

Cielos que se cierran: la pandemia del COVID-19, el turismo y la industria aeronáutica.

Andrés Griffin y Nicolás Trivi¹

Cuando se lee la información y estadísticas que abarcan el avance del Covid-19 en el mapa mundial, no se puede evitar relacionarlo con la industria del turismo. De hecho, se puede plantear una hipótesis, un tanto apresurada: sin el turismo masificado en particular, y otras manifestaciones de la movilidad contemporánea en general, la pandemia nunca hubiese tomado las dimensiones que tiene hoy en día en tan corto tiempo. También es cierto será uno de los sectores más afectados y cuya recuperación será más dificultosa. Son millones de infectados, cientos de miles de muertos y una economía mundial en una pausa cargada de incertidumbre que puso en jaque la circulación de personas y de capital.

Una posible explicación para la gran repercusión mediática y política que ha tenido esta pandemia es que afecta de lleno en una clase media globalizada y cosmopolita que tiene en el turismo internacional uno de sus pasatiempos favoritos. A ellos está dirigida la enorme mayoría de los mensajes y medidas sobre la cuestión. Todos vimos las imágenes de los canales de Venecia “limpios” por la ausencia de turistas. Pues bien, lo cierto es que con esta crisis sanitaria Europa le ha puesto una pausa a un problema, el del *overtourism* o “masificación turística”, que aquejaba a buena parte de sus principales destinos y capitales históricas. A tal punto esto era un problema de relevancia, que en ciudades como Barcelona se había generado un movimiento de reacción de sus habitantes (maliciosamente bautizado como “turismofobia”), que ven cómo sus barrios y principales lugares públicos son invadidos por hordas de visitantes que alteran gravemente el ritmo de vida local.

No se trata de un problema menor a nivel urbano, ya que la masificación tiene consecuencias muy serias como la formación de burbujas inmobiliarias que llevan los alquileres a niveles exorbitantes, y en los casos más extremos al liso y llano despoblamiento de barrios históricos. Hay una serie de factores que ayudan a explicar este escenario:

- El turismo es un sector que ha venido creciendo sostenidamente a pesar de todas las crisis económicas y políticas habida y por haber (11S, crisis del 2008, gripe porcina, gripe aviar). Tal vez sea esta pandemia el desafío más serio para la actividad en mucho tiempo.
- La consolidación de un urbanismo neoliberal, que ha desregulado y privatizado la planificación urbana, permitiendo que se desplieguen nuevas formas de valorización del capital, desligadas de procesos productivos tradicionales.
- Una complejidad e integración crecientes de la red de transportes a nivel mundial, con un protagonismo indiscutido del transporte aéreo y la modalidad *low cost*, que abrió a las aerolíneas a nuevos

¹ Proyecto I+D H822 “El Atlántico Sur y sus relaciones con otras regiones de interés geopolítico mundial. Estudios de casos frente a las actuales tendencias hegemónicas”

consumidores y a una red de aeropuertos de mayor cobertura territorial. Éste es el otro gran damnificado de la crisis.

- La emergencia de nuevas clases medias que acceden por primera vez de forma sostenida al turismo internacional, provenientes de potencias emergentes como China, Rusia y Brasil. Son millones de nuevos consumidores con un nivel de consumo suntuario destacable.
- En el caso europeo, su propio proceso de integración ha sentado las bases para una mayor circulación de consumidores en el espacio turístico continental. Esto se expresa en la migración de amenidad en los márgenes meridionales del continente (concretamente, pueblos del sur de España llenos de jubilados alemanes); y en la movilidad universitaria que impulsaron el Plan Bologna y el programa Erasmus.
- La incidencia creciente del capitalismo de plataformas, mecanismos para la generación de ganancias en base a nuevas formas de precarización laboral, y la obtención de rentas extraordinarias en el tejido urbano. Aquí entran a AirBnB y otras apps como nuevos pesos pesados del mercado inmobiliario.

Las de la masificación turística son las contradicciones inherentes a cualquier proceso de democratización del consumo en el macro del capitalismo, donde la imposición acrítica de determinados modelos de consumo convierten al ejercicio de derechos cívicos (en este caso al ocio y a la libertad de movimientos) en un problema de sustentabilidad ambiental y social. Este escenario se puede alterar irremediablemente si esta crisis, que afecta especialmente a la movilidad de una clase media y alta globalizada, se profundiza. El caso del ayuntamiento de Amsterdam, que está comenzando a prohibir los alquileres temporarios para turismo en el centro histórico, puede ser un antecedente de peso a la hora de prever un escenario a mediano plazo.

Ahora bien, el Covid-19 provocó diversas reacciones en los distintos gobiernos, pero hay un denominador común: la cuarentena, siendo esta una de las soluciones más eficaces para contener los contagios y evitar una mayor propagación. Esto significó que las grandes economías afectadas por el Covid-19 tuvieran que poner restricciones a los vuelos, cerrar fronteras, suspender clases, y poner en pausa la economía. Esta pausa, que aun a ciencia cierta no se sabe cuánto durará, generó que el primer gran afectado sea el turismo, no solo los ingresos que éste genera, sino también los puestos de trabajo que dependen de este sector. Por lo pronto podemos decir que, si bien los países eventualmente irán saliendo de la cuarentena paulatinamente, no sucederá lo mismo con el turismo, ya que se prevé que las fronteras queden cerradas por mayor tiempo. Hay una gran cautela respecto a reabrir la actividad en sus distintas esferas (transporte, hotelería, servicios, etcétera). La actividad seguirá cayendo, y aunque finalmente se reanude, no se dará en las mismas circunstancias. El shock al turismo, servicios de transporte y actividades domésticas no serán totalmente recuperados hasta dentro de mucho tiempo. La Organización Mundial del Turismo ha proyectado una disminución del 20-30% en los arribos internacionales en 2020 que se traduciría en pérdidas de ingresos por turismo de US \$ 300-450 mil millones. El pronóstico del Consejo Mundial del Viaje y el Turismo es mucho más grave, anticipando una pérdida de hasta US \$ 2,1 billones en 2020. Por más que ya se han implementado programas fiscales y monetarios muy significativos, actualmente no está claro cómo estos beneficiarán al sector turístico, o si podrá estimular la demanda turística.

