

## **MEMORIA DEL TRABAJO DE FIN DE GRADO**

**La conectividad de las Islas Canarias y su influencia en la competitividad local**

**Connectivity in the Canary Islands and its influence on local competitiveness**

Autora: D<sup>a</sup> Isabel Adrián Rodríguez

Tutor: D. Jesús Francisco Hernández Hernández

Grado en Turismo

Facultad de Economía, Empresa y Turismo

Curso 2019/2020

Convocatoria de Junio

## **RESUMEN**

El presente trabajo tiene como objetivo de estudio la importancia del sector de la aviación en la creación de un sistema de conectividad moderno y eficaz durante las últimas décadas, que ha sido determinante para el desarrollo de la actividad turística en el archipiélago, cuyos inicios se remontan al siglo pasado. Si bien es cierto que el transporte aéreo ha sido fundamental para el turismo en todo el mundo, en el caso de Canarias ha sido también crucial para paliar los efectos de la fragmentación y lejanía respecto al continente europeo, así como el transporte marítimo y terrestre, que han facilitado sobre todo la movilidad entre las islas y han contribuido positivamente a la competitividad local. Con todo ello, el turismo ha experimentado un crecimiento exponencial en Canarias en las últimas décadas, a pesar de haber sufrido diversas crisis y problemas, y ello se debe, especialmente, a la conectividad externa.

Palabras claves: conectividad, transporte aéreo, fragmentación y lejanía, competitividad local

## **ABSTRACT**

The objective of the work shown below is to study the importance of the aviation sector in the creation of a modern and efficient connectivity system during the last decades, which has been decisive for the development of tourist activity in the archipelago, whose beginnings go back to the last century. Although it is true that air transport has been essential for tourism around the world, in the case of the Canary Islands it has also been crucial to mitigate the effects of fragmentation and remoteness from the European continent, as well as sea and land transport, which have mainly facilitated mobility between the islands and have contributed positively to local competitiveness. With all this, tourism has experienced exponential growth in the Canary Islands in recent decades, despite having suffered some crisis and problems, and this is especially due to external connectivity.

Key words: connectivity, air transport, fragmentation and remoteness, local competitiveness

## INDICE DE CONTENIDOS

1. Introducción .....	1
2. Marco teórico .....	2-5
2.1. Historia y trayectoria del turismo en Canarias.....	2-3
2.2. Especificidades territoriales de Canarias .....	3-4
2.3. Importancia del turismo .....	4-5
3. Insularidad .....	5-6
3.1. Ventajas .....	5-6
3.1.1. Bonificaciones fiscales y especificaciones en el ámbito turístico	
3.2. Desventajas .....	6
3.2.1. Problemática de las tarifas aéreas y las tasas aeroportuarias	
4. Conectividad .....	6-13
4.1. Evolución del sistema de transportes de Canarias .....	6-10
4.2. Accesibilidad en las islas no capitalinas .....	11
4.3. Función de los aeropuertos para el turismo y la cohesión social y territorial ..	11-12
4.4. Consecuencias ambientales de las mejoras en conectividad .....	12-13
4.4.1. Plan Estratégico de Canarias para el Turismo (PECT) 2019-2025	
4.4.2. Estudio “huella ecológica y presión turística socio-ambiental aplicado en Canarias”	
5. Desarrollo local .....	13-16
5.1. Dinamización económica dada por el turismo.....	13-15
5.2. Crisis de la quiebra de Thomas Cook y del cierre de bases de Ryanair .....	15-16
6. Repercusiones del bloqueo a la movilidad por el coronavirus COVID-19.....	17-19
6.1. Consecuencias generales del bloqueo en el transporte aéreo .....	17
6.2. Efectos en la demanda turística.....	17-18
6.3. Efectos en la oferta turística .....	18-19
6.4. Efectos sobre la conectividad .....	19
7. El proceso de descarbonización .....	19-20
8. Conclusiones .....	21
9. Bibliografía .....	22-24

## INDICE DE TABLAS

Figura 1. Aportación del turismo al PIB de Canarias y España, año 2018 .....	1
Figura 2. Evolución de la llegada de turistas totales y extranjeros a Canarias (2010-2019) .....	3
Figura 3. Gráfica de movimiento anual de pasajeros por vía marítima y aérea en Canarias (2010-2019).....	9
Figura 4. Representación de las cifras de Thomas Cook .....	15
Figura 5. Evolución de la llegada de turistas nacionales y extranjeros a Canarias .....	18
Tabla 1. Ingresos anuales generados por nacionalidades (2019).....	14

## 1. INTRODUCCIÓN

La actividad turística en Canarias se ha desarrollado gracias a la conectividad aérea, pues debido a su condición de insularidad y a la lejanía del continente europeo, resulta fundamental consolidar un sistema de transporte aéreo seguro y avanzado. Tal es su importancia, que la competitividad local en general y, en concreto, de la oferta turística del archipiélago, está condicionada por ella. Cabe destacar, además, que la conectividad interior y entre las islas han contribuido en gran medida en la mejora de las condiciones de movilidad de Canarias.

