



Previsiones y propuestas para la actividad turística
a causa del COVID-19



servicios a la ciudadanía

Previsiones y propuestas para la actividad turística a causa del COVID-19

Índice

Introducción	3
El sector turístico en España	4
Propuestas	7
Organización Mundial del Turismo	7
Unión europea	7
Cámaras de Comercio	7
Expertos sectoriales	8
Comunidades autónomas	9
Andalucía	9
Canarias	10
Catalunya	12
País Valencià	14
Illes Balears	16
Madrid	19
Murcia	19
Datos sectoriales y actividades afectadas	20
Aéreo y Servicios Turísticos	21
1. Transporte aéreo	21
2. Agencias de viajes	25
3. Alquiler de vehículos	26
Carretera y logística	27
1. Transporte de viajeros por carretera	28
2. Transporte de mercancías por carretera	28
Ferroviario	31
Mar	34
Medios de comunicación, artes, cultura, ocio y deportes	40
El papel de las administraciones	47
Conclusiones	48



Edita:

Federación de Servicios a la Ciudadanía de CCOO
C/ Fernández de la Hoz, 21, 1ª planta - 28010 Madrid
Teléfono: 91 757 22 99. Fax: 91 548 16 13
www.fsc.ccoo.es

Abril de 2020

Foto de portada de pixabay.com/es

Introducción

El turismo es uno de los sectores que requerirá de mayor protección, cuidado y proyección para iniciar su recuperación en un futuro cercano.

Tras la crisis sanitaria, las dinámicas de consumo habrán cambiado en función de emociones y conductas de cooperación, desconfianza e incertidumbre que influirán en las decisiones y hábitos de consumo.

En España, el turismo representa el 12 % del Producto Interno Bruto (PIB) y corresponde a la oferta del 13 % del empleo.

Ahora bien, hay que tener en cuenta que aún se están barajando medidas económicas por parte de los gobiernos afectados, la Comisión Europea, el Banco Central Europeo y los fondos de financiación multilateral como el Banco Mundial, el Banco Interamericano de Desarrollo y el Fondo Monetario Internacional, que contribuirán a soportar las pérdidas generadas en el sector para una previsión de recuperación de la actividad a medio plazo.

Si somos optimistas y superamos la curva de contagio, logrando contener el virus, será necesario reinyectar la economía y todos sus sectores productivos, en especial aquellos que están afectados de lleno en una nueva crisis, como lo es el turismo.

La Federación de Servicios a la Ciudadanía, a través de su Gabinete Técnico, presenta este documento donde pretende analizar las previsiones y propuestas de los sectores y comunidades autónomas más afectados por el impacto del coronavirus. Agradecer especialmente las aportaciones realizadas por dichos sectores y comunidades, sin las cuales no hubiera sido posible la elaboración de este documento.



El sector turístico en España

Para ponderar lo que significa la industria turística en España vamos a utilizar tres indicadores:

- PIB: Aportación al PIB del turismo.
- Empleo: Afectación al empleo.
- Gasto: Variable que nos podrá dar información sobre los sectores y actividades productivas que se verán afectadas por el parón de la llegada de turistas.

El turismo representa en España un conjunto de sectores de vital importancia para nuestra economía. Los datos publicados por el INE en diciembre de 2019¹ indican que el peso del PIB asociado al turismo, medido a través de la demanda final turística, alcanzó el 12,3 % del PIB en 2018.

Desde 2015 el peso del turismo en el PIB ha crecido 1,3 puntos, al pasar del 11,0 % al 12,3 %.

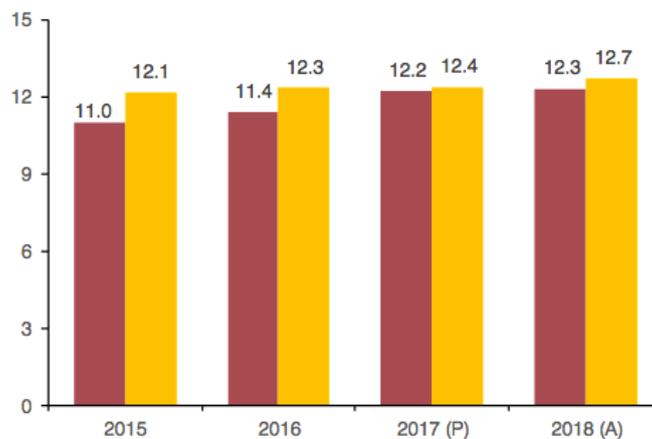


Gráfico 1. Aportación de la actividad turística al PIB y al empleo (Porcentaje). Fuente: INE
En granate: Contribución del turismo al PIB
En amarillo: Empleo vinculado al turismo sobre el total del empleo

Si analizamos la aportación del Turismo por territorios, las islas presentan una alta dependencia del mismo; el 40 % en Canarias y el 32 % en Illes Balears del empleo se genera en el sector turístico. En el País Valencià y Andalucía, el turismo genera un PIB por encima de la media nacional y la participación en el empleo total es del 15 y el 12 % respectivamente.

	PIB TURÍSTICO		EMPLEO (**)	
	% participación economía	millones de euros	% participación empleo total	puestos de trabajo
Canarias	35,0%	16.099	40,4%	343.889
Andalucía	12,5%	18.355	11,9%	385.073
Baleares	44,8%	12.003	32,0%	150.346
Castilla-La Mancha	7,4%	2.832	8,6%	59.772
Comunidad de Madrid	6,5%	14.360	6,5%	218.904
Comunidad Valenciana	14,6%	15.929	15,1%	287.749
Galicia	10,4%	6.341	11,0%	109.050
Cantabria	10,9%	1.342	11,4%	24.590
La Rioja	9,8%	760	10,3%	12.951
Región de Murcia	9,8%	2.719	10,2%	55.792
España	11,7%	137.020	12,8%	2.603.400

Fuente: IMPACTUR



¹ https://www.ine.es/prensa/cst_2018.pdf

Si analizamos en el impacto del turismo en el volumen de empleo, vemos que o se recupera parte de la actividad o los índices de paro ya altos en nuestro país, se dispararán.

	Afectación al empleo
Andalucía	11,9%
Canarias	40,4%
Cantabria	11,4%
Castilla Mancha	8,6%
Comunitat Valenciana	15,1%
Comunidad de Madrid	6,5%
Galicia	11,0%
Illes Balears	32,0%
Rioja	10,3%
Murcia	10,2%
España	12,7%

Según la Encuesta de Gasto Turístico de febrero de 2020², el turismo español registró en 2019 un récord de 83,7 millones de llegadas, además el gasto directo realizado por estos turistas alcanzó los 92.278 millones de euros, esto es un incremento anual del 2,8 %.

El país que más gasto realizó en 2019 fue Reino Unido, con 17.986 millones de euros. Le siguieron Alemania (con 11.722 millones y un descenso) y Francia (con 7.596 millones).

Del total de gasto de los turistas internacionales:

1. El 25,3 % se utilizan en el Transporte internacional (aéreo principalmente).
2. El 24,7 % se destina a Actividades (museos, espectáculos, etc.).
3. El 12 % se destina a Otros gastos entre los que se deben incluir gastos de transporte interior.

Las comunidades autónomas que concentraron mayor gasto total en 2019 fueron Catalunya (con 21.325 millones, un 4,1 % más que en 2018), Canarias (con 16.866 millones y un descenso del 1,4 %) e Illes Balears (con 14.878 millones y un aumento del 0,8 %).

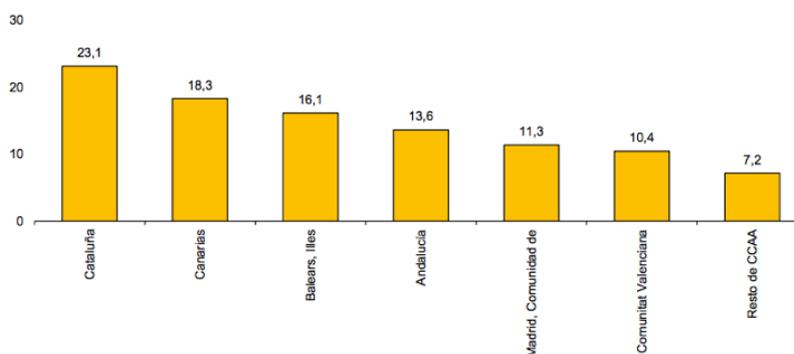


Gráfico 2. Gasto total según CCAA de destino principal. Año 2019. Fuente: INE

² <https://www.ine.es/daco/daco42/egatur/egatur1219.pdf>

Analizando las partidas de gasto podemos hacernos una idea de qué ámbitos y sectores se ven más amenazados.

	Gasto total (millones de euros)	Porcentaje	Variación anual
TOTAL	92.278	100	2,8
Gasto en paquete turístico	18.486	20	-2,1
Gasto no incluido en paquete turístico	73.792	80	4,1
Gasto en transporte internacional	18.660	20,2	2,6
Gasto en alojamiento	14.060	15,2	7,0
Gasto en manutención	13.958	15,1	2,0
Gasto en actividades	18.233	19,8	9,3
Otros gastos	8.881	9,6	-3,4

Tabla 1. Gasto de los turistas internacionales según partidas de gasto. Año 2019. Fuente: INE

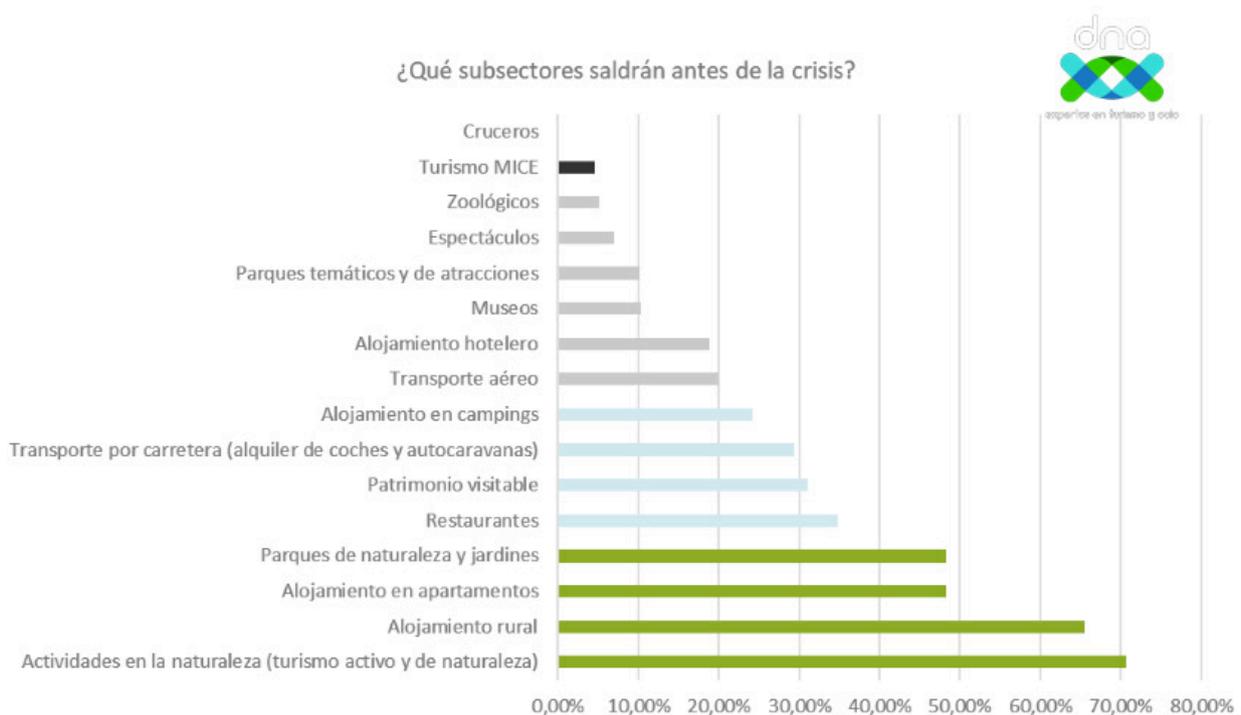
Dividen el gasto total en el gasto incluido en el paquete turístico y el que no lo está, siendo la partida más importante esta última, aportando un 80 % al total del gasto. Vemos cómo está desagregado este gasto en transporte, alojamiento, manutención, actividades y otros, siendo el transporte internacional el más afectado por suponer un mayor porcentaje del gasto total.

DNA, consultoría de turismo y gestión turística del patrimonio ha realizado un estudio donde estima que España recibirá este año 36 millones de turistas internacionales, un

56 % menos que en el año 2019 y una cifra equiparable a 1978.

Según su estudio, las actividades que más rápido se recuperarán son las de turismo rural y naturaleza, seguidas por el turismo de sol y playa, el turismo de salud y bienestar, escapadas urbanas, turismo cultural, viajes corporativos y, en último lugar, turismo de reuniones.

Los subsectores del turismo saldrán de la crisis en el siguiente orden, de menos a más rápido, según el estudio:



Propuestas

Organización Mundial del Turismo

La Organización Mundial del Turismo ha creado el Comité Mundial de Crisis para el Turismo con organismos clave de las Naciones Unidas, los presidentes del Consejo Ejecutivo y las Comisiones Regionales, y los líderes del sector privado.

Además, ha difundido un conjunto de recomendaciones pidiendo apoyo urgente para ayudar al sector turístico mundial. En total son 23 recomendaciones³ sobre las que actuar divididas en tres áreas clave:

- Gestionar la crisis y mitigar el impacto.
- Suministrar estímulos (mayormente financieros) y acelerar la recuperación.
- Prepararse para el mañana, por ejemplo, prestando más atención a la contribución del turismo a la Agenda para el Desarrollo Sostenible.

Unión europea

El Parlamento aprobó el 27 de marzo destinar 37.000 millones para responder a la crisis.⁴ Para España hay 4.145 millones de euros disponibles. No especifica para qué sectores.

En el ámbito del sector aéreo, la Unión Europea aprobó la propuesta suspensión temporal de las normas sobre franjas horarias de los aeropuertos⁵, con el fin de evitar que las compañías aéreas operen vuelos vacíos durante la pandemia. De manera temporal, las aerolíneas no estarán obligadas a utilizar los tramos horarios asignados para despegue y aterrizaje si no quieren perderlos la temporada siguiente. La regla de “lo usas o lo pierdes” quedará en suspenso desde el 29 de marzo hasta el 24 de octubre de 2020.

Cámaras de Comercio

Algunas de las propuestas de las Cámaras de Comercio son:

- Acelerar la transición a procedimientos digitalizados (aduanas, impuestos, cumplimiento administrativo, legal, etc.) intensificando los esfuerzos para implementar la Declaración de Tallin 2017 sobre administración electrónica.
- Emprender un impulso sin precedentes para establecer una infraestructura digital avanzada en toda Europa e invertir en capacidad digital, seguridad cibernética y redes.
- Acelerar la aplicación de las herramientas de alerta temprana definidas en la Directiva de Insolvencia para garantizar el acceso a un apoyo efectivo para las empresas en crisis, como se necesita ahora más que nunca.

La Asociación Europea de Cámaras de Comercio (EUROCHAMBRES) pide cooperación paneuropea para la recuperación económica de la crisis por el COVID-19⁶, mediante la realización de las siguientes propuestas:

- Alcanzar rápidamente un acuerdo sobre el próximo Marco Financiero Plurianual (MFP), programas de adaptación y dotación para contribuir a las actividades relacionadas con la recuperación.
- Administrar el despliegue a gran escala de las recientes medidas de liquidez financiera de la UE para garantizar que su impacto llegue a la gran cantidad de pymes en dificultades en todo el continente.
- Aprovechar la naturaleza interconectada de la economía y las cadenas de valor de Europa, reveladas durante esta crisis, para seguir adelante con una mayor integración del Mercado Único.
- Tomar medidas rápidas para salvaguardar el comercio internacional de bienes y servicios y preservar las cadenas de suministro mundiales.

³ <https://www.unwto.org/es>

⁴ <https://www.europarl.europa.eu/news/es/headlines/priorities/respuesta-de-la-ue-ante-el-coronavirus/20200323S-T075617/coronavirus-el-parlamento-aprueba-destinar-37-000-millones-ante-la-crisis>

⁵ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/?uri=CELEX:52020PC0111>

⁶ <https://www.camara.es/eurochambres-cooperacion-paneuropea-recuperacion-economica-covid-19>



- Establecer una estrategia paneuropea para la producción y distribución de equipos y suministros médicos críticos.
- Acelerar la transición a procedimientos digitalizados (aduanas, impuestos, cumplimiento administrativo, legal, etc.) intensificando los esfuerzos para implementar la Declaración de Tallin 2017 sobre Administración Electrónica.
- Emprender un impulso sin precedentes para establecer una infraestructura digital avanzada en toda Europa e invertir en capacidad digital, seguridad cibernética y redes.
- Acelerar la aplicación de las herramientas de alerta temprana definidas en la Directiva de Insolvencia para garantizar el acceso a un apoyo efectivo para las empresas en crisis, como se necesita ahora más que nunca.
- Aprovechar la red cameral para prestar servicios a las empresas europeas y garantizar que sus necesidades se atiendan de manera clara y efectiva.

Expertos sectoriales

DNA, consultora especializada en el sector del turismo y del ocio analiza el impacto del COVID-19 y sintetiza las claves de futuro a partir de una encuesta a más de 600 actores del sector turístico, con el rasgo diferencial de consultar a toda la cadena de valor, el resultado que propone son “10 recetas para una nueva era en el turismo”⁷:

1. Turismo nacional.
2. Aire libre y naturaleza.
3. Rediseño de estrategia.
4. Garantizar la salubridad.
5. Reinención de cara al mercado nacional.
6. Nuevas conductas de consumo.
7. Impacto en toda la cadena de valor.
8. Interacción público-privada.
9. Elementos diferenciadores.
10. Desarrollo cualitativo antes que cuantitativo.



⁷ <https://dna.es/2020/04/15/industria-turismo-prepara-temporada-supervivencia>

Comunidades autónomas

Andalucía

Los efectos sobre el turismo de la pandemia por el coronavirus son una de las mayores amenazas para la economía andaluza. Los meses de verano son claves para un sector que mueve más del 14 % del empleo en la comunidad, pero aún es “pronto” para saber las consecuencias reales que acarreará la crisis sanitaria en la comunidad. El 13 % del PIB en esta comunidad reside en el turismo, generó unos 4.700 millones de euros el último año, y da empleo a 385.200 personas. También hay que destacar la incidencia en un turismo “desestacionalizador” como es el relacionado con la práctica del golf, no asociado a los meses de verano y que sólo en la provincia de Málaga, que aglutina más del 60% de todas las instalaciones de la comunidad autónoma, genera un impacto económico de 1.410 millones de euros, creando 10.580 puestos de trabajo directos y unos 7.100 indirectos, que se complementan a la perfección con la temporada de sol y playa.

El 30 % del turismo en Andalucía proviene de la propia comunidad, mientras que el 20 % del total es turismo nacional. El 50 % restante es internacional. En Andalucía se encuentran dos de los diez aeropuertos españoles con mayor número de operaciones y pasajeros, y, en total, el pasado año 2019, pasaron por las instalaciones aeroportuarias de Andalucía un total de 30.800.000 pasajeros, destacando Málaga-Costa del Sol con casi 20M.

Propuestas Gobierno de Andalucía

La Empresa de Turismo Andaluz y la Consejería de Turismo ha realizado un estudio con los objetivos de reducir el impacto del COVID-19 en las empresas andaluzas del sector turístico, incentivar el empleo para evitar la pérdida de trabajo, preparar al sector para afrontar una nueva etapa, potenciar la investigación y la formación, y reposicionar a Andalucía como un destino seguro y preferente.

