles de cumplimiento que se dan entre los principales países. Esta información aparece recogida en la Fig. 5. Las empresas de los tres países con mayor representación — Estados Unidos, Reino Unido y Francia— presentan resultados similares, aunque el Reino Unido tiene una proporción más elevada de empresas en la categoría A. La razón es que un tercio de las empresas del país anglosajón pertenecen al sector financiero. En el Reino Unido<sup>29</sup> y en Francia<sup>30</sup>, el marco jurídico obliga a las grandes empresas a declarar sus emisiones de gases de efecto invernadero anualmente. Por otro lado, aunque un buen número de empresas estadounidenses ya presentan informes sobre emisiones en algún grado, todavía no existe la obligación legal de hacerlo siguiendo una norma definida. La Comisión de Bolsa y Valores estadounidense tiene una propuesta encaminada en esa dirección prevista para 2023<sup>31</sup>. En el otro extremo estaría Alemania, que no tiene ninguna empresa en las categorías A o B. Esto se explica, en parte, por la elevada proporción (un 32%) de empresas de fabricación mal valoradas, aunque en general las empresas alemanas de otros sectores tampoco han obtenido buenas puntuaciones. Una política nacional podría ser muy conveniente para solventar esta falta de transparencia y de compromiso en materia de reducción de las emisiones de viajes de negocios.

Prevista para entrar en vigor en 2025 para el año fiscal 2024, la Directiva de la Unión Europea (UE) sobre presentación de información sobre sostenibilidad por parte de las empresas intensificará los requisitos para la presentación de informes (emisiones VN incluidas) sobre 50 000 empresas que operan en territorio de la Unión<sup>32</sup>. A pesar de una mejora en la publicación de informes sobre emisiones, las obligaciones

<sup>29</sup> Gobierno de Reino Unido, Directrices para apoyar a las empresas en el cumplimiento de la normativa sobre presentación de informes sobre energía y emisiones de carbono simplificada, incluida la información sobre gases de efecto invernadero, marzo de 2019. <https://www.gov.uk/government/publications/environmental-reporting-guidelines-including-mandatory-greenhouse-gas-emissions-reporting-guidance>

<sup>30</sup> Gobierno de Francia, Le rapportage extra-financier des entreprises, <https://www.ecologie.gouv.fr/rapportage-extra-financier-des-entreprises>

<sup>31</sup> <https://www.reuters.com/legal/legalindustry/upcoming-sec-climate-disclosure-rules-bring-urgency-esg-data-strategy-planning-2023-01-30/>

<sup>32</sup> <https://www.businesstravelnews.com/Management/European-Council-Approves-New-Sustainability-Reporting-Requirements>



legales para las empresas de establecer planes de transición climática y objetivos de reducción de emisiones siguen estando en fases muy incipientes, lo cual explica en parte la ausencia de objetivos relativos a los viajes aéreos en las empresas. La Comisión para un Plan de Transición (Transition Plan Taskforce) del gobierno británico ofrece la propuesta más avanzada para la publicación de políticas en materia de viajes de negocios<sup>33</sup>. Tiene previsto integrar su marco de publicación en una actualización de la normativa que establezca la obligación de adoptar planes de transición climática para una serie de empresas a partir de 2026. De igual modo, la Directiva de la Unión Europea (EU) sobre diligencia debida en materia de sostenibilidad por parte de empresas, que se ultimaré este año, incluye la obligación de que las grandes empresas adopten un plan de transición, aunque de forma poco detalla<sup>34</sup>. Las empresas con objetivos de reducción de emisiones para el transporte aéreo siguen siendo una minoría, por lo que será necesario plantear requisitos de definición de objetivos mucho más específicos e inmediatos.