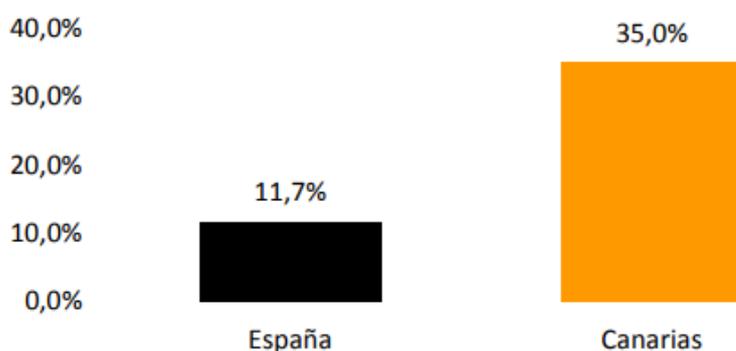
El turismo se ha constituido como una importante fuente de ingresos para nuestro archipiélago, llegando a representar el 35% del PIB total regional y alrededor del 40% del empleo total regional, según el Estudio de Impacto Económico del Turismo 'Impactur' Canarias 2018 elaborado por Exceltur. Por todo ello, Canarias se ha situado como una de las Comunidades Autónomas con mayor porcentaje de participación de la actividad turística en su economía, junto a Baleares que, a pesar de tener el turismo un mayor porcentaje de participación en su PIB regional, no supera a Canarias en cuanto a representación del empleo turístico en el empleo total. Esto se debe, principalmente, a la marcada estacionalidad de la actividad turística en dicha región (concentrada sobre todo en la temporada de verano), lo cual conlleva a un elevado número de contratos de trabajo a tiempo parcial.

Figura 1. Aportación del turismo al PIB de Canarias y España, año 2018

### Aportación del Turismo al PIB en Canarias y España (% PIB Turístico sobre total)

Año 2018 (\*Datos para España relativos a 2017)

Fuente: CSTE, CRE (INE), Estudio IMPACTUR Canarias 2018 (Exceltur)



Fuente: Estudio de Impacto del Turismo IMPACTUR Canarias 2018

Canarias es uno de los principales destinos turísticos mundiales. Con un volumen de turistas que ha superado los 15 millones en los últimos años, tiene una amplia y diversificada oferta, que no se restringe únicamente a los activos vinculados al tradicional sol y playa. Ahora bien, la mayor lejanía relativa de los principales mercados emisores, a partir de la cual se sustenta en parte su ventaja comparativa y su elevada competitividad como destino turístico, sobre todo en los meses invernales, hace que la conectividad sea un factor determinante de esta competitividad.

## **2. MARCO TEÓRICO**

### **2.1. Historia y trayectoria del turismo en Canarias**

Las primeras llegadas de pasajeros extranjeros a nuestro archipiélago datan del siglo XVII, cuando Canarias se reconocía como un lugar de parada habitual para muchos naturalistas y exploradores durante sus rutas expedicionarias. A finales de este siglo y principios del siglo XVIII, comenzaron a desarrollarse las primeras comunicaciones marítimas entre las islas y la costa occidental de África, y a finales de siglo se incrementaron los avances en las comunicaciones con el continente europeo, coincidiendo con la aparición del Grand Tour, un itinerario de viaje por Europa realizado por las clases altas de la sociedad que es considerado como el antecesor del turismo moderno.

Con todo ello, nació el primer núcleo turístico de las islas: el Puerto de la Cruz, en el norte de Tenerife, ya en el siglo XIX. Ese siglo marcó el inicio del turismo en las islas, con la creación de la primera compañía hotelera local, Compañía de hoteles y Sanatorium del Valle de La Orotava, que comenzó a desarrollar las primeras infraestructuras hoteleras en este lugar con el objetivo de atraer visitantes extranjeros, como fue el caso del hotel Taoro en el mismo municipio. A pesar de los esfuerzos, existían una serie de factores que complicaron el logro de ese objetivo: en primer lugar la ausencia de líneas navieras directas desde el continente europeo al archipiélago, y por otra parte la falta de turoperadores, pues las compañías marítimas se limitaban a la oferta de billetes de transporte de pasajeros, pero no proporcionaban alojamiento.