Se han planteado estrategias enfocadas en dos líneas: mantener, rehabilitar y reactivar el sector, y preservar y potenciar la marca y la fuerza del destino turístico Andalucía.

En la primera de las estrategias se contemplan una serie de ayudas cuya estimación de impacto aproximado en el sector es de 243 millones de euros y el impacto total en la economía es de 740 millones. De este modo, se han planteado líneas para incentivar la contratación, planes de financiación y liquidez para las empresas e incentivos fiscales.

En cuanto a la preservación y potenciación de la marca Andalucía, se ha reestructurado el Plan de Acción 2020 para adaptarlo a las nuevas circunstancias. Un alto porcentaje del turismo en esta comunidad es nacional por lo que la evolución de la crisis sanitaria en nuestro país será una clave decisiva.

Propuestas de FSC-CCOO Andalucía

Desde CCOO reclamamos al Gobierno andaluz que aborde, desde el marco del diálogo social, un acuerdo que contemple de manera urgente, con rapidez y celeridad medidas para:

- Garantizar la protección a los trabajadores y trabajadoras con especial atención a aquellas personas que han perdido su empleo o se encuentran en situación de paro de larga duración.
- Mantener nuestro tejido productivo, con especial incidencia en las empresas de menor tamaño y micropymes.
- Fortalecer los sectores esenciales que están demostrando en esta crisis su enorme importancia e incrementar los recursos humanos y materiales de manera suficiente del conjunto de los servicios públicos.
- Reforzar la prevención y la protección de la salud, fijando el establecimiento y cumplimiento de los protocolos sanitarios y las medidas de seguridad necesarias para retomar la vuelta a la actividad productiva con el menor riesgo posible para la salud y para el control de la pandemia.



Por todo ello, se ha elaborado un catálogo de medidas que se deberían abordar con urgencia. Respecto al sector turístico, se propone la elaboración de un plan específico de reactivación del empleo. Para consultar el catálogo completo de medidas seguir el siguiente enlace:

[40 medidas para reactivar el empleo tras la crisis del Covid-19](#)

Aunque quizás, la primera tarea para volver a recuperar el sector turístico en un escenario post-pandemia sea recuperar la confianza del turista, haciendo que nuestra comunidad se presente como un territorio seguro, libre de la enfermedad. Por lo que lo primero será seguir pidiendo a las administraciones públicas que sigan invirtiendo en buscar soluciones a la pandemia, y que se siga trabajando en la exigencia de las medidas de seguridad.

Reactivar todos los espacios de interlocución institucional en materia de Turismo y dar acceso a los agentes sociales a aquellos en los que no estaban, como los comités de coordinación aeroportuaria de aeródromos de más de 8M de pasajeros.

Canarias

Las estimaciones más recientes de los efectos económicos del coronavirus continúan apuntando un impacto muy elevado tanto desde la perspectiva del PIB como del empleo, superior al impacto promedio nacional, y quizás el más alto en el mapa autonómico nacional. En general se ha producido un empeoramiento de las previsiones, las cuales siguen dependiendo de la amplitud y extensión en el tiempo de esta pandemia.

La elevada dependencia de la economía de Canarias del sector turístico, y el colapso que, sin ningún género de dudas, va a experimentar el sector (ya lo está experimentando), adelantan una elevación considerable del desempleo. A ello se le suma que la actividad turística es especialmente intensa en el archipiélago durante los meses en los que se ha decretado el estado de alarma y el aislamiento. La importancia del turismo debe analizarse y evaluarse desde una perspectiva multisectorial, ya la mayoría de actividades productivas en las islas están directamente relacionadas y vinculadas al volumen y calidad del turismo.

Frente a otras regiones españolas, en las que la temporada alta turística coincide con los meses de verano, en Canarias sucede, precisamente, al contrario, siendo marzo y abril meses de gran afluencia turística.

La aportación total de la actividad turística al PIB regional es del 35 % (23,4 % directo y 11,76 % indirecto). En términos de empleo representa el 40 % del total, de los que 100.127 puestos de trabajo son directos (29,3 % del total) y 38.763 puestos de trabajo por efecto indirecto (11,27 % del total).

Propuestas del Gobierno de Canarias

El eje básico sobre el que pretende el Gobierno de Canarias hacer frente a esta crisis pasa por convertir a Canarias en un laboratorio turístico mundial de seguridad frente al COVID-19 y poder adelantar lo antes posible la reapertura del destino Islas Canarias con todas las garantías sanitarias.

Por ello, la consejera regional de Turismo, Yaiza Castilla, pide aprovechar el actual parón de la actividad para actualizar y modernizar procedimientos, medidas, equipamientos e infraestructuras en materia de protección y seguridad frente al COVID-19 en toda la cadena de valor turística.

Para ello será necesario el apoyo financiero e institucional, tanto del ámbito regional como nacional, para establecer una línea de subvenciones directas a las empresas, especialmente pymes y micropymes, para la actualización y modernización en materia de seguridad en Canarias para toda la cadena de valor turística, actualizándola al nuevo contexto actual.

Además de trabajar con las instituciones supranacionales, como es la Organización Mundial de la Salud, para preparar al sector turístico para el día después de los confinamientos, el sector privado va a tener que participar de una forma muy activa para revisar y adaptar procesos, según las previsiones del gobierno hasta que la vacuna sea administrada de forma generalizada, o la mayoría de la población ya sea inmune, y esto supondrá un largo periodo no inferior a los 18 meses, la normalidad no regresará al sector turístico



El gobierno autonómico ya ha abierto una línea de ayudas y subvenciones directas dirigida a pymes para la actualización y modernización de los procesos y sistemas de seguridad, a través de una partida cifrada en al menos 20 millones de euros al objeto de financiar proyectos centrados en actuaciones tales como el rediseño de los procesos de las empresas de alojamiento, transporte, ocio, etc., para su acondicionamiento a las nuevas medidas de seguridad y prevención; sistemas de monitoreo de los ciudadanos europeos, en coordinación con los estados, para permitir una supervisión de los turistas que se encuentran en el destino, y velar por su seguridad; rediseño de los complejos alojativos, con inversiones en reformas y reconversión para acondicionarlos; rediseño de productos en las zonas turísticas y en las comarcas no turísticas; rediseño de la comercialización y promoción de las empresas, con un enfoque mayor en la digitalización, y ayudas a la formación sobre los modelos de rediseño planteados, entre otras medidas.

Propuestas de FSC-CCOO Canarias

El factor que va influir y limitar más la recuperación del sector turístico en el archipiélago serán las restricciones a la movilidad. La recuperación de la actividad, siguiendo los plazos que en cada momento fijen las autoridades sanitarias, se recuperará probablemente de forma paulatina y escalonada. Por tramos desde el turismo más local, al insular, interinsular, estatal y, en una última fase final de localización temporal incierta, el internacional.

Desde que comience la actividad turística para el mercado interinsular hasta que finalmente pueda llegar el momento de la llegada de visitantes internacionales, esta movilidad se verá afectada por medidas de seguridad y restricciones a la capacidad en las aeronaves. Ya en Canarias, y también en Baleares, las personas residentes cuentan con bonificaciones al transporte del 75% de la tarifa. Sin embargo, la última fase de incremento de esta bonificación del 50% al 75% no ha sido percibida por la ciudadanía ya que en un mercado libre las compañías han adaptado los precios al incremento de la bonificación. Siendo esto así, y teniendo en cuenta las grandes dificultades económicas que encontrarán las compañías aéreas para operar con ocupaciones reducidas, preocupan, y mucho, dos cosas.

1. La viabilidad económica que podrán encontrar las compañías aéreas, todas privadas, para la realización de vuelos interinsulares, domésticos e internacionales a los destinos canarios.
2. El precio completamente disuasorio tanto para residentes como para visitantes que podrían alcanzar en el mercado las tarifas aéreas.

Ante esta situación parece imprescindible que se produzcan intervenciones públicas en el mercado aéreo para, en primer lugar, generar unas condiciones si no óptimas, al menos razonables para fomentar la llegada de clientes a los establecimientos e instalaciones turísticas. Todo ello como ya se ha dicho en función de los tramos y plazos que establezcan las autoridades sanitarias y cumpliendo todas las medidas de seguridad y restricciones de ocupación. Y, en segundo lugar, garantizar el derecho a la movilidad de la ciudadanía canaria. En este sentido se propone la toma de medidas en dos direcciones.

La primera, fijar obligación de servicio público en las conexiones aéreas entre Canarias y península, tal y cómo existen en la actualidad haciendo convivir la libertad de movimiento de la ciudadanía canaria con las condiciones de liberalización reguladas en la legislación europea, y que la normativa española ya ha resuelto en los Acuerdos de Consejo de Ministros por los que se regulan dichas obligaciones para el transporte aéreo interinsular, el marítimo interinsular y las conexiones marítimas entre Canarias y península.

Estas obligaciones de servicio público fijan conexiones mínimas y precios máximos. En la actualidad se ha intervenido en muy pocas líneas para sacar a concurso por falta de oferta del mercado, pero el efecto de precios máximos en todas ellas ha hecho efectiva la bonificación a la tarifa en los modos en los que operan dichas obligaciones.

Con ocupaciones reducidas probablemente sea necesaria la realización de intervención pública en el mercado para poder mantener un mínimo de frecuencias, para lo cual sería fundamental contar con la herramienta de la obligación de servicios público en el transporte aéreo Canarias Península. No sería descartable algún tipo de bonificación transitoria a la tarifa de la ciudadanía no residente, durante el tiempo en el que pudieran persistir las limitaciones a las ocupaciones para incentivar la llegada de turismo peninsular.

Con respecto al turismo internacional, debido a la lejanía del archipiélago con los principales orígenes del flujo turístico europeo y, al menos, mientras que pudieran durar las restricciones a la ocupación de los aviones,



deberían arbitrarse mecanismos jurídicos en el ámbito europeo para permitir la aportación de ayudas públicas a las compañías aéreas como complemento a los déficits de explotación al cubrir las rutas con Canarias. Las tasas aeroportuarias españolas no se encuentran por encima de la media de la UE. La propuesta repetida por organizaciones empresariales, y por alguna administración, de eliminación de tasas aeroportuarias, por una parte, resulta irrelevante su repercusión en tarifa ante la enorme diferencia que genera la limitación a la ocupación con relación al coste de la operación en un destino alejado como Canarias y, por otro lado, genera de forma poco útil riesgo de falta de financiación al sistema aeroportuario. Las limitaciones de ocupación pueden llegar a generar una situación tan deficitaria a la operación que requerirán aportaciones públicas directas en la línea de lo aquí apuntado y un nuevo marco, al menos temporal, de la normativa liberalizadora comunitaria.

En línea con todo lo anterior, y ya desde el momento en el que sean posibles las primeras aperturas a la movilidad con aporte de turismo interinsular, pero en mayor medida cuando sea posible la llegada de tráficos internacionales, el transporte discrecional de viajeros por carretera en su afección de transporte turístico se encontrará con una situación similar. Restricciones a las ocupaciones de los vehículos e imposibilidad de repercutirlo en el precio al trabajar con precios cautivos fijados por turoperadores. Se hará necesaria, por tanto, de forma excepcional y transitoria, la aportación de ayudas públicas a la explotación.

Todas las intervenciones públicas aquí mencionadas con aportación de fondos de cualquier clase, ayudas a la explotación, contratos de concesión, etc., deberán ir ligadas a garantías de mantenimiento del empleo de tal forma que, de ninguna manera, puedan ser desviadas para sufragar los costes de las extinciones de empleos.

Catalunya

Catalunya es la primera CCAA en el ranking de llegada de turistas y excursionistas del estado español, recibió en 2019 su máximo histórico de turistas extranjeros, con 19,3 millones de visitantes, un 0,8% más que el año anterior, con Barcelona como principal receptora con más de 8 millones de turistas, y también registró récord en su gasto total, que alcanzó los 21.360 millones de euros (+4,3%), y en el gasto medio diario por persona, de 195 euros (+5,3%), lo que la convierte en el destino número uno de España.

Sin embargo con un retroceso del 1,2% de los visitantes del resto de España a Catalunya.

Este turismo llega principalmente por vía aérea, seguido por el transporte terrestre por carretera. Siendo su principal polo de atracción Barcelona con 8 millones de turistas extranjeros

Desde los organismos de promoción turística en Catalunya se trabaja en conjunto para llevar a cabo una serie de iniciativas y acciones orientadas a la diversificación, la desestacionalización, la desconcentración y el incremento del gasto. Catalunya también pone especial atención en mejorar la innovación y la competitividad tecnológica de las empresas turísticas.

Para visualizar claramente la diversidad de elementos que conforman el sector turístico veremos que el volumen de empresas está alrededor de 113.000 y con un volumen de ocupación de más de 4000.00 personas, de las cuales 30.000 empresas serían de nuestros sectores agrupando a unos 120.000 trabajadores. Según datos de 2017.

Del mismo modo que el peso económico de los sectores federales, asciende a más de 13.000 millones de euros de volumen de negocio y 3.000 de gastos salariales, evidencian la necesidad de realizar este análisis y valoración.

Además de los turistas extranjeros, hay de tener en cuenta las otras dos fuentes de aportación de gente a la industria del turismo.

1. Los residentes del resto de CCAA, que representan un incremento de más del 25% a los datos de turistas y de casi un 8% a las de excursionistas.
2. Los residentes en Catalunya, que representan un incremento de más del 105% a los datos de turistas y de casi un 600% a las de excursionistas.

El gasto turístico extranjero en Catalunya en 2019 superó los 21.200 millones de euros, lo cual supone un 4% más que el año anterior, que representa un 12% del PIB en Catalunya y el 14% de la ocupación de nuestro país de los cuales cerca de 6 mill corresponden al transporte.



Las últimas previsiones de caída de la actividad turística rondan el 82%, lo cual supondrá un ajuste próximo a los 124.500 millones de euros. De hecho auguran que los aeropuertos estarán cerrados y que no volverá a haber demanda internacional hasta noviembre, mientras que la demanda nacional empezará a resurgir en julio, aunque acumulará caídas que oscilaran entre el 60% y el 80% hasta diciembre si se comparan con los datos de 2019. "Supondría, en valores absolutos, una mayor caída del PIB español que la prevista por el Fondo Monetario Internacional", recalca. El FMI auguró la semana pasada que España será uno de los países más afectados por el coronavirus, con un recorte del PIB del 8% y un déficit público del 9,5% del PIB en 2020.

Propuestas Sindicales

- El turismo debe hacer frente al brote del COVID-19 siendo la salud pública su eje primordial dada la naturaleza del turismo como sector de interacción entre personas. Por lo tanto debe ser prioritario atender la protección de la salud, tanto de los trabajadores y trabajadoras como de los usuarios, deben mantenerse medidas de protección mientras no se encuentre una vacuna o un tratamiento con garantías.
- La respuesta del turismo en el proceso de vuelta a la normalidad debe ser medida, coherente y proporcionada a la amenaza para la salud pública, y debe basarse en una evaluación del riesgo local, teniendo en cuenta cada eslabón de la cadena de valor del turismo (las entidades públicas, los representantes de los trabajadores, las compañías privadas y las organizaciones de usuarios del turismo), en sintonía con las orientaciones y recomendaciones generales de la OMS.
- Hay que velar porque la comunicación sobre los protocolos de seguridad sea muy clara y también la comunicación sobre la movilidad, tanto interna como para acceder a Catalunya: accesos aéreos, terrestres, ferroviarios y marítimos, y garantizar la seguridad sanitaria del viajero.
- El turismo es un importante creador de empleo y un elemento vital para muchas economías en todos los estadios de desarrollo.
- Incentivar el mantenimiento de los puestos de trabajo, mantener el empleo autónomo y proteger a los grupos más vulnerables.
- Introducir medidas especiales de protección para velar por que los grupos tradicionalmente desfavorecidos no se vean afectados negativamente, especialmente las mujeres, los jóvenes y las comunidades rurales.
- Prórroga de los ERTes por fuerza mayor, con las condiciones actuales, durante el tiempo necesario para que la actividad turística alcance un mínimo pactado entre los agentes sociales y el gobierno.
- Que los contratos vinculados a la administración se mantengan y se active la formación de los trabajadores para facilitar el apoyo a otros áreas de actividad dentro de esta.
- Promover la creación de nuevos puestos de trabajo y el desarrollo de capacidades, especialmente digitales
- Ampliación de los 90 días de prestación para fijos discontinuos igual al tiempo trabajado en la temporada anterior y con esta cifra como apoyo mínimo. Incluir protección para los trabajadores eventuales, con servicios prestados en anteriores temporadas.
- Preparar programas de formación profesional para el personal de las empresas turísticas que se han visto obligadas a cerrar durante la crisis o que deban adaptarse a nuevas realidades.
- Negociar un proceso de adaptación del sector hacia la nueva normalidad post COVID-19 y un proceso de renovación generacional.

Siendo una actividad con una transversalidad inigualable y parte íntegra de la agenda para el desarrollo sostenible, el turismo desempeñará un papel clave en los futuros esfuerzos de recuperación.

- Garantizar la protección del consumidor y la confianza.
- Trabajar con el sector privado para promover disposiciones justas para los consumidores. Entre ellas la reprogramación de las vacaciones y los billetes de avión cancelados y medidas que garanticen la plena protección del consumidor.
- Utilizar mecanismos alternativos para resolver los conflictos con los consumidores y reducir al mínimo los litigios legales.
- Integrar la sostenibilidad ambiental en los paquetes de estímulo y recuperación.



- Situar el turismo sostenible y de proximidad en un lugar destacado de las agendas nacionales.
- Diversificar los mercados, los productos y los servicios.

La OMT ha instado a los gobiernos, las organizaciones internacionales y los organismos donantes a que incluyan el turismo como prioridad en sus planes y medidas de recuperación.

- Las Administraciones públicas se tienen que comprometer con la promoción del turismo interior y del turismo de proximidad. Asimismo, habrá que acometer un plan de promoción del turismo exterior en una segunda fase.
- Asignar a los viajes y al turismo líneas específicas de financiación dentro de los fondos y programas de emergencia para el turismo que preste apoyo a las empresas más afectadas a fin de que puedan evitar la quiebra y reanudar su actividad después de la emergencia. Se ayudará así a garantizar que vuelva a haber oferta en el mercado.

Las administraciones a través de sus respectivos instrumentos proporcionarán orientación y apoyo para las medidas de recuperación del sector del turismo público y privado, incluidos los organizadores de ferias y eventos turísticos.

País Valencià

El Turismo representaba en el País Valencià en 2018 (último año analizado) el 14.6 % del PIB, y creó en torno al 15.1 % de los puestos de trabajo el año pasado. El 85 % de la actividad se desarrolla en la costa de la provincia de Alicante.

El número de empleo generado se estimaba cercano a 300.000 personas. Dentro de los efectos directos en el empleo se contabilizan aquellos generados en los subsectores y ramas de actividad que están en contacto directo con los turistas: hoteles, restaurantes, agencias de viajes, empresas de alquiler de coches y de transporte de pasajeros, prestadores de servicios de ocio, etc.

La pérdida de actividad económica en 2020 (contando 4 meses de contención del virus) respecto a 2019 es de -33.6 %.

