

El reto de dejar volar

Aunque la aviación representa un 2.8% de las emisiones globales, casi nunca aparece en las propuestas contra el cambio climático. En una economía globalizada y con estilos de vida que giran alrededor de los viajes aéreos, volar puede convertirse en un hábito difícil de abandonar. Para Fabrizio Menardo, las personas debemos cambiar nuestros comportamientos y la clase política deben enfrentarse a los retos socio-económicos del sector para alinear el viajar con los objetivos climáticos.

Fabrizio Menardo

En 2015, bajo el famoso Acuerdo de París, casi todos los países de la Tierra se comprometieron a limitar el aumento de la temperatura global por debajo de los 2 grados centígrados en comparación con los niveles preindustriales y a “desarrollar esfuerzos” para mantener el calentamiento a 1,5 grados centígrados. El último informe del Panel Intergubernamental sobre el Cambio Climático ([IPCC, por sus siglas en inglés](#)) muestra que las emisiones de gases de efecto invernadero de las actividades humanas ya han causado un aumento de alrededor de 1,1 grados, lo que ha provocado un crecimiento en el número de fenómenos meteorológicos y climáticos extremos como olas de calor, fuertes precipitaciones y sequías. Muchos de estos impactos durarán siglos y su magnitud crecerá en consonancia con la acumulación de las futuras emisiones. El [IPCC](#) estima que, para tener un 67% de probabilidades de permanecer por debajo de los 1,5 grados centígrados, nuestras emisiones acumuladas de CO2 desde principios del 2020 deben permanecer por debajo de los 400 millardos de toneladas. Las emisiones anuales actuales de CO2 se sitúan en torno a los [35 millardos de toneladas](#).



Foto de [Skyler Smith](#) en [Unsplash](#)

El impacto de los viajes aéreos en el clima

Antes de la pandemia del Covid-19, la aviación era responsable de más de mil millones de toneladas de emisiones de

La aviación es uno de los principales impulsores de las extremas diferencias en las huellas de carbono de cada persona. Un estudio de 2020 sugiere que los viajeros más frecuentes, alrededor del 1% de la población mundial, probablemente sean responsables de más del 50% de las emisiones generadas por la aviación comercial.

CO2 cada año, lo que representaba alrededor del 2,8 % de las [emisiones globales](#). Esta proporción es algo mayor en muchos países de ricos. La aviación es uno de los principales impulsores de las [extremas diferencias](#) en las huellas de [carbono de cada persona](#). Se calcula que alrededor del 80 por ciento de los casi 8 mil millones de habitantes del mundo

nunca ha volado. En el otro extremo del espectro, [un estudio](#) publicado en 2020 sugiere que los viajeros más frecuentes, alrededor del 1% de la población mundial, probablemente sean responsables de más del 50 % de las emisiones generadas por la aviación comercial. La pandemia del Covid-19 provocó una disminución drástica en los viajes aéreos, con alrededor de un [55 por ciento menos](#) de pasajeros en 2020 – 2021 en comparación con 2019. Sin embargo, la [industria de la aviación](#) espera que el número de pasajeros vuelva a los niveles previos a la pandemia dentro de unos años, y la interrupción relacionada con el Covid-19 probablemente tendrá un [efecto mínimo](#) en el impacto climático a largo plazo de la aviación.

Si bien las emisiones relacionadas con la aviación son actualmente bajas en comparación con otros sectores, está ampliamente aceptado que los gases de efecto invernadero y otras emisiones que contribuyen al calentamiento global, como las estelas, que a buen seguro representan un porcentaje significativo del impacto climático de la aviación, [son difíciles de evitar](#) en este sector. Además, se espera que estas emisiones crezcan en las próximas décadas en línea con la

“Sin más medidas de mitigación, las emisiones internacionales combinadas [de la aviación y el transporte marítimo] representarán alrededor del 60 al 220 por ciento de la cantidad mundial de CO2 que podríamos emitir en 2050”... está claro que volar en masa es simplemente incompatible con un clima estable.

creciente demanda. Como resultado de estos factores, y del carbono total que aún se podrá emitir a la atmósfera, las emisiones de la aviación pronto serán demasiado altas. Y seguirá siendo así incluso si descarbonizamos con éxito el resto de la economía. Como se indica en el Informe sobre la brecha de [emisiones de 2020 del Programa de las Naciones Unidas](#) para el Medio Ambiente: “Sin más medidas de mitigación, las emisiones internacionales combinadas [de la aviación y el

transporte marítimo] representarán alrededor del 60 al 220 por ciento de la cantidad mundial de CO2 que podríamos emitir en 2050”.