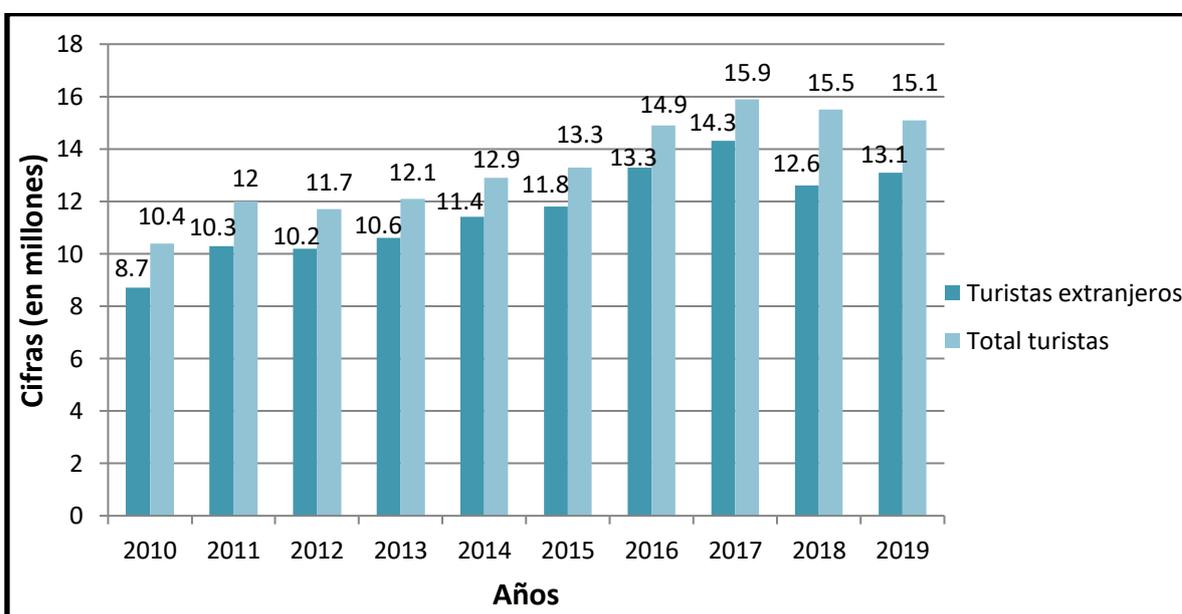
Ya a principios del siglo XX, la actividad turística comenzó a recobrar vida. Hasta entonces los únicos extranjeros que visitaban Canarias eran británicos, pero las primeras incidencias de compañías hoteleras alemanas en las islas comenzaron a atraer a los primeros turistas alemanes a las islas. Ante la creciente importancia económica y social que adquirió el turismo, no solo en Canarias sino también a nivel nacional, el Gobierno estatal de entonces creó la Comisión Nacional para el Fomento del Turismo en 1905 con la intención de atraer a un mayor número de turistas extranjeros como una nueva fuente de ingresos económicos (Revista Canarii).

Posteriormente, tras la Primera Guerra Mundial, la Guerra Civil Española y la Segunda Guerra Mundial, el turismo en las islas sufrió una gran crisis: se paralizaron los trabajos de construcción de nuevas infraestructuras y se redujo drásticamente la llegada de pasajeros a las islas. La actividad turística no volvió a retomarse hasta los años 50-60, cuando se terminaron los trabajos de restauración del hotel Santa Catalina en Las Palmas de Gran Canaria, y se inauguró el hotel Mencey en Santa Cruz de Tenerife. Fue a partir de entonces cuando comenzó a desarrollarse el turismo de masas, un modelo que continúa formando parte de nuestro modelo turístico actual, y que tenía unas características totalmente diferentes al perfil de turista que recibía el archipiélago hasta entonces: ahora los turistas visitaban Canarias únicamente para disfrutar del buen clima, del sol y sus playas. La llegada masiva de turistas aceleró la modificación del modelo turístico que existía: la oferta hotelera se expandió hacia las regiones meridionales de las islas capitalinas, que eran las que concentraban la mayor parte de la actividad turística, por lo que fue en esta época cuando se consolidaron los principales núcleos turísticos que conocemos hoy en día (Maspalomas, Playa del Inglés, Adeje, Arona, etc.). El turismo continuó creciendo

exponencialmente, por lo que se expandió la oferta hotelera a las islas de Fuerteventura y Lanzarote mientras que el resto (La Palma, El Hierro y La Gomera) quedaron excluidas de ese proceso de desarrollo del turismo de masas.