Los transportes y el ocio van a ser sectores muy afectados por la crisis COVID-19

- No se entiende la supervivencia de la aviación comercial, las agencias de viaje o alquiler de vehículos sin turismo. Las compañías y el sector no pueden sobrevivir solo de vuelos chárter o de pasajeros de negocios, pues esa actividad es residual y no da para mantener ni los costes de mantenimiento.
- La caída del turismo provocará la caída del transporte de viajeros por carretera discrecional. El transporte de mercancías por carretera y paquetería ligada al e-commerce (comercio por internet) también experimentará fuertes caídas. Se estima que en el sector del taxi y del VTC se verán afectados en menos medida.
- En el sector del mar hay un número muy elevado de empresas y trabajadores que dependen directa e indirectamente del turismo de cruceros y ferris, como suministradores, consignatarias, turoperadores, sector servicios, entre otros, que están sufriendo considerablemente los efectos de las crisis, y que van a tener muy difícil su recuperación a corto y medio plazo. Algunos de ellos actualmente están bajo la aplicación de ERTE.
- La caída de actividad en los cruceros y su efecto en la actividad comercial en las ciudades tendrá consecuencias considerables.
- Las actividades de ocio, tanto las que son destino principal (en Valencia, la Ciudad de las Artes y Las Ciencias, el Oceanogràfic, etc.), como las que son complementarias al turismo de playa (por ejemplo, en Benidorm, Terra Mítica, Aqualandia, etc.), se encuentran muy afectadas por la situación del turismo.

Ayudas de la Generalitat Valenciana

La **Generalitat Valenciana** ha aprobado un decreto que recogerá ayudas por valor de 6,5 millones de euros para paliar los efectos de la crisis causada por el COVID-19 y que beneficiará previsiblemente a 2.500 autónomos y pymes del sector turístico valenciano, incluidas las del ámbito de los festivales musicales.



El decreto tendrá **dos líneas de ayudas**. La primera de ellas está dirigida a dar apoyo económico a autónomos y pymes que desarrollan su actividad en el sector turístico de la Comunitat Valenciana y están adheridas al programa CreaTurisme, cuenten con la distinción de SICTED o sean agencias de viajes. La cuantía de la ayuda en estas subvenciones directas ascenderá a 2.500 euros, con un importe global máximo de 5.500.000 euros de fondos propios de Turisme Comunitat Valenciana, para beneficiar a alrededor de **2.500 autónomos** y pymes turísticas.

La segunda línea va destinada a entidades y empresas adheridas a Mediterranean Musix/Fest, que contarán con una cuantía individualizada que ascenderá a una cantidad máxima que establecerá una resolución aprobada por el presidente de Turisme Comunitat Valenciana, con un importe diferenciado de cantidad a librar en función del programa al que esté adherido el solicitante.

La dotación de estas subvenciones asciende a un importe global máximo de 1.000.000 euros, procedentes de fondos propios de la Generalitat.

El plazo de presentación de estas solicitudes, que se hará de forma telemática, se iniciará el próximo 2 de mayo y finalizará el 2 de julio.

Propuestas de la patronal

La **patronal hotelera valenciana Hosbec** pide que el sector turístico tenga un plan específico de protección de un año para su recuperación.

Esta agrupación ha emitido un comunicado en el que señala que una gran parte de las empresas turísticas entrará en fase de 'hibernación' y urge a los Gobiernos una protección especial para 'llegar vivos al final de esta pesadilla'.

Hosbec explica que ha elaborado un documento que ha remitido a todas las organizaciones empresariales, CEOE, CEV, CEHAT, Cámaras de Comercio, y a los principales responsables políticos tanto nacionales como autonómicos y locales.

Por ello, pide un sistema especial de protección con **medidas en cinco ámbitos**:

Laboral

Prórroga de hasta un periodo de 12 meses de los ERTE por fuerza mayor con la bonificación en cuotas empresariales a la seguridad social en los términos actuales. Además, será necesaria una protección reforzada para los trabajadores fijos discontinuos del sector turístico cuya bonificación debería alcanzar el 100 % de la cuota empresarial en cualquier tamaño de empresa.

Financiero

Establecimiento de un periodo de carencia de 12 meses generalizado para préstamos hipotecarios y otros instrumentos financieros que afecten a empresas turísticas, tanto para el principal como para intereses. Además, se debe incorporar una exención de impuestos de Actos Jurídicos Documentados y aranceles notariales a todas las novaciones motivadas por el COVID-19.

Fiscal

Medidas de exención, bonificación y aplazamiento de toda clase de impuestos y pagos a cuenta durante este periodo de protección. Este plan debe contemplar todos los impuestos y tributos tanto estatales como autonómicos y locales.

Sanitario

España no se puede permitir episodios de contagio vinculados al turismo porque eso supondría un desastre en cuanto a imagen. Por ello, mientras no se den las condiciones de seguridad necesarias, se debe mantener, con carácter general, la suspensión legal de la actividad de alojamiento turístico generalizado más allá del estado de alarma. Esta suspensión admitirá excepciones por productos y territorios en los que se pueda garantizar una actividad hotelera y turística en condiciones seguras.



Comunicación

La promoción y publicidad debe ser también innovadora y cambiar respecto a enfoques anteriores: debe girar a medios online fundamentalmente, medios audiovisuales y con un contenido cuidado y mensajes claros, unívocos e inequívocos. También puede ser un magnífico momento para hacer comunicación de canales: las agencias de viajes y los turoperadores formarán parte indispensable en la recuperación del mercado y debe colaborar con los empresarios y las autoridades en la mayor promoción posible.

Propuestas de FSC-CCOO País Valenciá

- La salud y las medidas de seguridad. No será factible normalizar este ámbito transversal hasta que no haya garantías de poder hacer frente a un posible rebrote del COVID-19, es decir, hasta que haya una vacuna efectiva. Las aglomeraciones no se deberían de permitir hasta tener una garantía plena.
- La prioridad son las personas. Parece obvio, pero la presión de patronales de los distintos ámbitos afectados va a ir en la línea de asegurar el mayor número posible de recursos disponibles para ayudas directas a ellas.
- Coordinación entre administraciones. La magnitud del “problema” va a requerir el máximo consenso y trabajo conjunto, para que las medidas necesarias no sean contradictorias y, especialmente, por rentabilizar al máximo los recursos disponibles.
- Complementariedad. Los distintos niveles de responsabilidad no pueden significar unilateralidad ni exclusión. Tanto el Gobierno de España como el Consell tienen un papel determinante, pero la Administración Local (la más cercana a la ciudadana) ha de jugar un papel esencial y no de subordinación a otras administraciones, con las que de manera coordinada ha de tejer una red de seguridad para las personas que padezcan de manera más sensible las consecuencias de la crisis en el turismo. Ahí, nuestras Uniones han de jugar (ya están jugando) un papel fundamental.
- Prolongación de ERTE de manera no generalizada, asegurando que no se exige carencia para acceder a las prestaciones por desempleo y que no consumen días de desempleo.
- Planes de ayudas controladas y verificables. Atención a todos los sectores afectados.

Cambio de modelo turístico. Sin lugar a dudas, podría ser una oportunidad para abordar un cambio en nuestro modelo turístico, hacia uno más respetuoso con el medio ambiente y enfocado hacia esa línea. No obstante, ese objetivo es a largo plazo por lo que, sin obviarlo, tampoco debería distraernos de lo primordial en este momento: atender a las personas y recuperar la actividad de este macro sector transversal lo antes posible. Es difícil plantear un cambio a corto o mediano plazo en el enfoque turístico de Benidorm, Gandía, Cullera, Torreveja, etc.

Illes Balears

La paralización de la actividad productiva a consecuencia del estado de alarma ante la crisis sanitaria que viene padeciendo nuestro país, va a provocar un impacto económico en el PIB de nuestra comunidad autónoma del orden del 31,8%, lo que equivale a un montante de 9.273,9M € a lo que hay que añadir una afectación de alrededor del 29,2% sobre el empleo según las simulaciones realizadas por el Govern Balear, durante la segunda semana del mes de abril. Esta reducción del PIB que no tiene precedentes en la historia reciente del archipiélago, ya que el pasado 2009 en plena época de crisis económica, la caída fue de un -3,9% puede quedar en anecdótico si se compara con las estimaciones quizás interesadas, elaboradas por la Alianza para la Excelencia Turística (EXCELTUR) Según este “lobby empresarial” el impacto de la crisis del coronavirus reduciría un 40,8% el PIB turístico de Baleares con respecto al año pasado, convirtiéndose así en la comunidad más afectada en este sector.



Escenario central				
	Efecto s/ PIB		Efecto s/ocupación	
	%	Mill. €	%	Puestos de trabajo
Periodo fuerza mayor*	-3,80%	-1.117,90	-3,60%	-18.056
Caída inversión**	-6,30%	-1.836	-7,10%	-36.189
Caída consumo	-1,90%	-563,3	-2,20%	-11.018
Caída turismo	-19,60%	-5.765,50	-16,30%	-82.469
Efecto total	-31,60%	-9.273,90	-29,20%	-147.732

Notas: (*) Supuesto que el estado de alarma finaliza el 26 de abril. (**) Supuesto que la inversión se reduce un 50%.

Fuente: Govern Illes Balears

El escenario comentado anteriormente está sometido a los vaivenes, por un lado, de la incidencia que vaya teniendo la pandemia y, por otro, de donde se vaya a situar su horizonte temporal. En cualquier caso, existe unanimidad en que los territorios en los que la actividad turística se desarrolla prácticamente en forma de monocultivo, como es el caso de Illes Balears, la incidencia será mucho mayor.

El número de viajeros que aterrizaron en alguno de los tres aeropuertos del archipiélago el pasado 2019 alcanzó la cifra de 20.640.255 y los que llegaron por vía marítima fueron 3.662.853.

La suma de todos ellos, provoca que la actividad productiva que se levanta alrededor de toda esta masa de gente que llegó el pasado año, se sitúe en términos porcentuales en un 35 % del PIB de nuestra comunidad autónoma. Es importante señalar, que debido al marcado carácter estacional que va desde mayo a octubre, la modalidad contractual más generalizada es la del fijo discontinuo. El porcentaje del contrato fijo discontinuo en el sector turístico, alcanza el 80 % de toda la contratación.

Este tipo de contratos indefinidos sí, pero sometidos a una concentración de actividad que se produce de forma cíclica y que, en la mayoría de los casos, no se recoge la garantía de ocupación, provoca que cuando se alcanzan los días de cotización necesarios puedan acudir al desempleo en los periodos de suspensión de actividad y por lo tanto de su relación contractual, sin embargo, esto no es así todos los años por lo que se hace imprescindible acudir a los subsidios. Con este preámbulo, es relativamente sencillo concluir que se debe actuar a modo de contención primero, y de promoción como destino turístico de calidad y seguridad después, para retomar de forma escalonada, la actividad que sea posible.

La incidencia de esta crisis, será más dura en los sectores de carretera en relación al transporte de viajeros discrecional y muy especialmente, en el sector aéreo alcanzando a las compañías aéreas, los operadores de handling, agencias de viajes y vehículos de alquiler. En números absolutos, la ocupación que genera toda esta actividad en Illes Balears alcanza la friolera cifra de unos 15.000 empleos aproximadamente, lo que significa que las medidas de contención que se adopten, deben ir más allá de la finalización del estado de alarma.

La crisis sanitaria del COVID-19 se ha producido en nuestras islas con carácter previo al lanzamiento de la temporada turística, desconociendo en estos momentos, el alcance temporal del impacto que la crisis sanitaria podrá tener sobre la misma, pues depende, en gran medida, de la situación y de las soluciones que se adopten en países emisores, o incluso por los propios turoperadores y compañías aéreas en materia de conectividad.

Atendiendo a lo anterior, es probable que la reactivación del sector turístico de las Illes Balears no se produzca una vez finalizado el estado de alarma, pues el nivel de demanda de servicios del sector, esto es, la falta de llegada de turistas a nuestras islas no permitirá el inicio de la actividad de la gran mayoría de las empresas y, por tanto, la incorporación efectiva de las trabajadoras y trabajadores a sus puestos de trabajo.

En la mesa de diálogo social, se ha alcanzado un acuerdo entre los sindicatos, empresarios y el Govern Balear mediante el que, de forma conjunta, se plantean una serie de demandas al Gobierno de España, como puede



ser que los ERTE iniciados por causas productivas del sector turístico, tengan las mismas protecciones que los ERTE tramitados por causa de fuerza mayor, una vez finalizada la misma. De esta forma, se combinaría la protección de las medidas extraordinarias establecidas en el RDL 8/2020 con la flexibilidad a la que se deben enfrentar las empresas turísticas en un contexto de enorme incertidumbre de su demanda.

Por otro lado, considerar que todas aquellas empresas del sector turístico que hayan tramitado ERTE por causa de fuerza mayor, con la necesaria e imprescindible participación de las organizaciones sindicales más representativas, puedan transitar a las reducciones de jornada o suspensión de contratos basados en causas productivas aplicando el art. 23 del RDL 8/2020. De esta forma se consigue garantizar una mayor protección a todas las trabajadoras y trabajadores.

Ante todo, este escenario se plantea una recomendación a las partes legitimadas para ello, para que deslicen los incrementos salariales pactados en los convenios colectivos para aplicar este año 2020, al próximo año 2021, utilizando los mecanismos que para ello establece el Estatuto de los Trabajadores.

El hecho insular conlleva que cualquier proyección que se realice para la recuperación de la actividad, deba ser tratado con especial singularidad. Es imprescindible un plan de reactivación económica para el sector turístico en el que tiene que ir incorporado, el proceso de desconfinamiento específico para esta comunidad autónoma.

El Govern Balear plantea que los puertos y aeropuertos sean las últimas infraestructuras de movilidad en reabrirse totalmente, basándose en criterios de prevención y si esto debe ser así, no parece descabellado dar por liquidada la temporada de turismo de masas de sol y playa para este año 2020 y centrarse en la planificación de la temporada del año 2021.

Propuestas de FSC-CCOO Illes Balears

- Primero atender como objetivos prioritarios la protección de la salud y evitar el máximo número de despidos de trabajadores y trabajadoras de nuestra comunidad.
- Elaborar un Plan Estratégico para la desestacionalización de cada una de las islas, el cual debe contener un diagnóstico de la situación y las medidas concretas que se habrán de desarrollar, incluyendo las infraestructuras que permitan la actividad turística más allá de la temporada, tanto para las personas residentes como para las que nos visitan. Su elaboración y ejecución debe ser muy participativo.
- Es necesario cambiar el modelo productivo. La salida de la crisis debe ir de la mano de un cambio del modelo productivo que impulse la mejora de la competitividad en base a inversiones en tecnología, innovación y capital humano, al aprovechamiento de los recursos territoriales y al impulso a nuevos sectores emergentes, como única vía para generar más empleo y, sobre todo, de mejor calidad.
- Lo cierto es que el estímulo con la inversión pública y privada a la actividad económica se presenta como la única alternativa para recuperar la economía y el empleo.
- La recuperación de la actividad económica es prioritaria, especialmente en los sectores que tienen más posibilidades de crecimiento futuro y capacidad de aportar valor añadido.

Propuestas Patronal

La patronal de las agencias de viajes Aviba, englobada en la FEAW, propone captar el mercado español con paquetes turísticos tematizados. El presidente de Aviba, afirma que «se ha logrado el apoyo tácito de diferentes autonomías para impulsar el turismo español hacia Mallorca y resto de islas, para lo cual se van a planificar toda una serie de paquetes turísticos tematizados».

El objetivo es ofrecer paquetes turísticos tematizados que ofertarán vacaciones a Mallorca, Menorca, Eivissa y Formentera sobre turismo de salud, gastronomía, cultura, comercio, ecoturismo y todo lo relacionado con el turismo activo y deportivo, como el senderismo, la náutica, cicloturismo y otros deportes».

En cuanto al Transporte aéreo, esta patronal ha pedido al Govern que se puedan establecer una serie de bonificaciones aéreas para estimular los viajes desde la Península a Baleares. Aquí se encuadra su propuesta de que los turistas españoles se puedan beneficiar también del descuento del 75 % pese a no ser residentes de forma temporal.



PIMEM (PIMEM Federació de la Petita i Mitjana Empresa de Mallorca), aboga por que se establezca una especie de tarifa plana de 30 euros por trayecto «porque ello permitirá competir con otras regiones a las cuales se puede acceder por coche, autobús o el tren».⁸

Propuestas Gobierno de las Islas Baleares

- La Dirección General de Innovación y la Fundación Bit, han puesto en marcha una campaña para poner en valor el conocimiento de las empresas baleares dentro del mercado exterior y hacer crecer así sus posibilidades de cooperación empresarial. La iniciativa parte de la necesidad de hacer visible las capacidades tecnológicas y basadas en el conocimiento de las empresas de las Illes Balears dentro de los mercados españoles e internacionales, con el objetivo final de disminuir el impacto económico de la crisis sanitaria del COVID-19.

El Govern, reclama a la UE un plan de recuperación económica específico para las Islas Baleares, ya que las Islas Baleares son “un territorio singular en el Estado y en la UE” y que necesita respuestas y planes singulares y adaptados, por lo que, además de recursos de la Comunidad Autónoma y del Estado, necesitaremos recursos adicionales de Europa.

- La Consejería de Transición Energética y Sectores Productivos, a través de la Dirección general de Innovación, incrementará en un 50 % las ayudas destinadas a las PYMES y asociaciones sin ánimo de lucro de las Islas que quieran implantar herramientas de tecnologías de la información y comunicación (TIC) para mejorar su gestión y poder hacer frente a efectos de la crisis del COVID-19.

Madrid

Medidas para turismo, comercio y hostelería: ayudas para el autónomo en el sector de turismo, comercio y hostelería para poder continuar con sus trabajadores de temporada en tiempo de COVID-19.

Se trata de medidas de apoyo a la prolongación del periodo de actividad de los trabajadores con contratos fijos discontinuos en los sectores de turismo, comercio y hostelería vinculados a la actividad turística. Son medidas de aplicación por ejemplo a un autónomo que tiene una cafetería con trabajadores fijos discontinuos.

La Comunidad de Madrid solicitó el 16 de abril al Gobierno central la creación de un fondo de rescate específico para el sector cultural y que aporte certezas a corto plazo en esta materia.

Murcia

La Confederación Comarcal de Organizaciones Empresariales de Cartagena (COEC) pide una apuesta por el turismo y la agricultura del Campo de Cartagena con la sostenibilidad del Mar Menor.

Han solicitado acciones concretas y urgentes para recuperar el Mar Menor, así como ayudas económicas, entre las que ha citado la rebaja de impuestos y cotizaciones sociales para los empresarios.

También es prioritario apostar por unas infraestructuras “cuya falta está lastrando el desarrollo económico y haciendo perder competitividad a Cartagena y su Comarca”.

Por ello ha solicitado con urgencia una convocatoria de la Mesa de la Zona de Actividades Logísticas (ZAL) que exponga el estado real del proyecto, defina un cronograma coherente, de actuaciones y plazos, y coordine definitivamente a las Administraciones.

⁸ <https://www.ultimahora.es/noticias/local/2020/04/17/1157825/turismo-baleares-estrategias-para-captar-mercado-espanol.html>

Datos sectoriales y actividades afectadas

No se entiende la supervivencia de la aviación comercial, las agencias de viaje o la actividad de alquiler de vehículos sin el turismo. Las actividades de ocio, tanto las que son destino principal como las que son complementarias al turismo de playa, están muy afectadas por la evolución del número de turistas. La caída del turismo también provocará la caída del transporte de viajeros por carretera discrecional y ferrocarril. En el sector del mar hay un número muy elevado de empresas y empleos que dependen directa o indirectamente del turismo de cruceros y ferris. Todos estos sectores de FSC-CCOO están sufriendo considerablemente los efectos de las crisis, ligados a la caída del turismo del que se prevé una lenta recuperación.

Previo a analizar la situación de cada uno de ellos en detalle, vamos a valorar cómo está afectando la crisis al empleo según los datos disponibles. Vamos a estudiar el doble efecto que se ha producido con la paralización de la actividad y las medidas arbitradas por el Gobierno. Así, se produce la pérdida de empleos en términos de afiliación a la seguridad social, fundamentalmente de personas con contratos temporales y se suspenden contratos mediante la fórmula de la Regulación Temporal de Empleo.