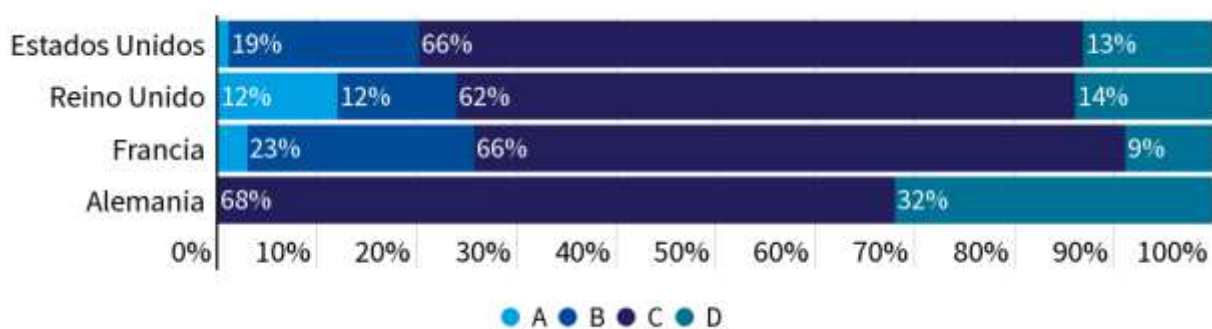


Figura 5: Distribución de empresas en los países más representados por categorías.

#### 5.4. Análisis sobre emisiones de los viajes aéreos de las empresas

El cálculo que hemos realizado sobre las emisiones VA de las empresas nos permite cuantificar el cambio que se produjo en el volumen de las mismas desde 2019 a 2021. Nos ayuda además a la hora de hacer una comparación de los compromisos de reducción actuales con el objetivo de reducción del 50% para 2025 con los valores de 2019, reducción necesaria si el sector del transporte aéreo pretende mantener su trayectoria de emisiones en línea con el objetivo de 1,5°C de calentamiento global. En la Fig. 6 se compara el volumen de emisiones de las empresas en 2020 y 2021 con el de 2019 (tomando como base 100). Para la predicción de emisiones se tiene también en cuenta la información relativa al compromiso actual suponiendo que las empresas consigan alcanzar sus objetivos. Además, comparamos esta tendencia con las emisiones pasadas y futuras del transporte aéreo comercial de los 27 países de la UE y del Reino Unido<sup>35</sup> y con el objetivo de reducción de emisiones en un 50% para 2025.

<sup>33</sup> <https://transitiontaskforce.net/wp-content/uploads/2022/11/TPT-Implementation-Guidance.pdf>

<sup>34</sup> <https://www.clientearth.org/media/qgcfpgvt/factsheet-environment-climate-csddd-june-2022-final.pdf>

<sup>35</sup> Las emisiones pasadas se han calculado utilizando nuestro modelo interno basado en los datos de vuelos del Schedule Analyzer de OAG y en la herramienta de cálculo de emisiones de la aviación de EuroControl. Previsiones basadas en el informe de EuroControl «European Aviation Environmental Report 2022» (2022), disponible en: <https://www.eurocontrol.int/publication/european-aviation-environmental-report-2022>