La llegada del siglo XXI marcó, sin duda, un antes y un después en el modelo turístico de las islas. Continuaban llegando turistas que viajaban a Canarias en busca del sol y la playa, pero surgieron nuevas actividades de aprovechamiento de los espacios rurales y la naturaleza en general y, por tanto, nuevas modalidades de turismo que contribuyeron principalmente al fomento de la concienciación medioambiental. La diversificación del sector y la aparición de distintos modelos turísticos conllevaron a un incremento importante de las cifras de llegadas anuales de turistas, sobre todo a partir de la segunda década del presente siglo.

Figura 2. Evolución de la llegada de turistas totales y extranjeros a Canarias (2010-2019)



Fuente: ISTAC. Elaboración propia.

Esta gráfica representa, en las barras de color oscuro, el total de turistas extranjeros que visitaron las islas cada año, y en las de color claro, la suma de las cifras de turistas extranjeros y residentes en España. Se puede observar la importancia del turismo extranjero en las cifras totales de turistas que llegan a Canarias, representando más de la mitad del total. El aumento exponencial de llegadas de turistas extranjeros que han llegado al archipiélago durante la última década ha sido posible gracias a los aeropuertos internacionales de los que dispone Canarias (Aeropuerto de Fuerteventura, Aeropuerto de Lanzarote, Aeropuerto de Gran Canaria y Aeropuerto Reina Sofía o Tenerife Sur), que han consolidado un sistema de conectividad externa seguro y eficaz.

## 2.2. Especificidades territoriales de Canarias

En primer lugar, cabe destacar que Canarias, al encontrarse a unos 1200 km aproximadamente de la Península Ibérica y ser así el territorio más meridional de España, forma parte de las Regiones Ultraperiféricas (RUP) de la Unión Europea. Se denominan RUP a algunos territorios

que, a pesar de estar geográficamente alejados del continente europeo, forman parte de Francia, de Portugal o de España, todos estados miembros de la Unión Europea y están incluidas en las políticas comunitarias de la misma (concretamente en el artículo número 349 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea de 2009). Así, el conjunto de territorios que poseen esta distinción junto a Canarias son: Guadalupe, Guayana Francesa, Martinica, Reunión y Mayotte (departamentos franceses de ultramar), la colectividad de ultramar francesa de San Martín, y las regiones autónomas portuguesas de Madeira y Azores.

Además de la especificidad de Región Ultraperiférica de la Unión Europea, la insularidad o división del territorio es la principal característica de nuestro archipiélago, a la que se le suma la condición de doble insularidad, que es aquella que establece diferencias o desventajas entre las islas capitalinas (Tenerife y Gran Canaria) y las no capitalinas (La Palma, El Hierro, La Gomera, Fuerteventura y Lanzarote). La doble insularidad se ve reflejada en diversos ámbitos, principalmente en el tamaño económico y en la accesibilidad, siendo este último aspecto el eje central de este proyecto.

### **2.3. Importancia del turismo**

En las últimas décadas, las diferencias de posibilidades entre las islas capitalinas y las no capitalinas se han visto reducidas gracias a la aparición del turismo en el archipiélago, y a medida que ha incrementado la actividad turística en las islas, se han mejorado las políticas que regulaban esta materia y se han creado otras nuevas. Tal es así, que el sector turístico ha llegado a considerarse como un pilar fundamental para el sistema económico de Canarias y, por tanto, para el desarrollo local.

Con el fin de contextualizar la llegada del turismo a las islas, cabe destacar que anteriormente al boom turístico de los años 60, el motor económico del archipiélago seguía siendo fundamentalmente la agricultura, a pesar de que ya a principios del siglo XX no tardaron en aparecer los primeros movimientos obreros y el proletariado urbano en Canarias debido al escaso desarrollo industrial del archipiélago en aquella época. Por aquel entonces dominaban los caciques, los terratenientes y los aguatenientes, hasta la llegada del turismo alrededor de los años 70, que cambió por completo la economía de las islas.