Con datos a 31 de marzo sobre afiliación a la Seguridad Social en el Régimen general, la pérdida de empleo respecto a finales de 2019 ha sido generalizada en todos los sectores, pero en todos los casos es mucho mayor el número de personas que conservan su empleo, aunque la actividad de su sector haya decaído.

Impacto en el empleo	Pérdida empleo	Personas afectadas ERTE	Total Afectación
Transporte terrestre y por tubería	-23.195	86.130	109.325
Transporte marítimo y por vías navegable	-24	10.987	11.011
Transporte aéreo	-1.362	7.177	8.539
Almacenamiento y actividades anexas al transporte	-5.530	36.014	41.544
Actividades de agencias de viajes, operadores turísticos	-3.412	15.233	18.645
Actividades cinematográficas, de vídeo y prog. telev.	-3.128	9.427	12.555
Actividades de creación, artísticas y espectáculos	-7.279	14.528	21.807
Actividades de bibliotecas, archivos, museos y/o act. Cult.	-1.030	4.043	5.073
Actividades deportivas, recreativas y de entretenimiento	-24.350	144.276	168.626

Fuente: Elaboración propia a partir de datos de INSS (Afiliación y Randstad (ERTE))



Aéreo y Servicios Turísticos

1. Transporte aéreo

El transporte aéreo es **un sector estratégicamente importante en la Unión Europea**: representa un 3,3 % del empleo y el 4,1 % del PIB europeo. Además, una vez que la crisis haya acabado va a ser un sector clave en la recuperación económica.

Las previsiones⁹ para el año 2020 reflejan un desplome en los ingresos de las compañías del 55 % respecto al año anterior como consecuencia de las restricciones a viajar decretadas por los gobiernos de todo el mundo.

Las compañías alertan de sus problemas de liquidez, el 75 % de las compañías no podrán sobrevivir 3 meses sin ayuda financiera.

Iberia, Air Nostrum, Vueling, Iberia Express, Air Europa y Norwegian, British Airways y KLM ya han recurrido a ajustes temporales de plantilla (ERTE).

La caída del tráfico de pasajeros prevista se sitúa en el 48 % respecto a 2019 y las pérdidas para el sector alcanzarán los 286.500 millones de euros en 2020.

Las aerolíneas son, sin duda, una de las principales víctimas empresariales de la pandemia. Es la hora de la estrategia de los directivos. Las marcas más fuertes podrían quizá aprovechar para diversificar, licenciar y expandir su oferta a un mercado que habrá que estudiar desde cero, pues ya estamos en frente de un nuevo tipo de consumidor que todavía no conocemos. Sin lanzarse a ciegas, puede ser una gran oportunidad para evaluar nuevas estrategias.

Las 50 marcas aéreas más valiosas podrían perder hasta el 20 % del total del valor de marca del sector, lo que equivale a la asombrosa cifra de cerca de 20.000 millones de dólares (19.600 millones de euros). En tres meses sin precedentes, el sector se ha detenido por completo, ya que las restricciones de viaje imposibilitan que las aerolíneas operen. Incluso la caída del precio del petróleo, que en situaciones normales sería una buena noticia para los transportistas, ahora pasa prácticamente inadvertida ante la grave situación que vivimos.

Para el Gobierno español, Iberia y Air Europa son su mayor preocupación debido a su tamaño. Ya a finales de 2019, el grupo IAG, propietario de Iberia, British Airways, Vueling, Air Lingus y Level preveía la ralentización del mercado aéreo y dibujaba un escenario lleno de nubarrones con el consecuente castigo a sus resultados. Efectivamente, el holding IAG redujo del 3 % al 2 % su oferta de nuevos asientos para 2020 y puso en cuarentena sus previsiones de beneficio.

Iberia, que ya ha pedido ayuda al Gobierno, cerró el año como la compañía que más ha crecido en tráfico en Europa. IAG llegaba en noviembre a un acuerdo con Globalia para la adquisición de Air Europa a través de su filial Iberia por 1.000 millones de euros que se haría efectiva en la segunda mitad de 2020 y que, pese a la situación actual, dicen seguir estando interesados. Iberia es la que más ha crecido del grupo. Sus ingresos suben el 11,2 % hasta los 2.636 millones de euros mientras que el resultado de operaciones mejora el 6,9 % hasta los 109 millones de euros.

Por su parte Vueling registró un beneficio de 165 millones de euros. Esto supone un incremento del 11 % respecto de los resultados del 2018. El resultado operativo alcanzó los 220 millones, un 9 % más. La empresa registró la mayor facturación de su historia con 2.500 millones de euros. Sin embargo, el margen operativo se redujo un 9,8 %.

Con el 90 % de sus aviones en tierra y en medio de procesos de ERTE que afectan a unos 17.800 empleados entre las dos firmas, con unas malas previsiones a medio plazo para recuperar niveles similares a la situación precrisis.

Los segmentos low cost de las aerolíneas no atraviesan su mejor momento. La española Volotea, que el año pasado superó los 440 millones de euros de facturación, ha decidido cancelar todos sus vuelos y ha presentado un ERTE para el 100 % de la plantilla. El momento también es crítico para Air Nostrum, que ha parado por primera vez en su historia todos sus aviones por causa de fuerza mayor, con una afectación de 1420 empleos.

⁹ Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA)



IATA, organización sectorial que agrupa a casi 300 aerolíneas, prevé que el coronavirus genere un agujero en el sector aéreo de 252.000 millones de dólares, lo que supone unos 233.000 millones de euros. Es el 44 % de los ingresos por pasajeros que la industria logró en 2019. Todo ello dentro de un escenario en el que las restricciones de movilidad se extenderían durante tres meses como máximo y se produciría una recuperación gradual de la economía a finales de años.¹⁰

Siguiendo los ejemplos de otros países de la UE, el Gobierno deberá estudiar las medidas de apoyo y ayuda a las compañías aéreas españolas.

Respecto al tráfico de mercancías, sin contemplar el peor de los escenarios, se prevé¹¹ una disminución del tráfico mundial de carga aérea de entre el 40 y el 60 % en los próximos 6 meses.

Se calcula¹² que el efecto que tiene el sector aéreo en la economía supone que un empleo perdido en una aerolínea lleva a que desaparezcan otros 24 puestos de trabajo en empresas dependientes.

Según Asociación Líneas Aéreas (ALA), el parón del transporte aéreo pone en peligro 750.000 empleos y puede repercutir en 45.000 millones de euros en el PIB español.

El resto de empresas que prestan servicios a las compañías cuyas actividades se centran en la atención en tierra de pasajeros y aeronaves (Handling), empresas españolas como Iberia, Iberia Airport Service), del grupo Globalia (Groundforce) y otra pertenecientes a grandes grupos europeos o mundiales como Swissport, WFS o Menzies, Aviapartner, otras encargadas del mantenimiento de aeronaves también tienen que hacer frente a esta parada en seco de la actividad productiva, con consecuencias negativas para todas sus plantillas.

Por último, hacer mención a ENAIRE y AENA que ya han comenzado a ajustar su oferta a la nueva realidad, pero que también como entidad del sector público tendrá que tomar la iniciativa, gestionar ayudas, normativa sobre precios y tasas aeronáuticas y aeroportuarias que ayuden al sector a retomar la actividad dentro de unos parámetros de normalidad. Esta adecuación de las terminales a la nueva realidad ha supuesto una sucesión de ERTE en las contrataciones de AENA, excepcionada de la obligación de mantener el empleo en el sector público por el art. 34.6d del RD Ley 8/2020, a pesar de obtener beneficios en 2019 por valor de 1340M€.

Últimos datos de empleo en el sector aéreo y actividades turísticas

Transporte aéreo registraba en el mes de marzo una población asalariada de 37.946 personas (datos medios del mes de marzo). Supone solo una ligera subida con respecto al mes de febrero: 81 personas (0,2 %).

Los datos de desempleo señalan una bajada del empleo algo mayor: 193 personas desempleadas más que en el mes de febrero. No obstante, se estima que la subida del desempleo será algo más alta y que aparecerá reflejada en el mes de abril. De hecho, como podemos observar, las bajas en la Seguridad Social subieron a final de mes en 800 personas.

El ámbito de "Actividades de agencias de viaje, operadores turísticos" se ha visto mucho más castigado por la crisis. En el mes de marzo, 45.888 personas trabajan en actividades del turismo, lo que supone 1.003 personas menos que en el mes de febrero.

Los datos de desempleo apuntan a una bajada del empleo algo mayor: 1.362 personas paradas más que en el mes de febrero. Sin embargo, se estima que la cifra ha podido ser mayor y que aparezca reflejada en el mes de abril. De hecho, como podemos ver, se ha producido un aumento de las bajas en la Seguridad Social del 46,06 % con respecto al mes de febrero.



¹⁰ https://www.abc.es/economia/abci-sector-aereo-cifra-233000-millones-impacto-coronavirus-202003242000_noticia.html

¹¹ Romá Andreu, profesor de EAE Business School

¹² Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA)

SECTOR AÉREO Y AGENCIAS DE VIAJE	Marzo 2020	Febrero 2020	Variación mensual	
			Abs.	%
TRANSPORTE AÉREO (CNAE 51)				
Población afiliada (medias mensuales)				
Por cuenta ajena	37.946	37.865	81	0,2%
Personal indefinido	32.802	32.585	217	0,7%
Personal temporal	5.144	5.280	-136	-2,6%
Altas de afiliación a la Seg. Social (cuanta propia y ajena)	1.358	1.550	-192	-12,4%
Bajas de afiliación a la Seg. Social (cuanta propia y ajena)	1.919	1.119	800	71,5%
Personas en desempleo	3.399		193	5,70%
ACTIV. AGENCIAS DE VIAJE, OPERADORES TURÍSTICOS (CNAE 79)				
Población afiliada (medias mensuales)				
Por cuenta ajena	45.888	46.891	-1.003	-2,14%
Personal indefinido	38.521	38.607	-86	-0,22%
Personal temporal	7.367	8.284	-917	-11,07%
Altas de afiliación a la Seg. Social (cuanta propia y ajena)	3.760	5.397	-1.637	-30,33%
Bajas de afiliación a la Seg. Social (cuanta propia y ajena)	7.109	4.868	2.241	46,04%
Personas en desempleo	8.365		1.362	16,30%

Medidas adoptadas

Unión Europea

Suspensión temporal de las normas sobre franjas horarias de los aeropuertos, para evitar que las compañías aéreas operen vuelos vacíos durante la pandemia. De manera temporal, las aerolíneas no estarán obligadas a utilizar los tramos horarios asignados para despegue y aterrizaje si no quieren perderlos la temporada siguiente. La regla de «lo usas o lo pierdes» quedará en suspenso desde el 29 de marzo hasta el 24 de octubre de 2020.

Eurocontrol, la Organización Europea para la Seguridad de la Navegación Aérea, ha aprobado un paquete financiero que permitirá a las aerolíneas aplazar a noviembre el pago de hasta 1.100 millones de euros en concepto de tasas de control de tráfico aéreo.

Agencia estatal de seguridad aérea¹³

- Exenciones para la emisión de certificados de revisión de aeronavegabilidad y la finalización de la formación para las habilitaciones de técnicos de mantenimiento.
- Mantiene los plazos administrativos de servicios indispensables para la protección del interés que genera.
- Procedimiento excepcional para la emisión electrónica de licencias de controladores aéreos.
- Medidas extraordinarias para los profesionales de la aviación civil y organizaciones regulados por normativa nacional.
- Procedimiento excepcional para la emisión electrónica de licencias y certificados de pilotos y tripulantes de cabina de pasajeros.
- Las licencias de técnicos de mantenimientos aeronáuticos de AESA se solicitarán y emitirán únicamente de forma electrónica.
- Exenciones para la extensión de los periodos de validez de las licencias, habilitaciones y certificados de los profesionales y operadores aéreos españoles.
- Aprobación de nuevos horarios operativos en aeropuertos y designación de aeródromos con apertura “a demanda”.

¹³ https://www.seguridadaerea.gob.es/lang_castellano/home.aspx



Propuestas Patronal (IATA)

- Ayuda financiera directa.
- Préstamos, garantías de préstamos y apoyo al mercado de bonos corporativos por parte de gobiernos o bancos centrales.
- Reducción de impuestos.

Sindicatos (ETF)

La Gestión del tránsito aéreo (ATM) como parte de la industria de la aviación en general se enfrenta a la crisis más importante de su historia. El personal tanto de tierra como de vuelo continúa brindando un servicio esencial para garantizar que los vuelos puedan operar, y los vuelos de carga y médicos juegan un papel particularmente importante en este momento. A pesar de la importancia vital de la industria, hay varios problemas cruciales en curso.

El esquema de rendimiento que rige las tarifas de navegación aérea debe ser complementado con medidas de emergencia. El esquema nunca fue diseñado para enfrentarse a una crisis como esta. ETF hace un llamamiento a la Comisión Europea para abordar urgentemente esta situación y establecer qué pretende hacer sobre el esquema de rendimiento. La Comisión debe proporcionar información clara sobre cómo pretende apoyar a los ANSP durante el resto del Período de referencia.

Hace también un llamamiento a la Comisión Europea para retrasar su trabajo en la publicación de su próxima reforma del cielo único europeo. Los cambios estructurales provenientes de una regulación de reforma de SES durante este tiempo se separarían de la realidad y causarían perturbaciones y distracciones innecesarias. Existe un peligro real de que una nueva regulación pueda dificultar la recuperación y no igualar la situación en la que se encuentra el mercado europeo de la aviación.

Sector Aéreo de FSC-CCOO

Es necesario y urgente la creación de un ámbito o mesa de discusión (compuesta por los responsables de los distintos sectores y actividades afectados y los ministerios y organismos públicos competentes) para abordar cuestiones propias del mismo y que afectan directamente a su recuperación, como, entre otras, las limitaciones y restricciones de movimiento que el propio Gobierno español tiene impuestas (reducción de al menos el 50% de las frecuencias, venta como máximo de 1/3 de la capacidad del avión, etc.. Además de las prohibiciones y restricciones para volar a ciertos países y que a su vez otros países tienen impuestas sobre el nuestro). En este sentido, se impone la reactivación de los diferentes Comités de Coordinación Aeroportuaria Autonómicos y retomar la demanda de participación de agentes sociales en los de las grandes instalaciones aeroportuarias (más de 8M pasajeros).

Por diferentes causas la recuperación de la actividad en nuestro sector y en el resto del sector turístico, será paulatina y se alargará más allá de la finalización del estado de alarma, tal y como el propio Gobierno transmite en sus comparecencias, cuestión por la que se hace necesario prolongar la causa de fuerza mayor en los ERTE de algunas de sus actividades más allá del levantamiento del mismo.

Esta prórroga debería contemplar varios aspectos bajo nuestro punto de vista:

- Mantenimiento de las mismas condiciones y bonificaciones para las empresas y los trabajadores (exenciones de cuota a la SS por parte de las empresas, acceso al desempleo, aunque no se tenga cadencia mínima y no contabilización de plazos del desempleo para los trabajadores/as afectados), ya que, de no ser así, poco o ningún beneficio tendría para los/as trabajadores/as dicha prórroga.
- Dicha prórroga se debería de efectuar por periodos no demasiado largos (entre uno y dos meses), que permitieran tener un control sobre la evolución del sector, y evitar así un destrozo por parte de las empresas en el volumen y calidad del empleo.
- Participación sindical en la regulación de dicha prórroga, deberían de incluirse mecanismos de participación de la parte social, en forma de comisiones con capacidad de negociación e incidencia en las condiciones de los ERTE (duración, porcentajes de plantilla afectada, criterios de afectación y



desafectación, negociación de complementos salariales para las plantillas afectadas, etc..) que evite que nos eliminen como interlocutor, como ocurre en la mayoría de ERTE de fuerza mayor aprobados durante el estado de alarma y que permitan un tránsito adecuado hacia la recuperación de la actividad.

En cuanto a las posibles ayudas económicas que al parecer van a llegar al sector, por parte de la unión europea o del propio gobierno, deberíamos exigir algún mecanismo de control sobre la finalidad de las mismas por parte de los agentes sociales, para que parte de esas ayudas reviertan en los/as trabajadores/as y sobre todo, en el mantenimiento del empleo, que evite que los ERTE de fuerza mayor se transformen en ERES y que dichas ayudas vengan, como hemos vivido en ocasiones anteriores, a financiar a las empresas los despidos de sus trabajadores/as.

2. Agencias de viajes

Las agencias de viajes, muy centradas en los últimos años en viajes al extranjero, cruceros y receptivo, tendrán que cambiar por completo su estrategia para amoldarse al escenario actual.

El sector del turismo da por perdido al menos el 80 % del negocio del año, una vez que la facturación de la Semana Santa, que suele representar en torno al 15 %, ha caído a cero y que las previsiones para la campaña de verano, que suma en torno a 70 % de la facturación, son poco halagüeñas.

Según una encuesta realizada por Bookingfax a más de 400 participantes los destinos domésticos serán la tabla de salvación de sus empresas este verano.

Preguntados sobre cómo piensan orientar la venta de producto vacacional, las opciones más señaladas son la oferta hotelera, con un 52,5 %, y las actividades y experiencias en destino, con un 50,6 %. Un 49,6 % también de las agencias también tienen intención de diseñar sus propios productos. Por el contrario, pierden peso los paquetes de turoperadores, con un 34,8 %.

Desde el punto de vista de los profesionales los destinos más demandados para esta temporada estival son, Cádiz y Canarias, les siguen Costa del Sol, Costa Brava y Baleares

Peticiones de las patronales.

- Que se incluyan a la comunidad de agentes de viajes en todas y en cada una de las medidas que se tomen en apoyo del canal aéreo, ya que actúan en calidad de mandatarios de las aerolíneas y son un componente crítico para su distribución.
- Dentro de estos programas de ayuda, en algunos mercados existe la aceptación de “vales de viaje flexibles” en sustitución de reembolsos. Estos cupones deberían ser flexibles y los agentes deberían tener capacidad de gestionarlos, en nombre de sus clientes y procesarlos a través de los GDS. Este dinero del sistema debe protegerse como parte de cualquier paquete de ayuda.
- El descuento de residente que se viene aplicando a los residentes de las Islas, a Ceuta y a Melilla, se haga extensivo a todos los ciudadanos españoles. El Estado cuenta con una partida en los PGE que en 2019 ascendía a 625 millones de Euros. Al estar suspendido el tráfico aéreo y marítimo esta partida está congelada, no se está utilizando.
- Otra de las partidas que podrían destinarse a la movilidad de turistas nacionales es la que se estaba destinando a los viajes del IMSERSO con destino a Baleares y Canarias, que también está en suspenso debido a la pandemia sanitaria. Nuestra propuesta está planteada como una ayuda directa a los ciudadanos, independientemente de la edad, que quieran viajar cuando se levante el estado de alarma nacional. Las adjudicatarias de programa seguirían actuando como Mayoristas dentro de esta propuesta.
- Generación de inmediata liquidez vía créditos avalados, avales frente a terceros y exenciones impositivas y aplazamiento sin coste de pagos a las administraciones. Aumento de la línea de avales del ICO y elevar el límite de 50 millones por insuficiente para algunas de las empresas del sector turístico y situar el aval del Estado en el límite del 90 % para que sea efectivo en los créditos a subsectores sin garantías hipotecarias, así como la creación de una línea específica de avales para renegociaciones de financiaciones de proveedores exteriores por las empresas del sector y ello para que, finalizada la crisis sanitaria, “el



sector pueda recuperar el empleo de los más de dos millones y medio de personas que ocupaba, y ser nuevamente, motor de la economía.