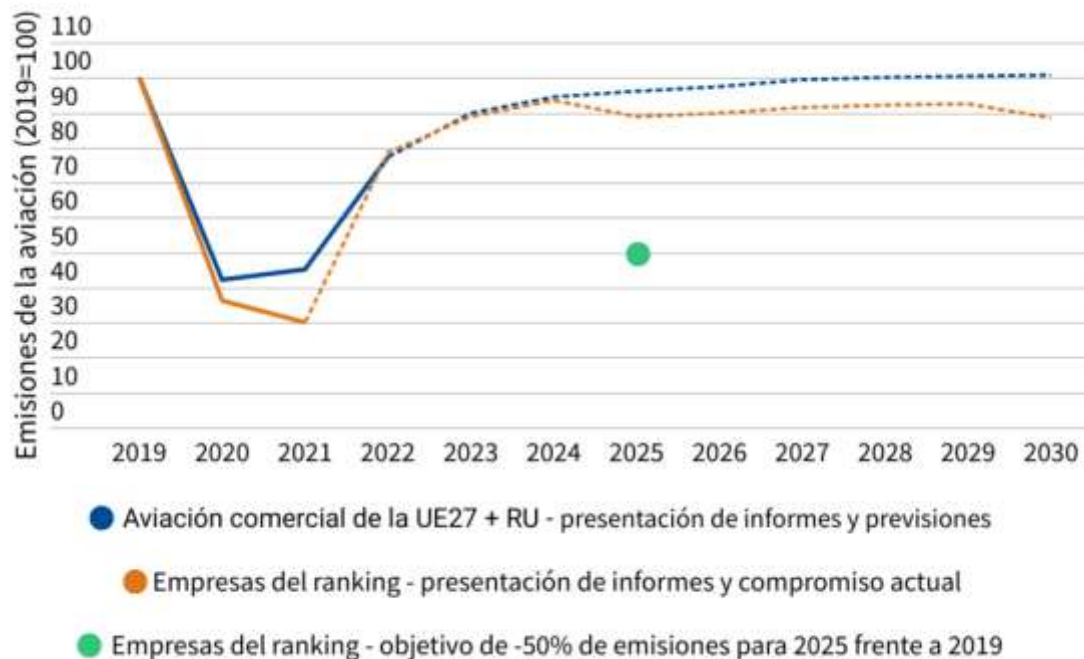


Figura 6: Evolución de las emisiones VA de empresas según los informes publicados y el compromiso actual, y comparación con las emisiones de la aviación comercial en la UE y el objetivo de reducción de emisiones del 50% para 2025.

En 2020 y 2021, el volumen de emisiones de viajes aéreos de las empresas se redujo en un 64% y un 70%, respectivamente. Aunque la razón principal de esta reducción fueron las restricciones a la movilidad que impuso la pandemia por COVID-19, los análisis apuntan a que las emisiones de las empresas no han repuntado del mismo modo que lo hicieron las de la aviación comercial. Lo que podría traducirse en que estas han puesto en marcha mecanismos sólidos para continuar con los negocios, pero volando menos. La información que se publique en los años venideros nos dará la clave que nos permita confirmar esta tendencia.

En la Fig. 6 se aprecia con claridad que los compromisos de reducción de emisiones actuales de todas las empresas de la lista están todavía muy lejos de alcanzar el total de -50% de emisiones para 2025 en comparación con 2019. De hecho, los objetivos actuales se dirigen a una reducción general del 9% en 2025 y del 11% en 2030, lo que equivale a 2,3 MtCO<sub>2</sub>. En comparación, las empresas lograron evitar 9,8 MtCO<sub>2</sub> y 12,6 MtCO<sub>2</sub> en 2020 y 2021 respectivamente, lo que supuso un ahorro de 24 y 31 millones de barriles de petróleo durante esos dos años. No obstante, en nuestra clasificación sólo incluimos un pequeño porcentaje de empresas que viajan en avión. En trabajos anteriores, estimamos que un 27% de las emisiones generadas por los países de la UE y el Reino Unido en 2019 correspondía a vuelos de negocios<sup>36</sup>. En comparación con la situación normal (es decir, de crecimiento), reducir a la mitad los viajes de negocios como en niveles de 2019 supondría ahorrar 125 millones de barriles de crudo al año y evitar 51 MtCO<sub>2</sub> de emisiones anuales en 2050. Todo esto tendría un claro efecto beneficioso para el

<sup>36</sup> Transport & Environment, *Roadmap to climate neutral aviation in Europe*, (2022).

clima y reduciría el consumo europeo de petróleo en el contexto actual de preocupación por la seguridad energética. El queroseno que se ahorraría sería el equivalente al 9,2% del total de las importaciones de crudo y petróleo refinado provenientes de Rusia en 2019<sup>37</sup>.

Poner el foco sobre las grandes empresas emisoras tiene que ser nuestra prioridad si queremos cubrir la distancia que nos separa del objetivo de reducción de emisiones en un 50% para 2025. Según nuestros cálculos, si el 10% de las empresas de nuestra lista que más emiten asumiera objetivos de reducción del 50%, reducirían en un 24% el volumen de emisiones del total de las empresas. En otras palabras, si este 10% asumiera objetivos de reducción del 50%, esto supondría avanzar la mitad del camino hacia el objetivo global de limitar las emisiones a la mitad en 2025<sup>38</sup>.