Los mayores cambios del empleo por sectores en Canarias se registraron entre las décadas de los 50 y los 80, coincidiendo con los grandes avances en materia de transporte aéreo. Según datos del ISTAC y de la Renta Nacional de España, en 1955 se registraron alrededor de 196.000 empleos en el sector primario y entorno a 96.000 en el sector terciario o sector servicios. Sin embargo, en la década de los 80 la ocupación del sector primario se redujo por debajo de los 88.000 (un 55,53% menos) mientras que el empleo en el sector servicio se incrementó un 188,05% hasta superar los 275.000 puestos de trabajo.

El desarrollo maduro del turismo a finales del siglo pasado conllevó importantes mejoras en infraestructuras, entre las que destacan las autopistas, la construcción del aeropuerto de Tenerife Sur y la llegada de inversiones extranjeras como un pilar fundamental para impulsar y estructurar la oferta hotelera. Las mejoras en la conectividad externa que se llevaron a cabo en aquella época conllevaron a un crecimiento exponencial del turismo, un sector que se había

convertido en una fuente de creación de nuevos puestos de trabajo, lo cual contribuiría a una mejora de la calidad de vida y del sistema económico y social de la población canaria.

### **3. INSULARIDAD**

#### **3.1. Ventajas**

##### *3.1.1. Bonificaciones fiscales y especificaciones en el ámbito turístico*

La condición de lejanía de Canarias respecto a la Península Ibérica y al continente europeo, así como la insularidad, no solo se conciben como algo negativo, sino que también reportan una serie de beneficios. El encuadre geográfico en el que se sitúa el archipiélago es estratégico, pues se ha determinado como un “punto de unión” entre América, Europa y África, por lo cual las Islas Canarias son consideradas como un enclave ideal para el desarrollo del tejido empresarial nacional e internacional, lo cual supone una ventaja competitiva para las islas.

En este sentido, el archipiélago canario tiene algunas singularidades económicas y fiscales respecto al resto de territorios del país, recogidas en el Régimen Económico y Fiscal de Canarias (REF), un instrumento mediante el cual Canarias se relaciona económicamente con el resto del Estado, y que tiene como objetivo principal paliar los sobrecostes asociados a la lejanía y la insularidad a los que ha tenido que hacer frente el archipiélago, mediante un conjunto de políticas compensatorias. A pesar de formar parte de nuestro sistema económico desde la incorporación de Canarias a la Corona de Castilla, y posteriormente la creación de los Puertos Francos, se reconoció por primera vez como marco legal en la Ley 30/1972. Esta ley se ha ido modificando a lo largo de las últimas décadas con el objetivo de establecer un conjunto de medidas económicas y fiscales destinadas a la promoción del desarrollo económico y social del Archipiélago, así como proveer a Canarias de los instrumentos y modificaciones necesarias en cada etapa. La última modificación realizada de esta Ley se recoge en la Ley 8/2018, que regula las medidas económicas, las especialidades en imposición directa y la Zona Especial Canaria (ZEC).

El Régimen Económico y Fiscal también contempla la actividad turística, concretamente en la parte fiscal del mismo. En el artículo 19 de la última modificación del REF, la de la Ley 8/2018, se recoge el Plan Estratégico de Turismo de Canarias, que incluye “incentivos a la inversión en el sector que se orientarán preferentemente a la reestructuración del mismo, modernización de la planta turística de alojamiento, a la creación de actividades de ocio complementarias de las alojativas y la potenciación de formas de turismo especializado y alternativo”. Además, se establecen pautas para el fomento y desarrollo del empleo y la formación profesional mediante un Plan específico de formación profesional en el sector turístico, para la promoción diferenciada de Canarias en las campañas de promoción turística exterior que realice el Estado, y la financiación de un Plan de inversiones públicas en infraestructuras en las áreas turísticas, con el objetivo de alcanzar el nivel de calidad necesario y mantener la rentabilidad social del sector. De esta forma se materializa la realización de inversiones en las islas, lo cual influye en unos costes más bajos y, por tanto, se incrementaría la competitividad de la oferta alojativa.

A pesar de no tener una relación directa con el sector del turismo, el REF incluye otro tipo de bonificaciones fiscales que fomentan, entre otros aspectos, las inversiones productivas, la

competitividad de las empresas y, en definitiva, el desarrollo económico y social del archipiélago, y que podrían tener una implicación indirecta en el sector turístico.