- Preparación de acciones urgentes de promoción del turismo para cuando se recupere la movilidad tras el fin de la crisis sanitaria.

3. Alquiler de vehículos

El sector del alquiler de vehículos se ha visto también afectado de lleno. La patronal del sector dio a conocer los datos del mes de marzo, registrando un descenso en número de matriculaciones del 75,14 % con respecto al mes anterior.

Muchas compañías ya están cuantificando pérdidas de aproximadamente el 90 % del negocio, sobre todo las que operan en zonas turísticas, viéndose algunas incluso forzadas a cerrar temporalmente al tratarse de un sector especialmente sensible formado en un 92 % pymes de menos de 10 trabajadores.

Propuestas patronales

La Federación Nacional de Alquiler de Vehículos con y sin Conductor (Feneval) ha solicitado la implantación de un IVA reducido para el sector del alquiler de vehículos.



Carretera y logística

Transporte en carreteras españolas	2018	
VIAJEROS	378.048	millones viajeros-km
Motocicletas	5.304	millones viajeros-km
Turismos	340.556	millones viajeros-km
Autobuses	32.188	millones viajeros-km
MERCANCÍAS	290.678	millones t-km

FUENTE: Observatorio del Transporte y la Logística de España

Últimos datos de empleo en transporte terrestre

Transporte terrestre -donde se incluye el transporte por carretera de mercancías y pasajeros y el transporte ferroviario-, registra una población asalariada de 417.552 personas, lo que supone 8.632 personas menos con respecto al mes de febrero. Fundamentalmente, esta pérdida de empleo se da en empleo temporal.

Las cifras de desempleo señalan una pérdida de empleo algo más alta: 9.734 desempleados más que el mes pasado. Si bien, lo más probable es que la pérdida de empleo haya sido algo más elevadas y que aparezcan visibles durante del mes de abril. Esto podemos intuirlo, si tenemos en cuenta que las bajas en la Seguridad Social han subido durante el mes de marzo un 94,7 %.

SECTOR TRANSPORTE TERRESTRE	Marzo 2020	Febrero 2020	Variación mensual	
			Abs.	%
TRANSPORTE TERRESTRE (CNAE 49)				
Población afiliada (medias mensuales)				
Por cuenta ajena	417.552,0	426.184,0	-8.632,0	-2,03%
Personal indefinido	311.584,0	314.238,0	-2.654,0	-0,84%
Personal temporal	105.967,9	111.946,2	-5.978,3	-5,34%
Altas de afiliación a la Seg. Social (cuanta propia y ajena)	29.060,0	33.244,0	-4.184,0	-12,6%
Bajas de afiliación a la Seg. Social (cuanta propia y ajena)	56.055,0	28.790,0	27.265,0	94,7%
Personas en desempleo	55.919,0		9.734,0	17,40%
ALMACENAMIENTO Y ACTIVIDADES ANEXAS AL TRANSPORTE (CNAE 52)				
Población afiliada (medias mensuales)				
Por cuenta ajena	192.761,0	193.124,0	-363,0	-0,19%
Personal indefinido	159.256,0	158.172,0	1.084,0	0,69%
Personal temporal	33.505,4	34.952,6	-1.447,2	-4,14%
Altas de afiliación a la Seg. Social (cuanta propia y ajena)	12.056,0	12.030,0	26	0,22 %
Bajas de afiliación a la Seg. Social (cuanta propia y ajena)	15.573,0	10.722,0	4.851	45,24 %
Personas en desempleo	23.564,0		1.602,0	6,80%

1. Transporte de viajeros por carretera

Para las patronales sectoriales, el transporte de viajeros por carretera es uno de los sectores más afectados por la actual situación provocada por el COVID-19. Sus efectos comenzaron a sentirse ya en el mes de febrero con la caída de la demanda en los circuitos turísticos para personas procedentes de Asia, que ya estaban afectadas por las medidas de confinamiento, y la cancelación de congresos y excursiones y viajes en general, el cierre de la actividad docente, la suspensión de los viajes del IMSERSO, etc., hasta que finalmente se decretó el estado de alarma, lo que se ha traducido en una caída de la demanda de los servicios de transporte de viajeros cifrada entre un 90 % y 100 %.

Las propuestas de la patronal tienen como eje vertebrador ayudas económicas para dar una solución inmediata, sin entrar en aspectos cruciales sobre diversificación, modernización, internacionalización, cambios de orientación productiva, que den soluciones a un mercado, el del turismo masivo cuyas previsiones de recuperación pasan por el medio y largo plazo, dichas propuestas se centran en lo siguiente:

- Eliminación de la morosidad de las AAPP con el sector.
- Pago de los contratos de transporte escolar de los centros de educación públicos suspendidos por el cese de la actividad educativa y prórroga de los contratos que vencen este curso.
- Aplazamiento de las cotizaciones a la Seguridad Social para empresas y autónomos de hasta 6 meses sin intereses, debiendo hacerse frente a las mismas en un plazo máximo de los 24 meses siguientes.
- Ampliación de la exoneración del 100 % de las cotizaciones de la Seguridad Social de los expedientes de regulación de empleo temporal (ERTE) a las empresas de más de 50 trabajadores.
- Moratoria fiscal de IVA y Sociedades.
- Aplazamiento de las cuotas de leasings y préstamos derivados de la renovación de flotas durante al menos 6 meses.
- Establecimiento de una línea de financiación que dote de liquidez a las empresas, planteamos la opción de préstamos sin interés para afrontar las necesidades del servicio público (durante el periodo que dure el estado de alarma, y en su fase posterior para salvaguardar el tejido empresarial actual).
- Para poder garantizar el sostenimiento de los servicios que se están prestando actualmente, se precisa habilitar una partida económica para ayudar a los operadores de transporte de viajeros por carretera que están efectuando los servicios a riesgo y ventura. Pues en modo contrario resultará difícil garantizar la continuidad de las líneas regulares si la situación de excepcionalidad continúa más semanas.
- Adecuación de las primas de seguro a la reducción del riesgo, consecuencia del cese de actividad de transporte, la parte de prima que resulte se extorne y no por el ajuste de la prima siguiente o la resolución del contrato, cuestión esta última que, como es comprensible, nadie deseará.

Por último, hacer dos menciones a dos subsectores concretos:

- El subsector del taxi también está viendo afectada su actividad, aunque de momento carecemos de datos.
- Las empresas de estacionamiento regulado por disposiciones administrativas de los ayuntamientos han dejado de prestar el servicio, actualmente las plantillas en situación de ERTE. Veremos la capacidad de respuesta de estas empresas para mantener el volumen actual personas trabajadoras frente a una disminución futura de ingresos por restricciones a la movilidad de turistas, consumidores y de trabajadores y trabajadoras.

2. Transporte de mercancías por carretera y logística

El sector del transporte de mercancías por carretera, tiene un papel vertebrador del resto de actividades económicas ya que más del 85 % de las mercancías se trasladan por carretera en nuestro país.

Los datos facilitados por la DGT, sobre la evolución del tráfico de camiones por las carreteras españolas confirman la paralización de casi la mitad de la flota española de transporte de mercancías. Además, el 14 de abril la presencia de camiones en las carreteras españolas se ha incrementado sólo un 10,9 % respecto al 31 de marzo fecha en que pararon la mayoría de las actividades industriales, de construcción y de servicios no esenciales.



La crisis sanitaria a puesto en evidencia que miles de camioneros de la UE se encontraron sin cobertura de seguridad social y sin la posibilidad de acceder a beneficios de desempleo y atención médica. A muchos de estos conductores se les deducía su contribución social de su salario cada mes, pero pronto se dieron cuenta de que su registro de seguridad social era ficticio. Ahora, están siendo enviados a casa sin ninguna fuente de ingresos.

Según las estadísticas de la UE, 150.000 camioneros que trabajan en la UE son nacionales de terceros países. No tienen dónde vivir cuando trabajan en la UE, se ven obligados a trabajar con salarios aún más bajos y están más expuestos al abuso¹⁴

Primer paquete de movilidad de la UE

La segunda lectura del paquete de movilidad en el Parlamento consta de dos fases: primero, la adopción de los acuerdos ratificados por el Consejo por la Comisión competente (en este caso, la Comisión de Transporte), y más tarde, la adopción por el Pleno del Parlamento Europeo.

Según la CETM, “es más que probable que la segunda lectura por el Parlamento tenga lugar durante los meses de mayo a junio, o que incluso se retrase a julio”.

Los cuerpos normativos que integran este paquete de movilidad son:

- Directiva sobre requisitos de control del cumplimiento y fijación de normas específicas para el desplazamiento de los conductores en el sector del transporte por carretera.
- Modificación del Reglamento (CE) n.º 561/2006 en lo que se refiere a los requisitos mínimos sobre los tiempos de conducción máximos diarios y semanales, las pausas mínimas y los períodos de descanso diarios y semanales, y del Reglamento (UE) n.º 165/2014 en lo que se refiere al posicionamiento mediante tacógrafos.
- Modificación del Reglamento (CE) n.º 1071/2009 y del Reglamento (CE) n.º 1072/2009 con el fin de adaptarlos a la evolución del sector.

Ambos reglamentos entrarán en vigor a los 20 días de su publicación, mientras que la Directiva entrará en vigor el día siguiente al de su publicación. Las normas recogidas en el Reglamento sobre acceso al mercado y en la Directiva sobre desplazamiento serán aplicables 18 meses después de la entrada en vigor de los actos jurídicos. Las normas recogidas en el Reglamento sobre los tiempos de conducción y descanso serán aplicables 20 días después de la publicación de los actos, a excepción de los plazos especiales para los tacógrafos.

Peticiones de la patronal

- Moratoria en el pago de las próximas cuotas mensuales de financiación de los vehículos de transporte (préstamos, leasing y otros).
- Arbitrar los mecanismos legales que permitan la baja temporal de los seguros de los vehículos que se encuentren inactivos de forma flexible.
- Aplazamiento del pago de las últimas facturas del carburante a las compañías petroleras, ante la imposibilidad de hacer frente a las mismas por el incumplimiento generalizado de los plazos máximos de pago por parte de sus clientes establecidos en la vigente Ley de morosidad.
- Acciones en el ámbito laboral, financiero, tributario y europeo.

Peticiones por parte de las organizaciones sindicales

IRU y la ITF

- Designar el transporte por carretera como servicio esencial.
- Reconocer el papel fundamental de los conductores y conductoras de vehículos comerciales.
- Tratar y proteger a los trabajadores y trabajadoras del transporte como trabajadores esenciales durante la respuesta al COVID-19.

14 ETF- documento propuestas Comisión Europea



- Garantizar la seguridad y el bienestar de los conductores mediante una logística transfronteriza.
- Ofrecer apoyo gubernamental prioritario a las pequeñas y medianas empresas (PYMES) de transporte por carretera.
- Exigir a los clientes, los expedidores y otras autoridades un trato respetuoso y unas condiciones laborales decentes para los conductores.

3. Transporte Sanitario, de Viajeros, de Mercancías y de Paquetería

Sector de Carretera y Logística de FSC-CCOO

- El Gobierno debe considerar como colectivo de alto riesgo mientras dure el estado de emergencia a los trabajadores y trabajadoras del transporte sanitario, de mercancías y de viajeros, y de las empresas de transporte de logística y almacenaje.
- El Gobierno debe desbloquear -de forma urgente y en coordinación con las empresas y sus mutuas por la corresponsabilidad en la falta de previsión-, la dotación de medios preventivos de seguridad (guantes, geles desinfectantes, mascarillas y gafas) para las y los profesionales del sector de transporte de mercancías, de paquetería, de viajeros y sanitario, y al colectivo de trabajadoras y trabajadores de las empresas de logística y almacenaje.
- Que, por motivo de ser un sector esencial de gran exposición y riesgo, se habiliten de la forma más urgente los test de control.
- Que, por motivos de salud laboral y prevención de los riesgos laborales, el Gobierno restituya la normativa de los tiempos de conducción, así como haga seguimiento expreso de la prohibición de la carga y descarga por parte del colectivo de conducción en el transporte pesado de mercancía.
- Que el Gobierno habilite de forma urgente espacios ya existentes, y/o de nuevo y rápido establecimiento, para garantizar al colectivo de conducción de transporte de mercancías, de paquetería, de viajeros y sanitario, el acceso durante su jornada laboral a lugares desinfectados que dispongan de servicios de higiene personal, alimentación y descanso.
- Que se habiliten zonas de descanso, aseo y avituallamiento adecuadas, ahora que establecimientos de servicios, como bares y restaurantes, están cerrados.
- Que se garantice el aprovisionamiento de las tiendas de las estaciones de servicio.



Ferrovionario

La crisis sanitaria y el estado de alarma, si bien para las empresas públicas y las concesionarias de los servicios públicos (Renfe, Adif, Metros, Tranvías y ferrocarriles autonómicos) no ha supuesto una pérdida de empleo, sí que ha repercutido negativamente en las empresas auxiliares, dado que el descenso en los servicios comerciales de Renfe ha supuesto la presentación de ERTE en las empresas dedicadas a la restauración a bordo de los trenes, servicios en tierra, venta de billetes, etc. y en algunas empresas privadas dedicadas a actividades netamente turísticas o de transporte de mercancías.

Las contrataciones de limpieza que están contratadas directamente por Renfe siguen funcionando, no ocurre lo mismo con las que su contrato está vinculado a trenes que Renfe tiene contratados con terceras empresas, así como su mantenimiento.

En el caso del Ferrocarril de Sóller, un tren turístico, toda su plantilla están en un ERTE porque ha cesado íntegramente su actividad, la empresa está cerrada, al igual que ocurre en el Teleférico de Benalmádena, ARAMON, empresa participada al 50 % por el Gobierno de Aragón que gestiona tres de las estaciones de esquí de esta comunidad autónoma y otros dos ERTE en las empresas privadas que gestionan las otras dos estaciones de esta misma comunidad, Candanchú y Astún.

El descenso en el transporte de mercancías, aunque es un servicio esencial, se ha visto afectado por la imposibilidad de entrada de buques al puerto de Valencia y el cierre de algunas fábricas (en el caso de Renfe la reducción ha sido del 30 %). Como resultado de esta situación se han presentado ERTE en algunas de las empresas privadas, CAPTRAIN, CONTINENTAL RAIL o LOGITREN.

Por lo que respecta a los niveles de oferta de los servicios metropolitanos (Metro Madrid, Metro Barcelona, Metro Málaga, Metropolitano de Granada, Servicios ferroviarios de Mallorca, etc.) y la ocupación, los datos oscilan entre un 70-80 % de servicios ofertados y en cuanto a la incidencia en la ocupación de las diversas explotaciones la cifras oscilan entre un 80-90 % de caída.

Tanto Renfe como Adif son empresas en las que parte de sus plantillas ha podido aplicar el teletrabajo, concentrando el número de trabajadores/as que debían acudir a sus puestos de trabajo, en aquellos puestos que ejercen su labor en el mantenimiento, tanto de instalaciones como de trenes y en los relacionados con la seguridad de la circulación de los trenes y el trato directo con los viajeros.

GRUPO RENFE

Durante el mes de febrero del presente año, 54.158.000 personas utilizaron el ferrocarril para sus desplazamientos: 48.982.000 usuarios viajaron en los trenes de cercanías, 2.580.000 en los de media distancia y 2.596.000 lo hicieron en los de larga distancia. De estos últimos, 1.751.000 viajaron en AVE y 845.000 en el resto de servicios de larga distancia.

Estas cifras suponen un incremento del 3,9% del número global de viajeros en ferrocarril en febrero con respecto a los datos registrados en dicho mes de 2019.

Un escenario muy diferente al actual, una vez decretado el estado de alarma. En el caso de Madrid, las cercanías operan en un 80 % de su capacidad en horas punta y en un 50% en horas valle. La media distancia opera al 30 % y el AVE – Larga distancia al 20%. En ocupación, los números son más bajos: 8-10% en Cercanías y media distancia y el 2% en AVE – Larga distancia.

Y si bien en los servicios de Cercanías, y en los de media distancia declarados como obligación de servicio público, está previsto recuperar en breve sus niveles de oferta anteriores al estado de alarma, la situación se presume bastante más difícil en los servicios comerciales (AVE y resto de trenes de Larga Distancia) ya que, a la dificultad de la recuperación de ese mercado, se une la imposibilidad de poner a la venta más allá del 30 % de las plazas disponibles para respetar la distancia social. Estas circunstancias, sumadas al escollo de la prohibición de prestar el servicio de cafetería y restauración.

Además, Renfe ha suspendido hasta nuevo aviso los procesos de compra de material rodante (cercanías, cabezas de AVE y trenes de ancho ibérico, entre otros). No obstante, desde la dirección de la empresa nos trasladan que



están suspendidos los procedimientos de contratación por la imposibilidad de realizar las reuniones presenciales y trámites necesarios para valorar las ofertas económicas, pero que no se van a anular porque, entre otras cosas, la economía española va a necesitar la potencia de compra de la empresa pública, esos millones de euros que se pondrán en el mercado rápidamente y que darán trabajo a las empresas adjudicatarias y a las empresas auxiliares, asegurando el empleo de muchas personas, pero, además, es necesario, sobre todo en el caso de OSP, la compra de ese material. Donde puede que se ralentice el proceso es en la compra del material dedicado a servicios comerciales, dado que tardaremos en tener la demanda previa al 14 de marzo de 2020.

Están valorando acogerse a lo que se regule para realizar las pruebas de selectividad y poder llevar a cabo las Ofertas de Empleo usando el mismo proceso.

Esta pandemia está poniendo de manifiesto, aún más si cabe, la falta de personal operativo en la empresa (la misma situación se está viviendo en Adif), así como la elevada edad media de la plantilla, con numerosos casos de compañeros TES como consecuencia de esa elevada edad y otras patologías. Quizás sea el momento de solicitar al Ministerio que las tasas de reposición superen con creces las que se fijan en presupuestos y en la medida de lo posible adelantar la incorporación de personal operativo a la plantilla.

DATOS DE TRANSPORTE DE VIAJEROS EN RENFE	
2019	Miles
OSP (Media Distancia y Cercanías)	476.312,80
Servicios Comerciales AVE	22.372,80
Resto de Servicios Comerciales ¹	12.169,60
Total	510.855,20

- (1) Resto SSCC: incluye todos los servicios de larga distancia que realizan su recorrido completo sobre la red convencional y aquellos que lo hacen parte sobre la red convencional y parte sobre la de ancho UIC utilizando los cambiadores de ancho.

DATOS DE TRANSPORTE DE MERCANCÍAS EN RENFE	
2019	
Toneladas (miles)	17.009,50
Toneladas-Km (millones)	6.201,30
Km-tren (miles)	16.298,60

La cuenta de resultados de la empresa se verá seriamente dañada en el primer semestre del año por las siguientes razones:

- Ha tenido que suspender la entrada en funcionamiento de la low cost Avlo. Ha cancelado todos los billetes vendidos a través de las campañas de descuento. Se desconoce cuándo se retomará la actividad de Avlo.
- El AVE, su producto estrella, ha reducido un 95 % sus circulaciones.
- Los trenes de cercanías, reducidos al 50 %, van prácticamente vacíos, salvo en las horas punta de la mañana.

Renfe ya tenía previsto perder dos millones de viajeros de AVE entre 2021 y 2025 y reducir la ocupación media de los trenes del 76 % al 56 % por la liberalización. Un panorama que se complica por el coronavirus y que le dificulta cumplir los compromisos de capacidad.

