

Foro Canarias [Webinar 28.05 Conectividad Aérea de Canarias](#)

PLAN DE CHOQUE TURISMO- SECTOR AÉREO.

La recuperación del turismo no podrá lograrse sin la recuperación del sector aéreo, pues no puede entenderse el primero sin el segundo teniendo en cuenta que más del 80% de los turistas internacionales vienen a España en avión. Por lo que la reactivación del turismo y su consiguiente recuperación necesita de un sector aéreo fortalecido.

El sector aéreo, además de ser fundamental para el motor de la economía como es el turismo, es un sector estratégico y generador de riqueza y empleo. El transporte aéreo contribuye en un 9,2% al PIB español, y es sumamente importante para el empleo, posibilita 1.7 millones de empleos directos, indirectos e inducidos (datos de ATAG 2018).

Como es sabido, el sector aéreo es, junto al turismo, el que está sufriendo con más intensidad esta crisis del COVID-19 y, según se ha apuntado desde el propio Gobierno, es el que más tardará en salir de esta crisis. La IATA ha cuantificado el impacto que tendrá la crisis sanitaria en el sector aéreo en España, advirtiendo que **están en riesgo 900.000 empleos**, y ha cifrado en **14.300 millones la caída de ingresos del sector en España** como consecuencia de la pérdida de casi **114 millones de pasajeros, un 41,4% menos que hace un año**. Calcula una pérdida del 4,41% del PIB español por la inactividad del sector aéreo, lo que puede suponer hasta 55.000 millones de euros.

Estas cifras demoledoras ponen de relieve la urgencia en la adopción de un conjunto de medidas de apoyo a este sector para no dejarlo caer, lo que tendría consecuencias devastadoras para la economía, el empleo y la sociedad en su conjunto.

Por ello se requiere que el Gobierno posibilite, entre otras medidas, las siguientes:

1. Acceso a la liquidez necesaria para la supervivencia del sector aéreo:

Se requiere de un plan de ayudas al sector aéreo a nivel europeo.

Adicionalmente, resulta necesario que las líneas de crédito ICO establecidas por el COVID-19 den respuesta a las necesidades de las compañías aéreas para lo que se debe garantizar una cantidad suficiente y con condiciones de aval que puedan mínimamente acercarse a las de sus competidores europeos. Se debe procurar que las compañías aéreas españolas puedan acceder en igualdad de condiciones a sus homólogos europeos a la financiación necesaria para superar esta situación de crisis, pues debe tenerse en cuenta que algunos Estados de la UE, además de terceros países, están adoptando medidas unilaterales para apoyar a sus compañías aéreas nacionales, en el marco de la decisión de la Comisión Europea que hace posible ese tipo de ayudas.

Sirva como ejemplo Reino Unido, Noruega, Francia, Países Bajos o Alemania, países con una tradición de ortodoxia económica y experiencia en análisis de riesgos, y con mucho menos dependencia estratégica del transporte aéreo que España, que lo han hecho para sus compañías nacionales.

2.- Prolongación de los ERTES más allá del 30 de junio:

Aunque valoramos la medida adoptada por el Gobierno de permitir el acceso de los trabajadores discontinuos a los Expediente de Regulación de Empleo Temporal (ERTES), consideramos que se debe ir más allá, posibilitando la ampliación de la vigencia de los ERTES consecuencia del COVID-19 tras el 30 de junio y mientras continúen los efectos de esta crisis con el objetivo de mantener el empleo y facilitar la reactivación de las organizaciones empresariales, aunque sea hibernadas.

Medidas específicas de la operativa del sector aérea:

3.- Condonación tasas aeroportuarias y de navegación aérea:

Una vez se relajen las medidas de restricción a la movilidad de la crisis sanitaria y se reanude el tráfico aéreo será necesario la adopción de medidas que incentiven y promuevan esta actividad. Ello pasa por la condonación de las tasas aeroportuarias de AENA, y las tasas de navegación aérea en ruta, cuya decisión depende de Eurocontrol, durante este período de reactivación para facilitar la recuperación del sector aéreo y contribuir así a que pueda superar la situación de asfixia económica provocada por el COVID-19.

Debe tenerse en cuenta que en otros modos de transporte, como es el caso del portuario, el Gobierno ha aprobado una reducción de tasas portuarias como medida de apoyo a este sector portuario. Entendemos que el Ejecutivo debe mostrarse igualmente sensible hacia el transporte aéreo condonando, o al menos reduciendo, las tasas aeroportuarias para contribuir a reactivar su actividad tras este 'parón' sin precedentes y, con ello, para fomentar el turismo, y así la economía y el empleo.

4.-Supresión de la tasa de estacionamiento:

Las compañías aéreas se han visto obligadas a dejar en tierra su flota por las restricciones a volar como consecuencia del COVID-19. El coste por la inactividad de los aviones se calcula en más de 7 millones de euros al mes en concepto de tasa de estacionamiento. En este sentido, aunque valoramos la decisión del Ministerio de Transporte de aplazar durante seis meses el cobro de esta tasa consideramos que esta medida no responde a las necesidades del sector aéreo y deben condonarse estos cargos durante la duración de los efectos de la crisis.

5.-Supresión alquileres de locales en las instalaciones aeroportuarias:

Defendemos la supresión en su totalidad de los contratos de alquiler en oficinas/locales arrendados por las compañías aéreas en las instalaciones de la red AENA que están inoperativos como consecuencia de la reorganización de los aeropuertos que ha llevado a cabo AENA para adaptarse al descenso de actividad y a las necesidades de la emergencia sanitaria, lo que ha conllevado en muchos casos el cierre de terminales, como ha sido el caso de las T 1, 2 y 3 en el aeropuerto de Madrid-Barajas, o el cierre de la T 2 de El Prat. Consideramos que la respuesta dada hasta ahora por el gestor aeroportuario de reducir en un 75% los alquileres de unas instalaciones que no se están usando por cierre no es suficiente, máxime cuando en otros modos de transporte, en circunstancias similares, sí se está procediendo a la suspensión de alquileres.

En el caso de ADIF, el Ministerio de Transportes ha decidido, no solo suspender el cobro de alquiler en los locales ubicados en estaciones ferroviarias que han cerrado, sino también de aquellos los locales e inmuebles que no están situados en las propias estaciones de viajeros pero que ha registrado una reducción de actividad. Consideramos que esto supone un agravio comparativo para el sector aéreo.



Contacto

Carolina Herrero

Responsable de Comunicación y Relaciones Institucionales

Gran Vía, 57 – 3º H. 28013 Madrid

www.alaspain.com

comunicación@alaesp.org

91 542 11 38 / 616 04 34 98