### **3.2. Desventajas**

#### *3.2.1. Problemática de las tarifas aéreas y las tasas aeroportuarias*

A pesar de que Canarias dispone de algunas bonificaciones fiscales debido a la situación geográfica en la que se encuentra y a la condición de territorio insular, existen algunos aspectos negativos relacionados con la conectividad y las infraestructuras aeroportuarias. En primer lugar, es conveniente hablar de las tasas aeroportuarias, un importe aplicado a los billetes de avión que representa la utilización de los servicios e infraestructuras de los aeropuertos, así como los costes de personal a los que deben hacer frente las aerolíneas. Estas tasas varían en función de la compañía con la que se realice el viaje, del aeropuerto, de la duración del vuelo, las escalas, la seguridad o, incluso, el coste del carburante en el momento de la compra del billete. En el caso de España, AENA es la entidad que se encarga de la gestión y mantenimiento de los aeropuertos de todo el país, por lo que tiene la función de cobrar estas tasas a los pasajeros y también a las aerolíneas, que deben hacer frente unos costes de utilización de las pistas de aterrizaje y otros equipamientos, costes que en algunas ocasiones trasladan a los billetes de los pasajeros.

Las tasas aeroportuarias han estado siempre sujetas a debate, y ha sido un tema que ha generado diferentes opiniones para AENA y para las propias aerolíneas. Mientras AENA se ha mantenido firme durante los últimos años en su teoría de congelar el importe de las tasas, las aerolíneas y otras empresas del sector de la aviación a nivel nacional han realizado estudios y han luchado por lograr un descenso de las mismas. En este sentido, el sector aéreo sostiene que una reducción del importe de las tasas supondría una reducción en los costes de los billetes, lo cual conllevaría a un aumento de demanda al que las aerolíneas responderían con un aumento de la oferta de billetes.

## **4. CONECTIVIDAD**

### **4.1. Evolución del sistema de transportes de Canarias**

Debido a su carácter insular y a su lejanía con respecto al resto de territorios de España y al continente europeo, Canarias ha desarrollado su sistema de transportes en base a tres necesidades: la conectividad con el exterior, entre islas y dentro de cada isla.

La conectividad exterior, que incluye tanto los viajes entre Canarias y la Península como entre Canarias y otros territorios internacionales, se basa principalmente en el transporte aéreo. Cabe destacar, en este sentido, que Canarias es la Comunidad Autónoma de España con más infraestructuras aeroportuarias, pues 7 de las 8 islas que conforman el archipiélago tienen un aeropuerto, excepto la isla de Tenerife en la que se han construido dos.

Las primeras infraestructuras aeroportuarias que se construyeron en Canarias datan de principios del siglo pasado, cuando se inauguraron el aeropuerto de Gando en Gran Canaria, y casi al mismo tiempo, el aeropuerto de Los Rodeos en el norte de Tenerife. En aeropuerto de Gando se inauguró en 1930, pero no fue hasta 1933 cuando se realizó el primer vuelo de

transporte de pasajeros, que en 1935 se convertiría en una línea de conexión fija entre Madrid y Canarias. Por otro lado, el aeropuerto de Los Rodeos tiene una historia más compleja: tras la petición de la aerolínea Lufthansa para enlazar Berlín y Tenerife en una conexión con escala en Sevilla, se acondicionó el terreno en el que posteriormente se construiría el aeropuerto, y en 1929 recibió ese primer vuelo procedente de Sevilla. Las obras de adecuación de la pista y construcción de la terminal de pasajeros concluyeron en 1943, pero no fue hasta 1946 cuando se declaró como aeropuerto aduanero abierto a todo tipo de tráfico nacional e internacional.

Las características de los aviones que traían pasajeros a Canarias mejoraron considerablemente a partir de entonces. Las primeras aeronaves que trajeron turistas a las islas en 1952 hacían trayectos largos, por lo que su interior estaba diseñado para que los pasajeros no pasaran demasiado tiempo en sus asientos. Se trataba de cuadrimotores de dos pisos de la compañía inglesa Aquila Airways, que conectaban la ciudad de Southampton con Lisboa, Madeira y Gran Canaria. Algo más tarde, en 1954 la creación de la Comisión Europea de la Aviación Civil supuso la protección de los derechos de los vuelos chárter, lo cual conllevó al comienzo de la llegada del turismo de masas a las islas en este tipo de vuelos.