Otra de las incertidumbres en Renfe es si podrá disponer a tiempo de la flota de trenes Avril encargados a Talgo. La entrega de las primeras 15 composiciones está prevista por contrato para 2021, pero la pandemia podría alterar la agenda de producción de Talgo que ha anunciado un ERTE para 280 trabajadores en el área de mantenimiento, aunque de momento mantiene abierta sus fábricas en el País Vasco y en Madrid. CAF y Stadler también han acordado cierres temporales.

Su rival francés, el grupo público SNCF, mantiene intacto su plan de inversión en España. La compañía ya ha iniciado el proceso de reclutamiento de personal para trabajar en España y tiene muy avanzada la fase de adaptación y homologación de los trenes que circularán en España, los Euroduplex de Alstom.



Por su parte, los socios de Ilsa están castigados por partida doble. Los aviones de Air Nostrum están en tierra y la empresa sometida a un ERTE, mientras que Trenitalia tiene su flota prácticamente parada en Italia.

En todo caso, los principales efectos sobre el empleo en el sector se han concentrado en las actividades auxiliares, principalmente en la atención a bordo, actividad suspendida sin que se tengan datos concretos de cuando se podrá volver a prestar.

Las previsiones son alcanzar en los próximos días niveles de actividad similares a los servicios planificados para un fin de semana en periodo normal, especialmente en cercanías. A nivel de ocupación, se estima que, debido a la distancia de seguridad que hay que respetar, se encontrará en un valor aproximado al 30 %. También se prevé una desescalada hasta llegar a niveles del 50 % en media y larga distancia.

Propuesta sindical (ETF)

Los trabajadores del transporte público ferroviario y urbano son trabajadores clave y no deben exponerse al desempleo ni a la pérdida de ingresos.

El transporte de mercancías por ferrocarril ha demostrado su importancia durante esta pandemia, ya que permite el transporte de una gran cantidad de mercancías con pocos miembros del personal. Sin embargo, el transporte de mercancías por ferrocarril sufre consecuencias económicas debido al bloqueo de COVID-19 y su impacto en la economía y el comercio.

Se ha pedido a la Comisión que también asigne programas de recuperación financiera a las compañías ferroviarias y a los operadores de transporte público urbano. Las normas sobre ayudas estatales deben permitir a los Estados miembros apoyar a las empresas ferroviarias y a los operadores de la UPT. Para los servicios de transporte público por ferrocarril, autobús, metro y tranvía cubiertos por el Reglamento PSO 1370/2007, las autoridades competentes deben poder compensar todas las pérdidas debidas a las medidas de confinamiento de COVID-19 sin cambiar los contratos. Solicitamos a la Comisión que informe activamente sobre esta posibilidad. Mientras que, rechazamos las prácticas donde vemos que las autoridades competentes cambian unilateralmente los contratos al reducir los servicios solicitados y, por lo tanto, provocar el desempleo de los trabajadores del transporte público. Por último, pedimos a la Comisión que saque conclusiones del papel del transporte público urbano y ferroviario como servicios clave durante esta pandemia de crisis y que deje de seguir su política de liberalización al elaborar la nueva estrategia europea de transporte.

Propuestas del Sector Ferroviario de FSC-CCOO

- a) Cuando tenga lugar una licitación de los servicios de transporte público ferroviario de pasajeros, debe establecerse la obligatoriedad de que las autoridades competentes exijan en el pliego de condiciones que se respeten las normas sociales y la transferencia de personal, con el fin de garantizar la equidad en las condiciones de competencia.
- b) Mediante la refundición de la Directiva sobre seguridad ferroviaria (COM 2013/31), se debe obligar a los Estados miembros y a las autoridades nacionales de seguridad a verificar y exigir el respeto de las normas sobre los tiempos de trabajo, conducción y descanso establecidas en los convenios colectivos nacionales o empresariales.
- c) Mejorar la Directiva sobre las empresas de trabajo temporal (2008/104/CE) para promover el empleo directo y garantizar la seguridad operativa.
- d) Legislar contra el falso autónomo, especialmente en la profesión de maquinista de tren autónomo por cuestiones de seguridad.
- e) Revisar la actual Directiva de maquinista 2007/59/CE que debe definir una duración mínima común para la formación, la creación de certificaciones, acreditación de centros formativos y establecimiento de los requisitos mínimos sobre normas de seguridad.
- f) Establecimiento de normas europeas armonizadas al más alto nivel para la cualificación y formación de todos los profesionales ferroviarios relacionados con la seguridad.

El ferrocarril será clave para la activación y desarrollo económico del Estado. El Gobierno debe apostar por invertir hacia un transporte de bajas emisiones y de integración social del territorio.



Mar

Puertos del Estado

El sistema portuario de titularidad estatal gestionó en 2018 más de 167 mil buques, a través de 28 Autoridades Portuarias.

El transporte marítimo de viajeros de los puertos de titularidad estatal y autonómica, ascendió a 27,9 millones de personas.

2018	VIAJEROS	Participación
CABOTAJE	13.254.899	47,4%
EXTERIOR	6.205.252	22,2%
CRUCERO	8.494.098	30,4%
TOTAL	27.954.249	100,0%

El transporte marítimo de mercancías de los puertos de titularidad estatal y autonómica, ascendió a 526 millones de toneladas.

2018	TONELADAS	Participación
CABOTAJE	51.615.684	9,8%
EXTERIOR	460.384.321	87,5%
TRANSBORDADOS	102.177	0,0%
PESCA, AVITUALLAMIENTO Y TRAF. INTERIOR	14.033.752	2,7%
TOTAL	526.135.934	100,0%

El transporte marítimo en líneas bonificadas fue utilizado por 12,7 millones de personas en 2018.

TRANSPORTE MARÍTIMO EN LÍNEAS BONIFICADAS		
2018	PASAJEROS	Participación
PENÍNSULA-CEUTA	2.040.556	16,1%
INTERINSULAR-BALEARES	2.431.163	19,2%
INTERINSULAR-CANARIAS	5.518.728	43,5%
PENÍNSULA-MELILLA	839.335	6,6%
PENÍNSULA-BALEARES	1.795.785	14,2%
PENÍNSULA-CANARIAS	59.351	0,5%
TOTAL	12.684.918	100,0%

El empleo en el transporte marítimo

Transporte marítimo que incluye el transporte de mercancías y pasajeros, así como la estiba registra una población asalariada a final de mes de marzo de 44.068 personas. Esta cifra supone una pérdida de empleo de 1.002 personas con respecto al mes de febrero.

Las cifras de desempleo registradas en el mes de marzo son algo inferiores, aunque se verán reflejadas en el mes de abril.



TRANSPORTE MARÍTIMO	Marzo 2020	Febrero 2020	Variación mensual	
			Abs.	%
TRANSPORTE MARÍTIMO (CNAE 50)				
Población afiliada (final de mes)				
Régimen cuenta ajena	44.068	45.070	-1.002	-2,22%
Personal indefinido	n.d	n.d		
Personal temporal	n.d	n.d		
Altas de afiliación a la Seg. Social (cuanta propia y ajena)				
Bajas de afiliación a la Seg. Social (cuanta propia y ajena)				
Personas en desempleo	4.080		420	10,30%

La OMI (Organización Marítima Internacional) el pasado 19 de marzo se pronunció a través de su Secretario General, el cual subraya la necesidad vital de mantener el comercio por mar para mantener suministros médicos y alimentos y proteger el bienestar de la gente de mar.

Los principales problemas a los que tienen que hacer frente son:

- Acumulación de carga: El valor de las mercancías acumuladas en tránsito en un puerto o almacén puede exceder el límite de acumulación permitido por el contrato de seguro. Para garantizar una cobertura adecuada y para determinar si se aplicarán primas adicionales, el cliente debe comunicarse con su asegurador tan pronto como se den cuenta de la situación
- Demoras/retrasos: La llegada del envío al destino asegurado más allá de la fecha prevista de llegada podría tener implicaciones financieras para todas las partes involucradas en el proceso de envío. En general, la demora no es una causa de pérdida cubierta por el contrato de seguro tradicional
- Carga por demora: El tiempo excesivo para cargar o descargar una embarcación, o el despacho de mercancías del puerto de descarga en un período de tiempo prescrito, o la devolución tardía de contenedores, remolques o vagones pueden resultar en tarifas por demora y / o multas por demora cobradas al remitente / propietario de los bienes
- Estos cargos de demora no son recuperables bajo el contrato de seguro de carga a menos que el retraso o la retención de las unidades sean por instrucción de la aseguradora para inspección o inspección después de una pérdida.
- Desviación/Desvío: En caso de puertos inseguros, el barco se reserva expresamente el derecho de desviarse a otro puerto que no esté descrito en el conocimiento de embarque. La política de carga tradicional incluye una cláusula de desviación que permite ciertas demoras o desviaciones en tránsito sin anular la cobertura. Sin embargo, no todos los contratos de seguro de carga cubrirán los costos adicionales de despacho y envío asociados con la desviación. Este es particularmente el caso si el cliente tiene un formulario de política de carga emitido por el transportista frente a los formularios de carga manuscritos de otras aseguradoras.
 - Fuerza mayor: muchos contratos con vendedores, camioneros, transportistas marítimos y almacenistas incluyen una cláusula de fuerza mayor. Esencialmente, esta cláusula los exime del cumplimiento de obligaciones en caso de eventos inesperados o incontrolables como el brote de coronavirus. Sin embargo, los hechos reales que constituyen la fuerza mayor deben abordarse claramente en el contrato.

Los cruceros

Aun siendo España el puerto más importante de Europa en cruceros y el cuarto del mundo en su especialidad, no tenemos un escaso número de buques anclados en nuestros puertos.

Si bien en estos momentos se ha interrumpido toda la actividad en este subsector, en algunos medios de comunicación se ha anunciado un incremento del número de reservas para el año 2021, dato aprovechado por algunos expertos para pronosticar una rápida recuperación del sector. En todo caso estas previsiones carecen de rigor suficiente ya que hay variables sobre la evolución de la crisis que son desconocidas para todos nosotros.



Líneas regulares de cabotaje

Las navieras españolas que venían cubriendo líneas regulares de cabotaje entre puertos situados en la península y los territorios españoles no peninsulares, así como el de estos entre sí, (principalmente: Trasmediterránea, Balearia, Armas, Fred-Olsen) continúan realizando prácticamente la totalidad de sus conexiones, aunque con diferente frecuencia, según los destinos, por motivo de la prohibición del transporte de pasajeros. Por tanto, se está garantizando el transporte de carga, así como el de los conductores de los camiones que se transporten. Esto ha producido la necesidad de parar algunos buques y dejarlos amarrados en puerto. A consecuencia de todo lo anterior, las navieras han reducido notoriamente las tripulaciones de sus buques, quedándose tripulados por la tripulación mínima y en algunos casos inferir a esta. Esto ha conducido a importantes ERTE entre aquellos buques que enarbolan pabellón español, mientras que los buques de alguna de estas navieras que cubren alguna de estas líneas regulares con banderas de conveniencia desconocemos las consecuencias para sus tripulaciones, conformadas por trabajadores nacionales, de la unión y de terceros países.

Esta situación está produciendo importantes pérdidas en las navieras, que deberán de ser amortiguadas de alguna manera, para que afecten en lo menos posible al empleo de la gente de mar y ayuden a la normalización del sector. Las ayudas que se propongan, directas o indirectas, y que surjan de los fondos del estado, deberán estar vinculadas a aquellos buques que realizan estos tráficó enarbolando el pabellón español.

Apoyo al sector pesquero U.E

La pesca y la acuicultura son dos de los sectores más afectados directamente por la crisis. La demanda de productos de la pesca ha experimentado una caída brusca, ya que los minoristas, restaurantes, comedores de empresas y otros grandes compradores han reducido o cerrado temporalmente sus actividades.

La Comisión ha tomado medidas urgentes para paliar esta situación, que pone en peligro los medios de subsistencia de miles de ciudadanos de la UE, especialmente en las regiones costeras, y el suministro estable de productos de la pesca sanos a los europeos. Los sectores de la pesca y la acuicultura pueden recibir ayudas en virtud del nuevo Marco Temporal aplicable a las ayudas estatales, de la Iniciativa de Inversión en Respuesta al Coronavirus y del Fondo Europeo Marítimo y de Pesca.

La Comisión propone introducir modificaciones excepcionales y medidas de flexibilidad en el Fondo Europeo Marítimo y de Pesca. Estas medidas ¹⁵apoyarán a los pescadores, los acuicultores y las organizaciones de productores durante la suspensión temporal de sus actividades, y permitirán una reasignación más flexible de los recursos financieros y un procedimiento simplificado para modificar los programas operativos.

Últimos datos de empleo

PESCA Y ACUICULTURA	Marzo 2020	Febrero 2020	Variación mensual	
			Abs.	%
03 Pesca y acuicultura				
Población afiliada (datos medios)				
Régimen cuenta ajena	7.230	7.366	-136	-1,85%
Personal indefinido				
Personal temporal				
Por cuenta propia				
Altas de afiliación a la Seg. Social (régimen general)				
Bajas de afiliación a la Seg. Social (régimen general)				
Personas en desempleo	3.940	3.760	180	4,79%

15 EUROPEAN COMMISSION. Coronavirus response: support to the fishery and aquaculture sectors [en línea].

[Consulta: 29 abril 2020]. Disponible en:

https://ec.europa.eu/fisheries/sites/fisheries/files/2020-factsheet-coronavirus-fishing-aquaculture-sectors_en.pdf



PROPUESTAS

Patronales

Las asociaciones marítimas solicitan:

- La congelación de las consultas públicas y las evaluaciones de impacto durante un período de al menos 6 meses, para que su reanudación coincida con el reinicio previsto de las actividades en el Parlamento Europeo en septiembre.
- Que adopten rápidamente un plan de rescate y recuperación específico para el sector del mar.

Sindicatos (ETF)

En su mayor parte, acogemos con beneplácito la orientación sobre la repatriación de pasajeros de cruceros y la protección de las tripulaciones, publicada por la Comisión el 8 de abril. Sin embargo, cuestiones importantes específicas están ausentes de la orientación y deben introducirse lo antes posible para mejorar las condiciones de trabajo de los trabajadores del transporte marítimo. Los problemas de repatriación de pescadores y tripulantes de IWT no están incluidos a pesar de que enfrentan problemas similares en esta área como la gente de mar.

Se necesitan inminentemente propuestas concretas con respecto a:

1. La designación de puertos para el desembarco de la tripulación y los cambios de la tripulación. Es necesario introducir una nueva designación de puertos para facilitar los cambios rápidos de la tripulación e incorporar la instalación de instalaciones especiales donde la gente de mar pueda cambiar de un turno a otro de manera segura. Este acuerdo requeriría procesos especiales de visa en el sitio para los trabajadores que lleguen a puertos que no sean en su país de origen y significaría que deberían existir instalaciones de cuarentena en caso de enfermedad entre los recién llegados. Para los miembros de la tripulación de IWT, en particular, se necesitan estas medidas:
 - a. Mantenga las terminales, puertos y lugares de transbordo abiertos y accesibles para cambios seguros de la tripulación.
 - b. Proporcione un lugar seguro para los buques de carga, ya que la demanda está disminuyendo y muchos se detienen temporalmente con la navegación. Solicitamos que esta posibilidad esté disponible por un período más extenso, según sea necesario. No se deben rechazar estos buques, ya que, en muchos casos, los lugares de trabajo de los miembros de la tripulación también son su hogar.
 - c. IWT exime de pagar los impuestos locales en los puertos y lugares de atraque en el caso de un período de despido prolongado, al menos durante el período de cierre nacional.
 - d. Garantice un paso seguro garantizando el mantenimiento de las cerraduras.
2. Gente de mar, pescadores o tripulantes de la UE varados en terceros países o en buques que no ha podido obtener permiso para atracar. También nos gustaría señalar que la cooperación y la coordinación entre los diferentes servicios de la Comisión y con las administraciones pertinentes deben mejorarse significativamente. Una mejor cooperación mejoraría y aceleraría la creación de medidas para los trabajadores del transporte marítimo.

En este sentido desde nuestro sector del mar, ya se han realizado las siguientes propuestas en los ámbitos correspondientes.

Buques con pabellón de conveniencia (PDC)

- Promover un espacio marítimo europeo, donde todos los servicios de envío que operan en aguas de la UE sigan la legislación de la UE y/o de los Estados miembros. Esto ofrecería condiciones de empleo justas para toda la tripulación, independientemente de su nacionalidad o lugar de residencia.
- Cerrar las lagunas de la ayuda estatal al transporte marítimo. Por ejemplo, vetar a las empresas que usan el doble registro para beneficiarse de la fiscalidad sobre tonelaje. La concesión de ayudas estatales futuras debería vincularse estrictamente a la contratación de personal de la UE, bajo el registro nacional.
- Contratación de personal extranjero en detrimento de la contratación nacional.



- Una legislación sobre condiciones laborales para la prestación de servicios regulares de pasajeros, transbordadores y mercancías que operan en países miembros. Una base jurídica que permita armonizar las condiciones laborales de todos los marinos, y terminar con los bajos salarios y las prácticas discriminatorias por causas de nacionalidad, lugar de residencia o pabellón de registro. Asimismo, esta legislación debe garantizar que cuando un buque opera en diferentes Estados de la UE, se aplique la normativa del Estado que garantice una mayor protección.
- Conceder el derecho a la Seguridad Social y a las pensiones estatales a todos los marinos que trabajan a bordo de buques que enarbolan el pabellón de un Estado miembro –con independencia de su nacionalidad y lugar de residencia- reconocido por la UE y los gobiernos de los Estados miembros.
- Necesidad de más formación en aptitudes marinas.
- Promover la formación de calidad, la educación y las normas de certificación.
- Revisar la formación marítima actual y los programas de capacitación en el sector del mar.
- Garantizar, por parte de las compañías marítimas, la asignación de un número adecuado de horas de formación para los aprendices, con el fin de ofrecerles un periodo de experiencia práctica y el acceso al mercado de trabajo marítimo.
- Apoyo al proyecto SkillSea, un programa europeo para fomentar las habilidades digitales, habilidades ecológicas, y conocimiento en ciencias, tecnologías, ingenierías y matemáticas (STEM).

También hay que destacar la lamentable situación que ha provocado la crisis del COVID-19 en las tripulaciones de los buques con bandera de pabellón extranjero, lejos de sus países de origen, y con una legislación laboral ambigua, de precariedad e indefensión, y que en algunos casos se encuentran sin percibir ningún tipo de salario, y prácticamente viviendo de la caridad, en los camarotes a cambio de comida, y sin ningún tipo de seguridad, a la espera de poder regresar a su país.

Automatización

- Defender una “transición justa” hacia el cambio tecnológico y la automatización que apoye a la población trabajadora para que los cambios den como resultado una mayor seguridad, empleo de alta calidad y capacitación para los y las profesionales del mar.

Propuestas para la pesca

- Financiación de paradas temporales de la flota incluyendo por primera vez a las pescadoras a pie (marisqueo).
- Almacenamiento tanto de productos pesqueros como acuícolas.
- Aumento del porcentaje de apoyo a los planes de producción y comercialización de las Organizaciones de productores pesqueros y acuícolas, y compensación a la acuicultura por pérdidas de producción, ventas, o incremento de coste de almacenamiento.
- En Canarias hacer uso de los fondos de compensación para la financiación del incremento de costes de almacenamiento.
- Flexibilizar las distintas opciones de gestión del FEMP para hacer llegar las ayudas económicas al sector en el menor plazo de tiempo posible.
- Nueva versión del Programa Operativo Español, que deberá ser aprobado por la Comisión Europea siguiendo el procedimiento simplificado -en un plazo aproximado de un mes-, requisito necesario para que la nueva distribución financiera reciba el apoyo del Fondo Europeo Marítimo y de la Pesca.
- Mantener las ayudas al sector pesquero dada su vinculación con el sector turístico. El sector se ha visto perjudicado por una disminución de la demanda de productos pesqueros, en especial por el cierre de bares y restaurantes que supone el 60 % de los clientes, lo que obligada a parte de la flota a incorporarse a la actividad en paralelo a la recuperación en el sector turístico.