Lanzada en 2020, la iniciativa [Jet Zero](#) del gobierno del Reino Unido ilustra los desafíos que comporta alcanzar la neutralidad en carbono de la aviación. La estrategia prescribe soluciones que incluyen mejoras rápidas y sin precedentes en la eficiencia de las aeronaves y la producción sostenible de combustible, junto con el despliegue a gran escala de tecnologías de emisiones negativas (TEN). Según el escenario más optimista analizado en Jet Zero, el Reino Unido deberá eliminar 9 millones de toneladas de CO2 por año de la atmósfera para 2050, es decir, 2250 veces la capacidad de la [planta de eliminación de CO2](#) más grande existente. En escenarios más realistas, esta cifra es hasta cuatro veces mayor.

Contrariamente a las afirmaciones de la industria de la aviación y los gobiernos, estas cifras demuestran que lograr la neutralidad en carbono sin reducir el volumen de vuelos será prácticamente imposible en el futuro cercano. Por supuesto, las opciones para la aviación deben reevaluarse a medida que se disponga de nuevas tecnologías. En la

actualidad, sin embargo, está claro que volar en masa es simplemente incompatible con un clima estable. Sin embargo, parece haber un consenso en los principales medios de comunicación y en el debate público en general de que reducir los viajes aéreos es simplemente impensable.

Desafíos económicos para reducir la aviación

Una clave detrás de la creencia generalizada de que el transporte aéreo es indispensable es su importancia económica. La aviación está arraigada en la economía mundial y proporciona servicios y medios de subsistencia a millones de

La aviación en su forma actual no es diferente de otros sectores contaminantes, como la extracción y el procesamiento de combustibles fósiles, que deberán reducirse y, eventualmente, desaparecer si queremos lograr la neutralidad en carbono.

personas en todo el mundo. En caso de una reducción significativa de los viajes aéreos, se perderían muchos de los [90 millones de puestos de trabajo](#) que mantiene el sector en todo el mundo. Las actividades económicas internacionales también se verían gravemente interrumpidas: alrededor del [35 por ciento del valor del comercio mundial](#) se transporta

por carga aérea, y muchas empresas internacionales dependen de los vuelos frecuentes para mantener el contacto con clientes y proveedores.

Una transición exitosa hacia un mundo con menos vuelos debe tener plenamente en cuenta estos problemas y su

Debemos salvaguardar nuestro medio ambiente, la salud y los medios de subsistencia de las personas y las sociedades, no la existencia de industrias que son fundamentalmente insostenibles.

complejidad. La aviación en su forma actual no es diferente de otros sectores contaminantes, como la extracción y el procesamiento de combustibles fósiles, que deberán reducirse y eventualmente desaparecer si queremos lograr la neutralidad en carbono. Debemos salvaguardar nuestro

medio ambiente, la salud y los medios de subsistencia de las personas y las sociedades, no la existencia de industrias que son fundamentalmente insostenibles.

La pandemia demostró claramente que se pueden hacer profundos cambios—prácticamente impensables antes del Covid-19—en la forma en que funcionan nuestras empresas. En 2020 y 2021, por ejemplo, los viajes de negocios [casi desaparecieron](#) y las empresas se vieron [obligadas a adaptar](#) sus modelos operativos. La pandemia también contribuyó a cambiar el paradigma sobre lo que los gobiernos pueden y deben hacer para influir en la economía. Las intervenciones, incluida la introducción de normas para reducir los despidos, el aumento del gasto público y la emisión de deuda común de la UE eran impensables antes de la pandemia. Sin ellos, sin embargo, la crisis económica y sanitaria habría sido mucho peor. Para proteger a las personas del coronavirus, los gobiernos restringieron e incluso paralizaron las operaciones de las aerolíneas.