## 6. Conclusiones y recomendaciones

Esta nueva edición del ranking y su posterior análisis han puesto de relieve los siguientes elementos.

- Las iniciativas como la CDP constituyen un buen marco de referencia para la publicación de datos climáticos, pero todavía ofrecen margen de mejora. Por un lado, la CDP ha elaborado una norma rigurosa para las empresas en materia de declaración de información, que facilita la extracción y la comparación de datos y evita tener que recopilar los datos sobre la sostenibilidad de las empresas buscando en sus páginas web o informes. Sin embargo, la falta de entradas para declarar emisiones de CO<sub>2</sub> y de otros gases no CO<sub>2</sub> generadas por el transporte aéreo supone un problema. Por otra parte, la CDP no es completamente pública ya que el acceso completo a sus datos está sujeto a una modalidad de pago. Además, en la actualidad, la verificación independiente de los informes de las empresas es opcional, lo que constituye una limitación importante, ya que en ausencia de verificación no hay forma de comprobar si los datos facilitados se corresponden o no con la realidad.
- La mayoría de las empresas incluidas en esta clasificación (un 76%) informan sobre las emisiones de los viajes de negocios, pero no se comprometen a reducirlas. Además de necesaria, supone una oportunidad evidente para las empresas asumir compromisos en materia de clima o mejorar los que ya tienen mediante la inclusión de objetivos ambiciosos de reducción de sus emisiones de transporte aéreo y la publicación de informes al respecto, especialmente si tenemos en cuenta que muchas de ellas ya calculan sus emisiones VA para obtener las de VN.
- Las empresas que publican información sobre emisiones de viajes aéreo (16%) son la minoría, y las que incluyen los efectos de emisiones no CO<sub>2</sub> en sus informes (12%) son todavía menos. Esto puede explicarse, por un lado, por la falta de especificidad dentro del marco de presentación de información y, por otro, por el desconocimiento sobre el verdadero impacto climático de la aviación y de sus emisiones no CO<sub>2</sub>.
- Únicamente 11 de las 322 empresas que componen el ranking se sitúan en la categoría A. Como hemos visto, esto implica que, además de haberse fijado objetivos ambiciosos para antes de 2025, llevan publicando información casi cada año sobre sus emisiones VN y VA. Dos tercios de las

<sup>37</sup> Transport & Environment, *How Russian oil flows to Europe*, (2022).

<sup>38</sup> Este cálculo tiene en cuenta las 262 empresas para las que disponemos de valores de referencia (de 2019 o 2018) para las emisiones de viajes de negocios.

empresas se asientan en la categoría C por la falta de objetivos específicos en materia de viajes de negocios.

- Existen también diferencias en el nivel de cumplimiento de las empresas en función del país. Las empresas alemanas, por ejemplo, no lo hacen tan bien como las de Estados Unidos, el Reino Unido o Francia. Este hecho podría deberse a que las empresas del sector de la fabricación se implican menos en la publicación de información sobre viajes de negocios y en la reducción de emisiones que las del sector farmacéutico, financiero o de consultoría.
- En el año 2020, las empresas redujeron en un 64% el volumen de sus emisiones, y estas no han repuntado del mismo modo que lo hicieron las de la aviación comercial en 2021, lo que nos indica que las corporaciones han encontrado mecanismos sólidos para seguir con sus negocios, volando menos.
- Los objetivos actuales de las empresas se dirigen a una reducción general de emisiones VN del 9% en 2025 en comparación con 2019, cifras bastante alejadas de la meta de reducción necesaria del 50% y lejos también de ser suficientes para reducir las emisiones GEI en línea con el escenario planteado de calentamiento de 1,5°C.
- Si el 10% de las empresas de nuestro ranking que más vuelan se comprometieran con el objetivo de -50% para 2025, bastaría para alcanzar la mitad del objetivo global de reducción del 50% de todas las empresas.