Aduanas - transitorios y consignatarios

Los profesionales de aduanas alertan de que mantener las actuales restricciones al comercio puede impedir una rápida recuperación superada la pandemia: políticas como cierres de fronteras, prohibiciones de viaje, restricciones a la exportación, distanciamiento social y cierres de negocios no esenciales han tenido un efecto inmediato. Muchas empresas están cerradas, y muchas no son completamente funcionales como resultado de las cadenas de suministro interrumpidas, las restricciones de personal y las restricciones sociales. Esto afecta todo, desde las operaciones hasta las capacidades financieras y, en última instancia, el potencial para una rápida recuperación del comercio mundial", advierte el GCSP.

A causa de los cierres comerciales obligatorios o las horas limitadas de acceso, la capacidad de generar ingresos de las empresas del sector está disminuyendo drásticamente. Por ello, los representantes aduaneros reclaman medidas:

- Exención, reducción o aplazamiento del pago de derechos de aduana, impuestos, tasas y otras deudas aduaneras.
- Suspender auditorías o inspecciones aduaneras periódicas.
- Renunciar a los cargos por intereses por pagos atrasados, entre otras medidas de alivio financiero.



Medios de comunicación, artes, cultura, ocio y deportes

El turismo sustenta en gran medida muchas de las actividades culturales, de ocio, recreativas y de espectáculo. La suspensión de las actividades de espectáculos públicos y actividades recreativas ha supuesto la paralización total de la actividad en muchos centros culturales, museos, teatros, cines y otros espacios escénicos y culturales. Asimismo, se encuentran cerrados centros de ocio como parques recreativos, piscinas, campos de golf, clubs de tenis, clubs náuticos, etc. La reactivación de este sector está estrechamente ligada a la evolución del turismo, y a las medidas de desescalada que se vayan aprobando para recuperar la vida colectiva y la celebración de eventos de asistencia multitudinaria.

Las repercusiones en términos económicos y de empleo van a ser enormes, por lo que se necesita la activación de un plan de choque para ayudar a los trabajadores, trabajadoras y empresas a sobrellevar la actual situación de crisis, y preparar la reactivación del sector cultural después del confinamiento.

Millones de euros en pérdidas económicas

Según la Encuesta de Gasto en Turismo realizada por el INE, en 2018, el gasto en turismo cultural y de espectáculos alcanzó la cifra de 57,29 millones de euros. Las personas residentes en España gastaron 19,84 millones de euros en actividades culturales que supone aproximadamente el 70,2 % del gasto en viajes de ocio de vacaciones. Los turistas extranjeros gastaron 37,4 millones de euros en actividades culturales en nuestro país, que supone aproximadamente el 48 % de su presupuesto en vacaciones de ocio.

Todos estos son datos que nos pueden ayudar a estimar el volumen de pérdidas económicas derivadas de la paralización de estas actividades por el COVID-19.

7.10. Viajes de residentes en España en los que se realizaron actividades culturales y gasto total asociado ⁽¹⁾

	VALORES ABSOLUTOS		DISTRIBUCIÓN PORCENTUAL		En porcentaje respecto al total de viajes por ocio, recreo o vacaciones		En porcentaje respecto al total de viajes	
	2017	2018	2017	2018	2017	2018	2017	2018
TOTAL VIAJES (Miles)	48.323,1	47.824,8	100	100	49,3	47,5	24,9	24,2
Visitas culturales	36.094,3	34.368,2	74,7	71,9	36,8	34,1	18,6	17,4
Asistencia a espectáculos culturales	10.696,5	10.696,5	22,1	22,4	10,9	10,6	5,5	5,4
Otras actividades culturales	7.295,3	7.295,3	15,1	15,3	7,4	7,2	3,8	3,7
TOTAL GASTO (Millones de euros)	19.372,2	19.840,9	100	100	74,5	70,2	43,8	42,1
Visitas culturales	16.749,1	16.716,5	86,5	84,3	64,4	59,2	37,9	35,5
Asistencia a espectáculos culturales	4.927,8	4.726,9	25,4	23,8	19,0	16,7	11,1	10,0
Otras actividades culturales	2.690,1	3.490,6	13,9	17,6	10,3	12,4	6,1	7,4
GASTO POR VIAJE (Euros)	400,9	414,9	-	-	-	-	-	-
Visitas culturales	464,0	486,4	-	-	-	-	-	-
Asistencia a espectáculos culturales	460,7	441,9	-	-	-	-	-	-
Otras actividades culturales	368,7	478,5	-	-	-	-	-	-

Fuente: Instituto Nacional de Estadística. Encuesta de Turismo de Residentes (ETRF-AMLTUR)

7.11. Entradas de turistas internacionales en las que se realizaron actividades culturales y gasto total asociado ⁽¹⁾

	VALORES ABSOLUTOS		DISTRIBUCIÓN PORCENTUAL		En porcentaje respecto al total de entradas de turistas internacionales por ocio, recreo o vacaciones		En porcentaje respecto al total de entradas de turistas internacionales	
	2017	2018	2017	2018	2017	2018	2017	2018
TOTAL ENTRADAS (Miles)	31.307,7	30.794,4	100	100	44,0	42,7	38,3	37,2
Visitas culturales	28.099,1	27.060,0	89,8	87,9	39,5	37,5	34,3	32,7
Asistencia a espectáculos culturales	5.173,0	5.291,7	16,5	17,2	7,3	7,3	6,3	6,4
Otras actividades culturales	6.759,7	7.607,3	21,6	24,7	9,5	10,5	8,3	9,2
TOTAL GASTO (Millones de euros)	38.049,6	37.456,7	100	100	50,8	48,0	43,7	41,7
Visitas culturales	34.576,9	33.608,2	90,9	89,7	46,2	43,0	39,7	37,4
Asistencia a espectáculos culturales	7.742,3	7.312,7	20,3	19,5	10,3	9,4	8,9	8,1
Otras actividades culturales	8.962,2	9.337,8	23,6	24,9	12,0	12,0	10,3	10,4
GASTO POR VIAJE (Euros)	1.215,3	1.216,3	-	-	-	-	-	-
Visitas culturales	1.230,5	1.242,0	-	-	-	-	-	-
Asistencia a espectáculos culturales	1.496,7	1.381,9	-	-	-	-	-	-
Otras actividades culturales	1.325,8	1.227,5	-	-	-	-	-	-

Fuente: Instituto Nacional de Estadística. Encuesta de Gasto Turístico (EGATUR)

(1) Véase nota a este cuadro en el apartado Notas metodológicas



Puestos de trabajo perdidos

El sector cultural y de ocio es uno de los más dañados en esta crisis en términos de empleo, y también quizás sea el que más tarde en recuperar su actividad habitual.

Se calcula que aproximadamente 700.000 personas trabajan en actividades relacionadas con la cultura, las artes escénicas y el ocio. De las cuales, el 30 % son profesionales autónomos que verán reducidos prácticamente a cero sus ingresos. Asimismo, la temporalidad ronda el 40 % en algunas de las actividades culturales, por lo que se estima que la destrucción de empleo va a ser enorme para los y las profesionales que trabajan en ellas.

La Unión de Actores y Actrices ha realizado una encuesta a 1.500 personas, a partir de la cual estiman que la destrucción de empleo en el gremio de actores y actrices alcance el 23 %. Muchos de ellos quedarán en una situación económica complicada debido a que no pueden acogerse a las ayudas de desempleo y ERTE debido a su contratación esporádica a la que están sometidos.

Los parques temáticos, uno de los grandes atractivos del turismo de ocio, han aplicado en casi todos ellos expedientes de regulación de empleo derivada de la propagación del COVID-19. La mayoría no ha facilitado datos sobre los trabajadores y trabajadas que serán afectadas. Solo PortAventura anunció a finales de marzo su segundo ERTE, que afecta a 1.500 trabajadores.

La industria del papel y las artes gráficas, en especial esta última –las artes gráficas–, están muy vinculadas con el sector turístico. La comunicación de los eventos y agendas culturales genera miles de puestos de trabajo de diseñadores y diseñadoras gráficas, ilustradoras, etc. Según la EPA, el año pasado el número medio de personas ocupadas en las artes gráficas fue de 96.100 personas. Como veremos a continuación en el punto “últimos datos de empleo”, aproximadamente 700 personas perdieron su empleo a consecuencia del COVID-19 durante el mes de marzo, si sumados a éstas el personal autónomo podremos estar hablando de una pérdida de más de un millar de puestos de trabajo. La reactivación del sector turístico significará también la activación de esta importante actividad cultural.

Por último, reseñar:

- Suspensión de toda la actividad relacionada con el cine: exhibición (ERTE en todas las salas), aplazamiento o suspensión de festivales de cine (gran impacto en la hostelería) y prohibición de rodajes en exteriores probablemente hasta el último trimestre del año (puede tener gran impacto en zonas costeras o Canarias, donde se estaba rodando mucho cine o publicidad, nacional y extranjero, por sus condiciones climatológicas)
- Aplazamiento o suspensión de festivales de música, verbenas, fiestas patronales y conciertos, que desplazan a miles de personas por toda la geografía nacional. En grandes aforos no se prevee apertura hasta la vuelta a la normalidad.
- Teatro: situación similar a la de la exhibición cinematográfica, muy dependiente de subvenciones y contrataciones con las AAPP. Temen la pérdida de toda la temporada de verano en giras y festivales al aire libre.

Últimos datos de empleo

En los siguientes cuadros mostramos cifras de afiliación a la Seguridad Social y desempleo de las actividades más directamente relacionadas con el turismo cultural y de ocio.



Actividades culturales y de artes escénicas

	Marzo 2020	Febrero 2020	Variación mensual	
			Abs.	%
59 Actividades cinematográficas, de vídeo y prog. telev.				
Población afiliada (datos medios)				
Régimen cuenta ajena	33.550	35.921	-2.370	-6,60%
Personal indefinido	20.991	21.081	-89	-0,42%
Personal temporal	12.559	14.840	-2.281	-15,37%
Por cuenta propia	10.216	10.201	15	0,14%
Altas de afiliación a la Seg. Social (régimen general)	24.301	41.047	-16.746	-40,80%
Bajas de afiliación a la Seg. Social (régimen general)	29.693	40.159	-10.466	-26,06%
Personas en desempleo	12.267	9.958	2.309	18,8%
90.0 Actividades de creación, artística y espectáculos				
Población afiliada (medias mensuales)				
Por cuenta ajena	27.393	31.047	-3.654	-11,77%
Personal indefinido	16.224	16.571	-347	-2,10%
Personal temporal	11.169	14.476	-3.307	-22,84%
Por cuenta propia	33.299	33.099	200	0,61%
Altas de afiliación a la Seg. Social (régimen general)	34.966	66.293	-31.327	-47,26%
Bajas de afiliación a la Seg. Social (régimen general)	42.948	65.507	-22.559	-34,44%
Personas en desempleo	15.990	13.223	2.767	17,3%
91 Actividades de bibliotecas, archivos, museos y o. act. Cult.				
Población afiliada (medias mensuales)				
Por cuenta ajena	15.638	15.820	-182	-1,15%
Personal indefinido	10.522	10.478	45	0,43%
Personal temporal	5.115,5	5.342	-227	-4,25%
Por cuenta propia	1.421,9	1.424	-3	-0,18%
Altas de afiliación a la Seg. Social (régimen general)	1.625	2.363	-738	-31,23%
Bajas de afiliación a la Seg. Social (régimen general)	2.544	2.055	489	23,80%
Personas en desempleo	3.406	3.151	255	8,09%

Papel y Artes gráficas

	Marzo 2020	Febrero 2020	Variación mensual	
17 Industria del papel				
Población afiliada (medias mensuales)				
Por cuenta ajena	41.724	41.847	-123	-0,29%
Personal indefinido	36.127	36.105	22	0,06%
Personal temporal	5.596,6	5.741	-145	-2,52%
Por cuenta propia	1.393,1	1.405	-12	-0,82%
Altas de afiliación a la Seg. Social (régimen general)	1.208	1.252	-44	-3,51%
Bajas de afiliación a la Seg. Social (régimen general)	1.818	1.010	808	80,00%
Personas en desempleo	3.729	3.570	159	4,45%
18 Artes gráficas y reproducción de soportes grabados				
Población afiliada (medias mensuales)				
Por cuenta ajena	56.265	56.853	-587	-1,03%
Personal indefinido	47.913	48.066	-153	-0,32%



Personal temporal	8.352,2	8.786	-434	-4,94%
Por cuenta propia	16.110,1	16.117	-7	-0,05%
Altas de afiliación a la Seg. Social (régimen general)	2.179	2.124	55	2,59%
Bajas de afiliación a la Seg. Social (régimen general)	4.333	1.812	2.521	139,13%
Personas en desempleo	11.328	10.641	687	6,46%

Actividades deportivas y recreativas

	Marzo 2020	Febrero 2020	Variación mensual	
93 Actividades deportivas, recreativas y de entretenimiento				
Población afiliada (medias mensuales)				
Por cuenta ajena	185.160	194.951	-9.791	-5,02%
Personal indefinido	108.498	110.335	-1.837	-1,66%
Personal temporal	76.662,1	84.616	-7.954	-9,40%
Por cuenta propia	30.446,8	30.290	157	0,52%
Altas de afiliación a la Seg. Social (régimen general)	20.982,0	35.904	-14.922	-41,56%
Bajas de afiliación a la Seg. Social (régimen general)	45.975,0	31.062	14.913	48,01%
Personas en desempleo	40.063	35.209	4.854	12,1%

Medidas del Ministerio de Cultura y Deporte

La actuación del Gobierno ha sido duramente criticada por las organizaciones y asociaciones de la cultura. El paquete de medidas y ayudas propuesto por el Ministerio no se adapta a las particularidades del mundo de la cultura. Según señala la Unión de Actores y Actrices, solo el 1 % del sector se podría acoger a estas medidas.

Ante esta dura respuesta del mundo cultural, los Ministerios de Cultura y Hacienda han diseñado un paquete de medidas urgentes de apoyo al sector cultural. De momento es solo una propuesta. Este plan de medidas contempla los siguientes aspectos:

- Se creará un equipo de trabajo entre ambos ministerios para diseñar ese paquete de medidas que se basará en las prioridades más urgentes que traslade el propio sector.
- Se trabajará en una estrategia a dos velocidades: una con propuestas de aplicación urgente e inmediata que ofrezca una red de protección al sector y otra, a medio plazo, con reformas que permitan la reactivación del mismo una vez superemos la crisis sanitaria en el marco del Estado de alarma.
- El ministro de Cultura y Deporte ha hecho extensiva la voluntad de conseguir un Pacto de Estado por la Cultura, iniciativa que ha sido bien recibida por los sectores.

Medidas puestas en marcha por las CCAA

- El gobierno de Catalunya ha elaborado un plan de rescate con medidas de choque.
- El gobierno de la Comunitat Valenciana ha diseñado un paquete de medidas (llamado "reaCtivism") para fortalecer el sector cultural valenciano en el actual contexto generado por el COVID-19.
- El vicepresidente del Gobierno de Cantabria, Pablo Zuloaga (PSOE), ha propuesto al sector cultural un plan de choque para que la cultura sea "un motor de reactivación económica y del consumo" cuando concluya la crisis sanitaria provocada por el coronavirus.
- Además, se prevé flexibilizar los plazos de subvenciones y estudiar fórmulas para que los creadores que ahora no pueden presentar sus obras al público por el confinamiento puedan hacerlo "en los primeros meses de 2021". El vicepresidente ha explicado que dicho plan de choque se articulará a través de una mesa de diálogo con los creadores de la comunidad autónoma.



Peticiones de las comunidades autónomas y Federación de Ayuntamientos

El jueves 16 de abril las comunidades autónomas pidieron al ministro de Cultura, José Manuel Rodríguez Uribes, medidas urgentes, fondos y concreción para afrontar la situación creada en los sectores culturales con la paralización de la actividad por la crisis del COVID-19.

Euskadi (Consejero Vasco de Cultura y Política Lingüística, Bingen Zupiria (PNV))

- La cultura debe estar presente dentro del Pacto de Reconstrucción Social y Económica que ha planteado el Gobierno. La cultura debe tener un apartado propio dentro de este pacto.
- Activar el Estatuto del Artista ante la debilidad en la que se encuentran buena parte de los trabajadores y trabajadoras de la cultura.
- Decidir lo antes posible sobre la celebración de los eventos culturales multitudinarios previstos para este verano.

Catalunya (La consejera de Cultura, Mariàngela Vilallonga (Junts per Catalunya))

- Un plan de choque económico urgente, mediante la dotación de un fondo transferido a las autonomías para su gestión. Un fondo dotado con financiación europea.
- Declarar la cultura como un bien esencial y aplicar la reducción del IVA.

Andalucía (consejera andaluza Patricia del Pozo)

- Una línea específica de fondos europeos que permita inyectar liquidez a las pymes y autónomos del sector cultural.
- Implantar medidas de protección necesarias en todos los espacios culturales y reactivar la actividad.
- Finalización de las inversiones comprometidas en Andalucía.
- Una urgente ley de mecenazgo y ayudas del Estado para el sector del arte sacro.
- Beneficios fiscales, contratación pública, líneas de crédito específicas, estatuto de artista, subvenciones y ayudas específicas al sector del libro y medidas para el mantenimiento del empleo y la seguridad. Todas estas fueron propuestas que la consejera recibió de los sectores culturales andaluces.

Generalitat Valenciana (Consejero de Cultura Vicent Marzà)

- Mayor concreción en las medidas normativas y de recursos económicos.
- Medidas inmediatas y a medio plazo para el sector.
- El desarrollo de una normativa básica estatal para la indemnización de cancelaciones de espectáculos.
- Creación de una normativa para las subvenciones.
- Otorgar a los productores culturales la condición de “bien de primera necesidad”, y valorar la posibilidad de aplicar un tipo impositivo del 0 % de IVA.
- Dotar de liquidez a las empresas de nuestra industria cultural, en particular a pymes y autónomos, mediante el establecimiento de líneas de financiación específica ICO.
- Estudiar la posibilidad de prorrogar la prestación o subsidio de desempleo para los profesionales de la cultura durante el período que se prologuen las medidas excepcionales de suspensión de actividades y confinamiento.

Comunidad de Madrid (Consejera de Cultura y Turismo, Marte Rivera de la Cruz)

- Fondo de rescate para la industria cultural que “aporte certezas a corto plazo”. Un fondo de rescate que sería ejecutado por cada comunidad autónoma y con respaldo presupuestario por parte del Gobierno Central.
- Un calendario que clarifique hasta cuándo permanecerán cerrados los espacios culturales.



Junta de Castilla y León (Javier Ortega Álvarez)

- Medidas urgentes para reconstruir el tejido industrial y comercial del sector cultural tras el estado de alarma.
- Financiación para llevar a cabo estas medidas.

Propuestas de los sectores afectados

Las asociaciones y organizaciones de la cultura reclaman medidas específicas para el sector, que contribuyan a mantener el tejido empresarial y a los artistas y técnicos. La intermitencia de la actividad hace imposible que muchos artistas puedan beneficiarse de las medidas sociales aprobadas para el resto de trabajadores y trabajadoras.