No hay motivo para no tomar medidas similares para protegernos del cambio climático. Se puede lograr una transición económica justa hacia un mundo con menos viajes aéreos a través de medidas como inversiones públicas, incentivos basados en el mercado, regulaciones y políticas de protección social, algunas de las cuales se comentarán al final de este artículo. Sin embargo, el desarrollo e implementación de forma exitosa de estas políticas requiere años, si no décadas, de constante esfuerzo político, así como una estrecha coordinación entre los gobiernos. Para ello, es fundamental un fuerte respaldo popular, pero tenemos que admitir que actualmente es débil.

Resistencia cultural a limitar los viajes aéreos

Hay indicios de que las consideraciones medioambientales hicieron que el número de pasajeros cayera en [Alemania](#) y [Suecia](#) en 2019 y está desarrollándose un pequeño movimiento [a favor](#) de [prohibir los vuelos](#), respaldado por una parte de la [comunidad científica](#). Sin embargo, a nivel mundial, la cantidad de pasajeros aumentó año tras año antes de Covid-19, cuando cayó significativamente. Se prevé que la demanda volverá a los niveles anteriores a la pandemia para 2025 y seguirá creciendo en el futuro.

Si bien los factores económicos representan un obstáculo estructural para la reducción de los viajes aéreos, [la mayoría de los vuelos de pasajeros](#) se toman por placer y [no por motivos laborales](#). Debido al cambio masivo a reuniones virtuales y recortes drásticos en los viajes de negocios, la pandemia del Covid-19 [comportó un aumento](#) relativo en la proporción de los [vuelos de placer](#). Esto podría continuar a largo plazo y representa una oportunidad para la responsabilidad individual.

Una [encuesta](#) realizada en 2020 mostró que el 82 % de los londinenses estaban preocupados por el cambio climático y el 87 % estaba motivado para ayudar a prevenirlo, pero solo el 13 % había dejado de volar por motivos medioambientales. Estos datos están respaldados por los resultados de las encuestas globales anteriores a la pandemia del Covid-19: el calentamiento global es una emergencia para el 64% de la población mundial, pero solo el 14 elegiría una forma alternativa de transporte incluso si fuera más costosa o menos conveniente que volar. Uno de los principales factores detrás de esta diferencia es la [notable subestimación](#) del impacto climático de los viajes aéreos en una manifestación clásica de baja “capacidad de cálculo de carbono”.

Los vuelos frecuentes se han convertido en una señal de estatus social y un aspecto de identidad personal.

Aunque la conciencia es importante, simplemente informar a las personas sobre los daños climáticos de volar a menudo

A menudo volamos porque es lo que se espera de nosotros. Para reducir la disonancia cognitiva que esto puede crear, minimizamos el impacto de nuestras acciones y citamos la falta percibida de alternativas, la conveniencia, la creencia de que reducir las emisiones es responsabilidad de otros.

no es suficiente para lograr un cambio en las opciones de viaje. [El conocimiento](#), ya sea nuevo o latente, antes de nada, debe ser [interiorizado](#). La internalización exitosa es una de las razones más comunes para abandonar o reducir los viajes aéreos por motivos ambientales. Además, nuestras decisiones están fuertemente influenciadas por las normas y expectativas sociales. A menudo volamos porque

es lo que se espera de nosotros; tememos poner en peligro nuestras carreras o amistades si nos negamos a hacerlo. Para reducir la disonancia cognitiva que esto puede crear, minimizamos el impacto de nuestras acciones y citamos la falta percibida de alternativas, la conveniencia, la creencia de que reducir las emisiones es responsabilidad de otros (empresas, avances tecnológicos, etc.) y el compromiso. en acciones compensatorias u otras opciones virtuosas.

Los vuelos frecuentes también se han convertido en una señal de estatus social y un aspecto de la identidad personal, particularmente entre periodistas, científicos, empresarios, celebridades y legisladores. Las personas que pertenecen a estas categorías representan una pequeña minoría de la población, pero ejercen una influencia desproporcionada en la opinión pública y política.

Finalmente, nuestras actitudes hacia el hecho de volar dependen de nuestros contextos geográficos y sociodemográficos. Existe heterogeneidad tanto dentro de las comunidades, donde diferentes [grupos demográficos](#) justifican sus hábitos de viaje de diferentes maneras y viajan por distintos motivos, como entre comunidades. En lugares aislados como [Islandia](#),

por ejemplo, la falta de transporte alternativo es particularmente importante. Por lo tanto, los incentivos, las políticas y las campañas deben adaptarse para atraer a diferentes tipos de comunidades y viajeros.