#### **A la vista de todo lo anterior, proponemos una serie de recomendaciones:**

- Los gobiernos deben ampliar el alcance de los marcos actuales de publicación en materia de clima destinados a las empresas mediante la inclusión de las emisiones CO<sub>2</sub> y no CO<sub>2</sub> de viajes aéreos y hacerlos obligatorios, accesibles al público, y gratuitos, además de requerir la existencia de fuentes de verificación independientes.
- Los dirigentes políticos deben dar impulso y definir de forma específica los requisitos que los planes de transición corporativos y la fijación de objetivos por parte de las empresas deben tener para poder incluir objetivos de reducción de las emisiones del transporte aéreo.
- Las empresas tienen que hacer públicos sus datos de forma más transparente y con más consistencia. Para ello pueden:
  - publicar sus objetivos más recientes y específicos,
  - incluir en sus informes únicamente objetivos que tengan un impacto significativo en la formulación de políticas para los viajes de negocios y
  - evitar la dependencia de las compensaciones (offsets).

- Además de fijarse objetivos de reducción, las empresas que publiquen información sólo sobre sus viajes de negocios deben aumentar la transparencia mediante la publicación de sus emisiones de transporte aéreo de CO<sub>2</sub> y de no CO<sub>2</sub> en entradas separadas.
- Las empresas que más emiten y que no tienen objetivos deben reunir la voluntad y recursos necesarios para comprometerse con objetivos y políticas de reducción de emisiones por viajes y convertirse así en los líderes que guíen el camino a la disminución de las emisiones provocadas por los viajes corporativos.

## Transport & Environment

Publicado en: marzo de 2023

Autores: Valentin Simon, Diane Vitry, Erin Vera, Denise Auclair y Estela Gea Rada

Elaboración de modelos: Valentin Simon, Melis Suher Carthy

Responsable de edición: William Todts, director ejecutivo

© 2021 European Federation for Transport and Environment AISBL.

### Más información

Denise Auclair

Responsable de la Campaña de Viajes de Negocios

Transport & Environment

[denise.auclair@transportenvironment.org](mailto:denise.auclair@transportenvironment.org)

+32 (0)487 472 687

## 7. Anexo 1 - Notas metodológicas adicionales

### 7.1. Cálculo de las emisiones de los viajes aéreos a partir de las emisiones de los viajes de negocios

La mayoría de las empresas incluidas en el ranking publican las emisiones que generan sus viajes, pero no detallan específicamente las que corresponden al transporte aéreo. Para calcular este dato, utilizamos una serie de factores de escala que el Stand.Earth Research Group diseñó en 2022 para estimar las emisiones del transporte aéreo asociadas a viajes de negocios. Estos factores son del 72% para las empresas con sede en Europa y del 77% para las registradas en los EE.UU. El informe de 2022 contiene más información sobre cómo se ha realizado el cálculo de estos factores<sup>39</sup>. Nos ha sido imposible recabar datos suficientes para calcular un coeficiente similar para las empresas indias, por lo que utilizamos el mismo valor que para las empresas estadounidenses.

### 7.2. Cálculo de las emisiones con diferentes periodos de presentación de informes por parte de las empresas

Las empresas incluidas en el ranking suelen presentar sus datos climáticos para el periodo correspondiente al ejercicio financiero, lo que implica que no todas presentan sus informes siguiendo el año natural. En los cálculos realizados para la Fig. 6, decidimos incluir únicamente aquellas empresas que llevan a cabo dicha publicación sobre el año natural, ya que facilita la comparación con las emisiones de la aviación comercial. Así, se incluyen 190 empresas y 10,8 MtCO<sub>2</sub> de emisiones de referencia. Para el cálculo de la reducción absoluta de emisiones para 2020 y 2021, incluimos a todas las empresas, independientemente de sus periodos de notificación, puesto que así conseguimos reflejar más fielmente las emisiones evitadas durante ese periodo. En este caso, los datos corresponden a 253 empresas que han publicado tanto sus emisiones de referencia como las de 2020, por un total de 17,0 MtCO<sub>2</sub> emisiones de referencia, y 247 empresas que han publicado tanto sus emisiones de referencia como las de 2021, por un total de 16,8 MtCO<sub>2</sub> emisiones de referencia.

<sup>39</sup> Disponible en: <https://www.transportenvironment.org/discover/benchmarking-global-corporate-flyers-on-leadership-towards-purposeful-travel/>