Por este motivo, la Unión de Actores y Actrices, la Federación de Servicios a la Ciudadanía (FSC-CCOO), Federación de Servicios de la Unión General de Trabajadores (FesUGT), la Confederación de Artistas y Trabajadores del Espectáculo (ConArte), lanzaron las siguientes medidas (todas ellas consensuadas con las grandes patronales de Teatro y Danza):

1. Reconocimiento del derecho de acceso a la prestación por desempleo previsto en el Real Decreto-Ley 8/2020, de 17 de marzo, de medidas urgentes extraordinarias para hacer frente al impacto económico y social del COVID-19, a los trabajadores de la cultura, con independencia de las medidas adoptadas por su empleador, incluidos aquellos que hubieran sido despedidos en lugar de incluidos en ERTE, así como a aquellos trabajadores de la cultura que no estando de alta en el momento de declaración del estado de alarma, pudieran acreditar, a través del reconocimiento de los artistas en situación asimilada al alta en la fecha de reconocimiento del derecho de acceso y aportación un certificado normalizado de la empleadora acreditando documentalmente la veracidad de la cancelación del evento programado, la anulación o cancelación de actividades artísticas previstas dentro del periodo inicial, o sus sucesivas prórrogas, del estado de alarma.
2. Establecimiento en el SEPE de un sistema de Ventanilla Única o de vía telefónica específica para los trabajadores de la cultura, con personal especializado en las especiales características de cotización de los artistas y el personal técnico incluido en el Régimen General-Rama Artistas, para su tramitación.
3. Reconocimiento del derecho de acceso a la prestación de desempleo prevista en la Ley General de la Seguridad Social (Prestación de desempleo normal), para aquellos trabajadores de la cultura que han visto anuladas/canceladas las prestaciones laborales que iban a desarrollar su prestación durante el estado o no, y que cumplen todos los requisitos para el reconocimiento de la prestación salvo el plazo de presentación de la solicitud de la misma, a los efectos de percibir la referida prestación con independencia de la fecha en la que tuvo lugar la última prestación laboral, sin que se produzca descuento alguno de la prestación por la presentación fuera del plazo establecido legalmente (15 días desde el último alta).
4. Reconocimiento del derecho de acceso al subsidio por desempleo para aquellos trabajadores de la cultura, que acrediten, al menos, la realización de 20 actuaciones en el último año y/o que acrediten una cotización en el plazo de los últimos 6 años o desde la última solicitud de alguna prestación de desempleo, equivalente a 80 días cotizados en alta o alta asimilada.
5. Establecimiento de un fondo de ayuda financiado a través de dotaciones extraordinarias de las sociedades de gestión de derechos de propiedad intelectual, a través del cual se puedan atender situaciones de necesidad de artistas y técnicos que no puedan acogerse a los tres supuestos descritos de acceso a subsidios, al que serían remitidos los profesionales de la cultura desde el servicio de empleo en caso de no reunir los requisitos expuestos.
6. Establecimiento de mesa sectorial para la supervisión y, en su caso, mediación de los despidos y expedientes de regulación de empleo en el sector de las Artes escénicas, con todos los operadores jurídicos del sector a fin de evitar abusos e irregularidades.
7. Dentro del fondo de ayuda económica a las empresas del sector de las AAEE, es necesaria e imprescindible la fijación de partidas específicas destinadas al pago de las indemnizaciones y/o salarios de los trabajadores y las trabajadoras culturales (según cada caso); garantizando así que las empresas sectoriales puedan afrontar sus obligaciones laborales.



8. Abono por parte de las Administraciones Públicas de aquellas actuaciones canceladas por la crisis del COVID-19 y el cierre de los espacios culturales, en concepto de indemnizaciones por incumplimiento de contrato por razón de fuerza mayor, con la garantía de repercusión de dichas indemnizaciones en el pago de las indemnizaciones por inejecución total de la prestación laboral de los artistas.
9. Establecimiento de una interlocución estructurada entre Gobierno, Parlamento y Entidades representativas del sector para, cuando finalice el estado de alarma, afrontar planes para la reactivación del sector a corto plazo que aseguren en el futuro un sector sostenible y equitativo, que permita la implementación de un sistema de intermitencia, de apoyo a la transición profesional, el reconocimiento de las enfermedades profesionales, etc.



El papel de las administraciones

Sería objeto de un estudio completo dedicado a este aspecto, que analizaremos en futuros informes.

En todo caso y, para que sea objeto de una primera reflexión, comentar que al Gobierno le toca adaptar y legislar sobre excepciones, periodos transitorios, medidas ayudas orientadas a evitar, modular o suavizar los efectos del COVID-19 en la economía y en el empleo. Siendo las distintas administraciones las responsables de la implementación de dichas políticas. La financiación para poner en marcha esos programas de choque y dotación de personal será la garantía para ponerlas en marcha demostrando la eficacia de las mismas.

Le tocará también a la administración, sin menoscabo del papel sindical que deberemos jugar, velar por analizar, evaluar dichas políticas, y en su caso tomar las medidas correctoras para garantizar la efectividad de las mismas. Evitando la desviación de fondos a otros objetivos distintos del mantenimiento del empleo.

Deberán también dentro de su autonomía de funcionamiento y autoorganización, poner en marcha iniciativas para reactivar la economía y el empleo en su ámbito de actuación que pueden ir desde medidas de carácter generalista a medidas concretas y específicas.

Por último y no menos importante, la administración tiene también un importante papel de recaudación de impuestos directamente ligados a la actividad económica y al consumo. Esta recaudación es realizada tanto por el propio estado, como por las administraciones autonómicas y entes locales. Recaudación que se verá claramente mermada por el parón económico y de consumo y, que limitará claramente desde un punto de vista económico la capacidad de propuesta y respuesta de las distintas administraciones para ser un apoyo y en algunas ocasiones el verdadero motor de la recuperación de la actividad económica.



Conclusiones

El turismo es vital para el desarrollo de nuestra economía. Es un importante motor económico que representa el 12,3 % del PIB, y en él trabaja el 13 % de la población ocupada de nuestro país. Asimismo, está directamente relacionado con el desarrollo de diversas actividades como la hostelería, la restauración, el transporte, el ocio y la cultura, etc.

España es uno de los países que más va a sufrir las consecuencias de la pandemia por tres razones fundamentales: un tejido empresarial dominado por las pequeñas empresas, la elevada precariedad laboral y una estructura productiva altamente dependiente del sector turístico y de servicios:

Posibles escenarios económicos y laborales tras el coronavirus.

Las consecuencias sociales de esta crisis también van a ser graves, y parece claro que incrementará la desigualdad. El sector turístico es uno de los más precarizados, con salarios bajos, inestabilidad laboral, empleo estacional; por lo que será necesario el diseño de medidas específicas que protejan a los colectivos de trabajadores más vulnerables.

Es el momento de reorientar la economía, potenciar espacios de acción vinculados con la transición ecológica o desarrollo del “cuarto sector” – empresas con una visión estratégica que va más allá, poniendo en una balanza su rentabilidad económica y la contribución a la sociedad –, así como promover un turismo de mayor valor añadido que no dependa de la llegada en masa de turistas que unitariamente dejan ínfimos beneficios, tanto económicos como sociales. No puede ser que un país como el nuestro haya estado un lustro a la cabeza del crecimiento económico europeo y no haya sido capaz de recuperar el nivel de ocupación previo a la anterior crisis.

Puede ser éste un magnífico momento para promover un turismo más competitivo, sostenible y adaptado al nuevo tiempo. Es necesario establecer una estrategia de retención y fidelización de la demanda interna, así como promover un turismo más allá del de sol y playa, el verdadero motor turístico de nuestro país, como pueden ser el turismo cultural y de ciudad, el turismo de reuniones, congresos e incentivos, turismo de deporte, de salud y bienestar, rural y activo y un largo etcétera.

Afectación del turismo en los sectores de FSC-CCOO

La paralización del sector turístico ha repercutido en los sectores de FSC-CCOO con diferente intensidad; desde las agencias de viajes que han sido las más afectadas con la pérdida total de actividad, junto con el transporte de viajeros en todos los modos de transporte con gran intensidad (aéreo, ferroviario, mar y por carretera) hasta las menos afectadas como todas las actividades relacionadas con servicios sociales, mantenimiento del orden y seguridad ciudadana y todos aquellos servicios esenciales que han tenido que colocarse en un primera línea para hacer frente a la crisis sanitaria.

En otros sectores, la afectación ha sido menor por su carácter estratégico, pero aun así con importante reducción de actividad, como los subsectores del transporte que han garantizado el abastecimiento de alimentos, medicinas, material sanitario, sectores vitales para garantizar el funcionamiento bajo mínimos de la actividad económica en un país con toda su población recluida.

Las medidas de distanciamiento social y las posibilidades de compartir espacios comunes son variables fundamentales en la recuperación de actividades relacionadas con el ocio, la cultura, el deporte y marcarán el perímetro de estas actividades tanto en el ámbito de los servicios que prestan las distintas administraciones públicas, las empresas que prestan dichos servicios bajo contratos administrativos o las empresas privadas que operan en el sector.

De igual manera, Illes Balears, Canarias, País Valencià y Andalucía y Catalunya entre otros, son los territorios más afectados por la crisis del turismo, ya que el PIB que generan depende en gran medida de este sector. A nivel de zonas geográficas, provincias y CCAA con una gran dependencia del turismo deberán realizarse propuestas ligadas al turismo de proximidad, sostenible y socialmente responsable. Será muy difícil, por no decir imposible que a medio plazo se recuperen los 86 millones de turistas que visitaban nuestro país anualmente.



Aumento actividad mes de julio. Expectativas del transporte. Para el mes de julio empezará a aumentar la actividad en los diferentes modos de transporte:

- El transporte terrestre (carretera y ferroviario) evolucionará a un ritmo medio, esperando una recuperación de los niveles anteriores a la crisis para el año 2021
- El transporte marítimo de pasajeros crecerá a un ritmo lento y hasta finales de 2021 no se conseguirá recuperar todo lo perdido durante la crisis.
- El transporte aéreo de pasajeros con un ritmo de recuperación muy lento conseguirá los niveles de ingresos precrisis sanitaria a principios de 2022.
- Agencias de viajes y alquiler de vehículo muy dependiente del turismo exterior, recuperará la actividad de forma muy lenta y su recuperación total de lo perdido en este año no se conseguirá previsiblemente hasta finales de 2022.

Sector	Ritmo recuperación	Niveles precrisis
Transporte terrestre	Medio	2021
Transporte marítimo	Lento	FINALES 2021
Transporte aéreo	Muy lento	2022
Agencias de viajes y alquiler de vehículos	Muy lento	FINALES 2022

Las actividades más dependientes del turismo internacional tendrán una recuperación más lenta y vinculada no sólo a la evolución de la crisis sanitaria en España, sino a su evolución a nivel internacional.

Aumento de la actividad en septiembre. Expectativas cultura, ocio y deporte

Se prevé que en septiembre se inicie las actividades artísticas, recreativas, deportivas y espectáculos. Estas actividades con un ritmo de recuperación lento no conseguirán los niveles precrisis hasta el próximo año 2021, e incluso las actividades que requieren congregación de un gran número de personas tendrán una evolución más lenta en el tiempo.

Sector	Ritmo recuperación	Niveles precrisis
Actividades de creación, artísticas y espectáculos, bibliotecas, museos, otras	Lento	2021
Actividades deportivas, recreativas y de entretenimiento	Muy lento	2022

Propuestas

Es importante reflexionar sobre el papel que tienen que jugar las OOSS, en las fases posteriores a la crisis sanitaria:

- El papel de los convenios supraempresariales. La negociación colectiva debe convertirse en soporte básico donde plasmar criterios de actuación sectoriales comunes, ya sea a nivel estatal o autonómico o local para garantizar una efectividad y equidad de las medidas propuestas. El mantenimiento del empleo y su calidad se hacen imprescindibles en el nuevo escenario económico.
- La posible creación o activación de los observatorios sectoriales con capacidad de intervención e influencia institucional, pueden convertirse en espacios cómodos para llegar a acuerdos donde se concreten y materialicen las medidas de recuperación de los sectores más afectados por la crisis sanitaria, además de realizar funciones de análisis y evaluación del éxito de las medidas y ayudas o propuestas.
- Es necesario potenciar el papel jugado por el sindicato en la propia empresa, a la hora de velar por el empleo y que las ayudas recibidas tienen como objetivo final el empleo y las condiciones laborales.
- Estudiar y valorar los retos que suponen la implantación del teletrabajo en el mantenimiento de las condiciones laborales de las personas trabajadoras.



PRIMERA FASE:

Revertir la curva de caída de producción, proteger el empleo y la salud e las personas trabajadoras

1. Medidas para proteger la salud de las personas

El trabajo sindical se ha enfocado en asegurar que la curva de contagios se frene y en proteger la salud de las personas. Muchos de los trabajadores y trabajadoras de nuestros sectores están en primera línea y expuestos al riesgo de contagio. Hablamos, por ejemplo, de los trabajadores y trabajadoras del transporte de pasajeros y de mercancías que no han dejado de trabajar durante este tiempo.

Los y las sindicalistas han estado desde el primer momento haciendo un esfuerzo enorme para que las medidas y material de protección lleguen a todos los trabajadores y trabajadoras. También reclamando a las autoridades la elaboración de protocolos eficaces de prevención al contagio para preservar la salud de todas las personas.

Algunas de las propuestas concretas planteadas desde los sectores y territorios han sido las siguientes:

- Negociar planes de contingencia.
- Los trabajadores y trabajadoras del transporte han de ser considerados un colectivo de alto riesgo y, por tanto, se debe asegurar que cuenten con el material y las medidas de protección adecuadas.
- El Gobierno debe asegurar que los y las profesionales del transporte puedan acceder a lugares desinfectados que dispongan de servicios de higiene personal, alimentación y descanso.
- La designación de puertos para el desembarco de la tripulación y los cambios seguros de la tripulación.
- Una mayor cooperación y coordinación de los servicios de la Comisión Europea para dar solución a la gente de mar, pescadores o tripulantes de la UE varados en terceros países o en buques que no ha podido obtener permiso para atracar.
- Exigir que se eviten los eventos multitudinarios hasta que nos se cuente con plenas garantías de que no habrá contagios.

2. Medidas económicas para enfrentar los efectos disruptivos del COVID-19 y evitar la pérdida de puestos de trabajo.

Las empresas necesitan de inyección económica para hacer frente a sus problemas de liquidez y poder salir de la crisis, pero estas ayudas han de estar condicionadas al mantenimiento de los puestos de trabajo y al respeto de las condiciones laborales de los trabajadores y trabajadoras.

- Constitución de mesas de seguimiento en cada sector donde estén presentes los sindicatos. Se ha de llevar un control de las ayudas recibidas para garantizar la protección de los puestos de trabajo y evitar situaciones de fraude. Los planes de ayuda deben ser controlados y verificados.
- Prolongación de los ERTE de manera no generalizada, asegurando que no se exige carencia para acceder a las prestaciones por desempleo y que no consuman días de paro.
- Proteger a los colectivos con condiciones laborales precarias y alta inestabilidad laboral como los fijos discontinuos - muy comunes en el sector turístico -, o entre los y las profesionales de la cultura.
- Fortalecer los servicios públicos para atender las necesidades sociales. En este sentido, las Administración Local (la más cercana a la ciudadanía) ha de jugar un papel esencial y no de subordinación a las otras administraciones. La Administración Local de manera coordinada ha de tejer una red de seguridad para las personas que padezcan de manera más sensible las consecuencias de la crisis en el turismo.
- Asimismo, se debe destinar personal a los servicios de empleo para que las personas puedan cobrar sus prestaciones sin demora.
- Coordinación entre administraciones. La magnitud del “problema” va a requerir el máximo consenso y trabajo para rentabilizar al máximo los recursos disponibles, evitar duplicidades y garantizar la eficiencia de los mismos.



SEGUNDA FASE:
Recuperación sobre bases sólidas

Es necesario abordar en esta segunda fase la necesidad de un cambio de modelo productivo. Las ayudas y los esfuerzos para reactivar la economía deben orientarse hacia modelos productivos sostenibles y de calidad.

La aportación de fondos públicos y ayudas a los sectores productivos no pueden centrarse únicamente en bonificaciones y mantenimiento de empresas hasta que recuperen cuotas de mercado capaces de generar empleo. El esfuerzo debe ser de carácter bidireccional y las empresas tienen que apostar por otros modelos productivos no dependientes de subvenciones y ayudas públicas.

La desaparición por desgracia de muchas pymes y micropymes, o su reorganización y profesionalización, debería dar paso a un tejido productivo de empresas de mayor magnitud y dimensiones capaces de soportar situaciones de riesgo como la presente. Esta crisis sanitaria ha dejado en entredicho a las empresas con banderas de conveniencia, empresas buzón, el dumping social, invenciones del mercado que no sirven para dar respuesta a situaciones de crisis como la actual, sino más bien responden a razones económicas de carácter especulativo.

Deberíamos plantearnos propuestas normativas sobre el mercado único europeo, la política sobre la libertad de mercado y libre competencia que han priorizado los intereses del mercado frente a las necesidades sociales. Esta crisis ha dejado al descubierto la necesidad de un desarrollo del transporte intermodal de bienes y mercancías, la necesidad de seguir desarrollando infraestructuras digitales para garantizar el acceso a la información y aminorar la brecha digital, y que los estados tengan capacidad de autoabastecimiento de bienes y servicios que con el COVID-19 han adquirido de nuevo el calificativo de esencial.

Resumimos algunas de las principales propuestas aportadas en el grupo de trabajo multisectorial y disciplinar constituido para generar el presente informe:

- Paralización de la reforma del cielo único europeo.
- Que se incluya a la comunidad de agencias de viajes y alquiler de vehículos en todas y en cada una de las medidas que se tomen en apoyo del sector aéreo, ya que actúan en calidad de mandatarios de las aerolíneas y son un componente crítico para su distribución.
- Las bonificaciones en el precio de los billetes a los residentes en territorios insulares deben tener una plasmación en el precio final del mismo, evitando que las compañías aéreas manipulen el precio final en función de dicha bonificación.

Estas propuestas deberán garantizar en todo caso que:

- La viabilidad económica que podrán encontrar las compañías aéreas, todas privadas, para la realización de vuelos interinsulares, domésticos e internacionales a los destinos canarios.
- El precio completamente disuasorio tanto para residentes como para visitantes que podrían alcanzar en el mercado las tarifas aéreas.
- Las obligaciones de servicio público mediante el establecimiento de conexiones mínimas y precios máximos entre islas y territorio insular; necesitan ser revisadas para garantizar la concurrencia de compañías licitadoras que cubran dichos servicios.
- Potenciar el turismo interno, como primer plan de choque, estableciendo precios competitivos y ayudas directas para las y los ciudadanos que quieran viajar.
- En las acciones puestas en marcha por las Administraciones en materia de vacaciones, campamentos, etc. se debe potenciar el turismo nacional.
- Promover un espacio marítimo europeo, donde todos los servicios de envío que operan en aguas de la UE sigan la legislación de la UE y/o de los Estados miembros. Esto ofrecería condiciones de empleo justas para toda la tripulación, independientemente de su nacionalidad o lugar de residencia.
- Es necesaria una verdadera política de movilidad de mercancías y viajeros por carretera entre los distintos países de la Unión Europea, evitando atascos y paralización de las mercancías y viajeros. Así como el dumping social.



- Paralización de los procesos de liberalización de servicios esenciales en transporte ferroviario, transporte urbano... la gestión pública de estos servicios ha demostrado ser más eficaz y eficiente, como lo ha demostrado a lo largo de la crisis COVID-19. De igual modo, se debería recuperar la titularidad 100 % pública del gestor aeroportuario AENA, que debe convertirse en garante del servicio público del derecho a la movilidad y a la vez erigirse en un motor económico al servicio de la sociedad.





servicios a la ciudadanía



www.fsc.ccoo.es