Lo que la aviación puede enseñarnos sobre la transición ecológica

Como resultado de la evidente insuficiencia de las soluciones tecnológicas, la aviación señala los desafíos inherentes a las emisiones cero mejor que la mayoría de sectores, lo que nos permite comprender mejor los esfuerzos necesarios para una transformación más amplia y exitosa.

Como hemos visto, será prácticamente imposible alcanzar la neutralidad de carbono en las próximas décadas sin una reducción tanto de las operaciones de las aerolíneas como de las actividades de las empresas dependientes del sector de

No hay duda de que las empresas y los gobiernos deben rendir cuentas y que se necesita un cambio sistémico, pero la transición a una situación de cero emisiones también exige cambios significativos en el comportamiento personal, al menos en los países de mayores rentas.

la aviación. Este planteamiento no es esencialmente polémico para la aviación a pesar del enfoque de “cabeza bajo tierra” común a muchos gobiernos y en el discurso público. Sin embargo, también es cierto para las actividades económicas en general. La evidencia empírica indica que es [poco probable](#) que incluso el objetivo menos estricto establecido en el Acuerdo de París se cumpla en el contexto del [crecimiento](#)

[continuo de la economía global](#), una evidencia con importantes consecuencias que aún tiene que encontrar su sitio en nuestra conciencia colectiva.

En términos de barreras culturales, hemos visto que la mayoría de las personas subestiman y/o racionalizan el impacto de sus viajes aéreos. Como resultado, no están listas para cambiar su comportamiento. Esta realidad a veces se pierde en el debate climático. No hay duda de que las empresas y los gobiernos deben rendir cuentas y que se necesita un cambio sistémico, pero la transición a una situación de cero emisiones también exige cambios significativos en el comportamiento personal, al menos en los países de mayores rentas.

El tercer desafío está relacionado con la justicia social y la desigualdad. Como se describió anteriormente, los viajes aéreos son emblemáticos en relación al carbono a nivel global y en relación a las desigualdades socioeconómicas. La cantidad de carbono generada por un solo vuelo intercontinental por pasajero es mayor que las emisiones anuales medias de los ciudadanos en muchos de los países más pobres del mundo, y el impacto de los aviones privados o el turismo espacial es aún más obscuro. Cualquier intento serio de resolver la crisis climática y ecológica debe reconocer y abordar estos problemas de justicia social, de lo contrario, se consideraría injusto e hipócrita.

Estrategias para reducir los viajes aéreos

Es esencial que los movimientos sociales y políticos que quieren reducir los viajes aéreos tengan plenamente en cuenta los desafíos descritos anteriormente. Las propuestas políticas deben apuntar a generar cambios que gocen de una amplia popularidad; las campañas públicas pueden funcionar para impulsar el apoyo y aumentar la conciencia y la aceptación de medidas de mayor alcance. En la actualidad, las estrategias para reducir las emisiones de las aeronaves tienden a focalizarse en soluciones tecnológicas apoyadas en mecanismos de mercado como los impuestos al carbono o el comercio de emisiones.

Sin embargo, también se han propuesto una serie de respuestas políticas destinadas a reducir el número de vuelos. De estos, el más destacado ha sido la propuesta de prohibir los vuelos de corta distancia. Tal prohibición se adoptó recientemente en [Francia](#) para las rutas nacionales que se pueden recorrer en tren y se podría implementar de inmediato en otros países donde el tema ya se está discutiendo. Además, también se podría aplicar en rutas internacionales cortas.

Una segunda medida propuesta, solicitada tanto por activistas como por la industria de la aviación, es la revisión de las regulaciones de uso de franjas horarias en los aeropuertos de la UE. En la actualidad, [las compañías vuelan aviones vacíos](#) en períodos de baja demanda para no perder el derecho a despegar y aterrizar en unas franjas horarias determinadas. Como ésta no es la única razón para que operen aeronaves con pocos pasajeros, también se deben considerar regulaciones adicionales para aumentar los porcentajes de ocupación de las aeronaves.

Otra posible medida es la derogación de las desgravaciones fiscales para el combustible de aviación que propone la [UE](#) para sus vuelos nacionales; esto podría extenderse a otros países y a rutas internacionales. Por último, también se ha propuesto la prohibición de los programas para viajeros frecuentes. Estos programas incentivan comportamientos nocivos que deben ser desalentados. Esta prohibición podría ir acompañada de gravámenes progresivos sobre el número de vuelos.