Las compañías que operaban en aquella época en Canarias empleaban aviones con motores de hélice, que posteriormente se sustituyeron por aviones bimotores de hélice tipo DC-3, y una velocidad operativa baja, lo cual conllevaba a unos elevados costes del transporte y numerosos problemas relacionados con la seguridad y la rentabilidad de los trayectos. Más adelante comenzaron a realizarse vuelos entre el continente europeo y Canarias empleándose aviones de mayor capacidad y mayor velocidad, como fue el caso del trayecto Bruselas-Barcelona-Madrid-Gran Canaria-Tenerife que comenzó a operar la compañía aérea belga KLM, en aviones cuatrimotores de pistón tipo DC-6B con capacidad para casi 100 pasajeros y velocidades que alcanzaban los 500 kilómetros por hora.

Tras la Guerra Civil Española y la Segunda Guerra Mundial, el desarrollo del transporte aéreo en las islas se vio ralentizado debido a la gran crisis económica de la época, y no fue hasta los años 60 cuando aparecieron los aviones con motores a reacción, que propiciaron un incremento considerable de la afluencia de pasajeros en los aeropuertos de las islas, así como la llegada directa de pasajeros internacionales (principalmente del Reino Unido y Alemania).

Una vez se reanudaron las mejoras en las infraestructuras aeroportuarias (tanto en las pistas como en las terminales de pasajeros), comenzaron a operar los primeros vuelos que traían grandes grupos de turistas a las islas, como fue el caso del Boeing 747 o Jumbo de la compañía alemana Cónдор que trajo a Canarias 400 turistas marcando un hito histórico a nivel mundial al convertirse en el primer avión de este tipo que realizaba un vuelo en régimen chárter. A partir de entonces se incrementaron los trabajos para estructurar un sistema de conectividad externa más eficaz, que permitiera a Canarias acoger a un mayor número de turistas. Este objetivo se cumplió cuando el aeropuerto del sur de Tenerife comenzó a prestar sus servicios en 1978 y a recibir prácticamente la totalidad del turismo chárter que llegaba a la isla, conformándose así un gran espacio turístico en esa vertiente de la isla que se ha mantenido hasta la actualidad.

En el resto de las islas, el despegue de la actividad turística no se produjo tan rápidamente. En las islas más orientales no se vio hasta la década de los 70 en el caso de Lanzarote, y a finales de los 80 en Fuerteventura, tras ampliar ambas islas las pistas de aterrizaje de sus respectivos aeropuertos para comenzar a recibir vuelos chárter internacionales. En cuanto a las denominadas "islas verdes" (La Palma, La Gomera y El Hierro), cabe destacar el caso de La Palma pues, a pesar de que el aeropuerto de Mazo se encontraba operativo desde 1980 y habían ampliado la pista para posibilitar la llegada de las aeronaves de reacción, no fue hasta 1987 cuando comenzó a recibir vuelos chárter internacionales.

Las continuas mejoras en infraestructuras ya existentes, especialmente de las terminales de pasajeros, trataban de adaptarse al crecimiento de la demanda turística del archipiélago y todo ello, sumado a los avances tecnológicos aplicados a los transportes, supuso el inicio de un desarrollo económico exponencial para las islas, que cada vez eran más aclamadas por los turistas internacionales.

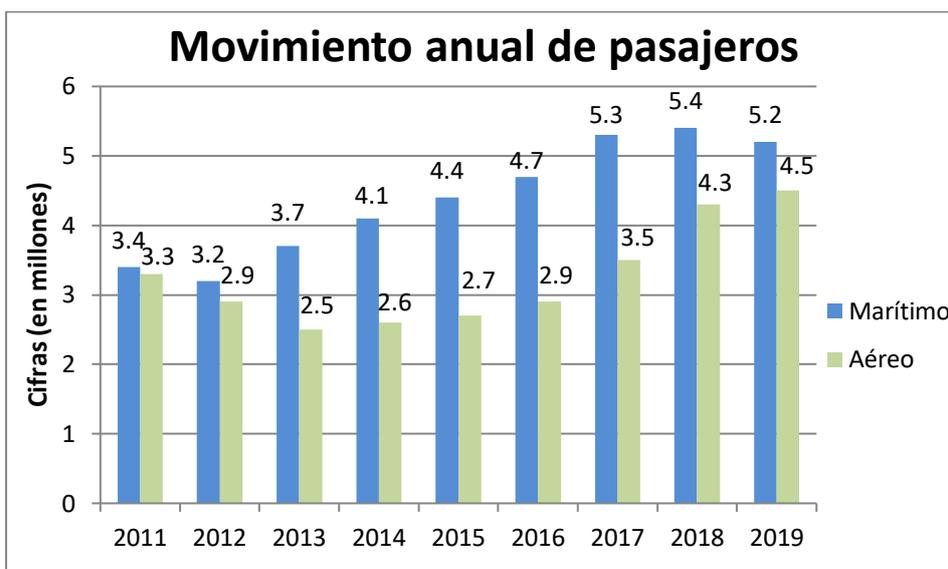
Si bien es cierto que el transporte aéreo es fundamental para el desarrollo económico y social de Canarias, como lo es también para la llegada de turistas a las islas, si analizamos el movimiento de pasajeros a nivel interinsular se observa que, según datos oficiales del Instituto Canario de Estadística (ISTAC), el transporte marítimo se posiciona como el medio de transporte más utilizado por los canarios para este tipo de viajes (véase Figura X).