Una estimación que hace la Asociación Internacional del Transporte Aéreo (IATA) muestra que los ingresos por kilómetros de pasajeros serán 38% más bajos en el año 2020 que en 2019, con pérdidas de ingresos por el monto de U\$D 252 mil millones, que se puede comparar con la expectativa de una ganancia neta de US \$ 29 mil millones en 2020. Por esta causa, es que los distintos estados nacionales salieron a recatar a diversas aerolíneas. Al menos tres compañías (Scandinavian Airlines, Singapore Airlines, Virgin) y el operador turístico alemán TUI AG recibieron más de U\$D 15 mil millones en ayuda estatal, en tanto que U\$D 50 mil millones han sido otorgados a las aerolíneas estadounidenses de pasajeros. El caso más resonante es el de Lufthansa, que había anunciado el despido de 22 mil trabajadores, rescatada por el estado alemán con la condición de convertirse en el principal accionista. En varios comunicados la IATA afirma que la mayoría de las aerolíneas tienen solo tres meses de liquidez, y no llegarían a sobrevivir a un período prolongado de restricciones en el sector del transporte aéreo. Los aeropuertos, así como las aerolíneas, también se enfrentan a esta crisis financiera, con pérdidas estimadas de 76,6 mil millones de dólares en 2020. A la luz del estado muy sustancial contribuciones de ayuda, la industria aeronáutica presiona para posponer los esfuerzos de descarbonización, los activistas climáticos ya han pedido a los gobiernos que rescaten a las aerolíneas solo bajo condiciones, incluyendo un enfoque en los trabajadores, reducciones de emisiones, precios del carbono o gravámenes sobre vuelos frecuentes.

Desde el punto de vista espacial, los aeropuertos son el lugar más importante donde se materializa esta industria, puesto que se generan una gran cantidad de puestos de trabajos directo, y al mismo tiempo son espacios físicos que se han convertido en enormes *hubs* de consumo. Motivo por el cual ahora que la actividad aeroportuaria se ha desacelerado por las restricciones que fueron imponiendo los distintos países a los vuelos nacionales e internacionales, empiezan a ser los empleados de los aeropuertos (no solo estrictamente aeroportuarios, sino también comerciales y gastronómicos) los que comienzan a sufrir las consecuencias de la crisis al momento que las aerolíneas comienzan a recortar en el presupuesto y en el personal.

Si antes del estallido de la pandemia viajar en avión era un lujo relativamente accesible, hoy en día es prácticamente algo inimaginable repetir tal aventura en el corto plazo. Ya no volverán los aeropuertos atiborrados de personas, sumidos en la vorágine de la fluidez del movimiento, serán espacios mucho más vacíos y con menos vida a lo que veníamos acostumbrados. Los tiempos en el aeropuerto dejarán de ser frenéticos, y habrá que estar varias horas antes allí previo a abordar el vuelo, dado que se suman a las distintas fases del abordaje, los controles sanitarios que tendrá uno que atravesar, por eso el paisaje clásico del aeropuerto, con un movimiento incesante, se verá reconvertido completamente a halls vacíos y un espacio desértico a lo que era hace 6 meses atrás. Varias estrategias se están pensando para poder ofrecerle a los viajantes la seguridad sanitaria necesaria a la hora de abordar un vuelo, como es el caso de algunas aerolíneas que están realizando vuelos con el 70% de la capacidad del avión, para garantizar el distanciamiento social dentro de la aeronave. No caben dudas que para que estos cambios en los aeropuertos lleguen a realizarse, deberán invertirse grandes sumas de capital para poder reacondicionar la infraestructura de estos espacios, lo cual puede ser un mecanismo de canalización de inversiones y reactivación de la actividad económica.

Queda aún por ver que sucederá con la apertura de los vuelos internacionales en las distintas regiones del mundo, un ejemplo que nos puede llegar a ilustrar el futuro cercano, es la reapertura del bloque de la

Unión Europea que el ocurrió el primero de Julio, sus autoridades manifestaron que era muy poco probable que esta reapertura llegue a Estados Unidos, ya que este país ha informado más muertes e infecciones por el COVID19 que cualquier otro estado. Esta restricción a los turistas que vengan de Estados Unidos, una importante fuente de turismo a la Unión Europea, representa una reprimenda incisiva a la gestión de la administración Trump del flagelo del coronavirus.

En esta compleja tensión internacional, expresión de una disputa geopolítica de mayor envergadura, en la que se está jugando un reacomodamiento del poder mundial, Argentina se encuentra especialmente desguarnecida. Al endeudamiento externo, la pulverización de la moneda nacional y la pauperización de todos los indicadores socioeconómicos, en la lista de la pesada herencia que dejó el macrismo se deben sumar las consecuencias de la política de “cielos abiertos”. La desregulación del sector aeronáutico nacional que impulsó el ministro Dietrich es la que permite que hoy LATAM deje a 1700 personas sin empleo y pueda decidir qué rutas seguir operando en el país. Se abre así otro desafío para el gobierno nacional, que debe tener en cuenta que en la nueva normalidad que se está construyendo al calor de la lucha de clases el credo neoliberal globalista está herido de muerte, pero eso no quiere decir que la clase capitalista esté dispuesta a ceder terreno fácilmente.