Con posibles reducciones en la oferta de número de vuelos y las medidas económicas para desincentivar la demanda para los viajeros frecuentes en particular, este conjunto de políticas relativamente “suaves” contribuiría a corregir las transgresiones más graves relacionadas con las emisiones de la aviación. La ventaja de estas políticas es que solo afectarían a un número relativamente pequeño de personas y, por lo tanto, es más probable que obtengan suficiente apoyo. Para que sean efectivas, la coordinación entre los diferentes gobiernos es fundamental. De lo contrario, se estaría incentivando que pasajeros y aerolíneas [se trasladaran a países vecinos](#) con regulaciones menos estrictas y costos más bajos, lo que generaría un “movimiento” en la emisión de carbono, pero no su reducción. Estas políticas deben implementarse junto con otras medidas, como la capacitación y el apoyo financiero para los trabajadores de la industria de la aviación y la financiación de un sistema de transporte terrestre asequible, adecuado y sostenible. Además, se debe [ayudar](#) a las comunidades que dependen del turismo aéreo a adaptarse a otros modelos de viaje y a diversificar sus economías y aumentar su resiliencia y sostenibilidad.

Aumentar el costo de los vuelos (frecuentes) contribuiría a suprimir la demanda en general, pero es poco probable que

Los desincentivos económicos y la reducción del número de vuelos pueden hacer que las personas se lo piensen dos veces antes de viajar en avión, pero no cambiarán las actitudes generales. Para ello, se necesitan campañas de sensibilización sobre el impacto real de volar que desafíen las normas sociales que lo rodean.

cambie los hábitos de los muy ricos. [Los multimillonarios](#) tienen una huella de carbono personal cientos o incluso miles de veces mayor que el promedio, debido, sobre todo, al uso de aviones privados, helicópteros y superyates. Una prohibición o un impuesto progresivo elevado sobre los aviones privados aumentaría la credibilidad de otras medidas.

Sin embargo, sin coordinación internacional, estas políticas serían en su mayor parte simbólicas, ya que las aeronaves podrían reubicarse y ofrecer sus servicios desde otros países.

Los desincentivos económicos y la reducción del número de vuelos pueden hacer que las personas se lo piensen dos veces antes de viajar en avión, pero no cambiarán las actitudes generales. Para ello, se necesitan campañas de sensibilización sobre el impacto real de volar que desafíen las normas sociales que lo rodean. Se sabe que la huella ambiental de [los investigadores del clima](#) y los [defensores del medio ambiente](#) afecta su credibilidad; Por tanto, un

Los defensores del clima pueden presentar una visión alternativa baja en carbono de una vida plena que subraye que las experiencias enriquecedoras se obtienen viajando, no volando per se.

enfoque importante de estas campañas debe ser el ejemplo personal establecido por activistas, políticos y científicos que rechazan la normalidad de volar.

Los defensores del clima pueden presentar una visión alternativa baja en carbono de una vida plena que deconstruya la sinonimia de viajar y volar y subraye que las experiencias enriquecedoras se obtienen viajando, no volando per se. Este tipo de mensaje debe afinarse cuidadosamente para evitar el elitismo. No estamos luchando por un mundo en el que solo las personas con altos ingresos tengan la capacidad económica y el tiempo para viajar; nuestra visión es que todos tengamos la oportunidad de experimentar lugares y culturas distantes y podamos hacerlo de manera sostenible.

La lista de políticas necesarias para hacer realidad tal visión es larga y también abarca medidas que no están directamente relacionadas con los viajes. Los anuncios de las aerolíneas podrían estar prohibidos o fuertemente limitados. Podrían introducirse reducciones en el tiempo de trabajo y el derecho a vacaciones más largas o períodos sabáticos. Tales medidas, junto con sólidos sistemas de bienestar social, harían posible que las personas viajaran por períodos más largos sin temor a sufrir dificultades económicas o peores condiciones de trabajo a su regreso. Se podría proporcionar a los jóvenes una asignación para viajes, que se gastaría en transporte y alojamiento de bajo impacto, para facilitar la experiencia de viajar durante sus años de formación.

Las dificultades inherentes a la implementación de tales ideas no deben pasarse por alto y se requerirá una buena dosis de realismo a la hora de proponer cambios políticos con impacto real, particularmente dado el contexto geopolítico y económico actual. Sin embargo, estas ideas pertenecen a una visión más amplia de una vida sostenible y justa para todos y merecen encontrar su lugar tanto en el imaginario colectivo como en el abanico de posibles opciones políticas.

Vínculos relacionados:

- La Alianza Global Jus Semper
- Álvaro de Regil Castilla: [La Insoportable Falta de Conciencia de Nuestra Crisis Ecológica Existencial](#)
- Álvaro de Regil Castilla: [Transitando a Geocracia Paradigma de la Gente y el Planeta y No el Mercado — Primeros Pasos](#)
- Álvaro de Regil Castilla: [Los Delirios Fraudulentos del Capitalismo Verde](#)
- Alejandro Pedregal y Juan Bordera: [Hacia un Decrecimiento Ecosocialista](#)
- Giorgos Kallis: [La Alternativa del Decrecimiento](#)
- Jason Hickel: [El Decrecimiento es una Cuestión de Justicia Global](#)
- Milena Büchs y Max Koch: [Desafíos para la transición hacia el decrecimiento: El debate sobre el bienestar](#)
- Nick Fitzpatrick, Timothée Parrique e Inês Cosme: [Explorando las propuestas para políticas de decrecimiento](#)
- Alberto Garzón Espinosa: [Los límites del crecimiento: ecosocialismo o barbarie](#)
- J. Barth y M. Jacobs: [Prosperidad Sostenible en un Futuro Incierto: Una agenda compartida entre el crecimiento verde y el decrecimiento](#)
- Miguel Casal Lodeiro: [La Falacia de las Renovables y el Cambio Climático](#)
- Jayati Ghosh, Shouvik Chakraborty y Debamanyu Das: [Imperialismo Climático en el Siglo XXI](#)
- Jason Hickel, Aljoša Slameršak: [Los Actuales Escenarios de Mitigación del Cambio Climático Perpetúan las Desigualdades Coloniales](#)
- Jorge Pinto: [¿Es el Decrecimiento el Futuro?](#)



❖ **Acerca de Jus Semper:** La Alianza Global Jus Semper aspira a contribuir a alcanzar un etos sostenible de justicia social en el mundo, donde todas las comunidades vivan en ámbitos verdaderamente democráticos que brinden el pleno disfrute de los derechos humanos y de normas de vida sostenibles conforme a la dignidad humana. Para ello, coadyuva a la liberalización de las instituciones democráticas de la sociedad que han sido secuestradas por los dueños del mercado. Con ese propósito, se dedica a la investigación y análisis para provocar la toma de conciencia y el pensamiento crítico que generen las ideas para la visión transformadora que dé forma al paradigma verdaderamente democrático y sostenible de la Gente y el Planeta y NO del mercado.

❖ **Acerca de las autoras: Fabrizio Menardo** es investigador en la Universidad de Zúrich y estudia la genómica y la evolución de los patógenos microbianos. Intenta contribuir a causas de sostenibilidad y progreso social, y es miembro de Degrowth Switzerland.

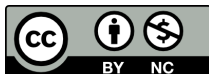


❖ **Acerca de este trabajo:** “El reto de dejar volar fue publicado originalmente en castellano por Green European Journal en enero de 2023. Este breviario ha sido publicado bajo Creative Commons, CC-BY-NC 4.0. Se puede reproducir el material para uso no comercial, [acreditando al autor y proporcionando un enlace al editor original](#).

❖ **Cite este trabajo como:** Fabrizio Menardo – El reto de dejar volar – La Alianza Global Jus Semper, julio de 2023.

❖ **Etiquetas:** democracia, decrecimiento, ecología, crisis climática, energía, Norte global, Sur global, neoliberalismo, capitalismo.

❖ La responsabilidad por las opiniones expresadas en los trabajos firmados descansa exclusivamente en su(s) autor(es), y su publicación no representa un respaldo por parte de La Alianza Global Jus Semper a dichas opiniones.



Bajo licencia de Creative Commons Reconocimiento 4.0 Internacional.
<https://creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/4.0/deed.es>

© 2023. La Alianza Global Jus Semper
Portal en red: https://www.jussempor.org/Inicio/Index_castellano.html
Correo-e: informa@jussempor.org