Las conexiones marítimas entre islas comenzaron a funcionar a finales del siglo XIX con una flota de vapores y motonaves conocidos como "correillos" que cubrían dichas líneas transportando pasajeros, carga y correspondencia. A principios del siglo XX se incorporaron a dicha flota nuevos vapores construidos en astilleros ingleses, que cubrirían durante las siguientes décadas las líneas de transporte de mercancía y pasajeros interinsulares y con la costa del África Occidental Española y que, a partir de la década de los sesenta y setenta y de manera escalonada, fueron retirados y sustituidos por buques más contemporáneos.

El transporte marítimo en Canarias ha seguido una dinámica ascendente durante los últimos años, como se puede ver en la figura X, a pesar de la crisis económica. Existen actualmente una docena de líneas que operan trayectos marítimos regulares de transporte de pasajeros y carga entre las islas, siendo los principales operadores Naviera Armas y Fred Olsen. La conectividad por vía marítima es fundamental no solo para el desarrollo socioeconómico del archipiélago, sino también para reducir los efectos de la división territorial y mejorar la accesibilidad.

Si bien es cierto que el transporte marítimo en Canarias ha sido el principal medio de transporte para los viajes entre islas, cabe destacar que el desarrollo del transporte aéreo a partir de la década de los 60 se ha concebido hasta la actualidad como un medio alternativo para viajar entre las islas. El aumento de la demanda turística de la época obligó a las autoridades y a las aerolíneas a ampliar la oferta de vuelos, y fue en 1989 cuando Binter, una empresa que hasta entonces pertenecía a Iberia, se desvinculó de la misma y comenzó a operar vuelos interinsulares en Canarias.

Figura 3. Gráfica de movimiento anual de pasajeros por vía marítima y aérea en Canarias (2010-2019)



Fuente: ISTAC. Elaboración propia.

En el gráfico superior se representan las cifras de pasajeros que viajan entre las islas utilizando el transporte marítimo, en las barras de color azul, y las cifras de vuelos interinsulares en las barras de color verde. Se puede observar cómo, a pesar de que el transporte aéreo se ha ido desarrollando durante las últimas décadas con la aparición de nuevas aerolíneas de bajo coste y las mejoras en tecnología e innovación, la población canaria sigue prefiriendo viajar en barco entre las islas, llegando a mantenerse estable el número de pasajeros entre los 4 y los 5 millones. Este crecimiento exponencial puede estar relacionado con el auge del turismo, pues existen numerosas excursiones entre islas de ida y vuelta en una misma jornada que, sin duda, contribuyen positivamente al crecimiento de las cifras de pasajeros en los puertos canarios a lo largo de los últimos años.

En tercer lugar, en cuanto a la conectividad interna de cada isla, se debe tener en cuenta la dificultad de construir un sistema de transporte terrestre sólido en un archipiélago tan fragmentado y con una orografía tan singular. El transporte terrestre en las islas se basa principalmente en los vehículos privados, lo cual se ha convertido en un problema debido al incremento demográfico de las islas en los últimos 20 años (según el ISTAC, en 1999 la población canaria se situaba en alrededor de 1.700.000 personas, mientras que en el pasado año 2019 esa cifra superó los 2 millones de habitantes), una situación que ha dado lugar a una sobrecarga de las infraestructuras de transporte y de las vías existentes. Esta problemática se agrava en las islas capitalinas, Tenerife y Gran Canaria, pues son las que concentran la mayor parte de la actividad económica y laboral del archipiélago.

Canarias dispone hoy en día de un sistema de conectividad terrestre generalmente eficiente, adaptado a las necesidades de toda la población y reforzado con un sistema de transporte público fundamental para la movilidad de muchas personas. El verdadero problema se encuentra en el transporte individual pues, a pesar de que las empresas de transporte público ofrecen cada

vez más facilidades en cuanto al número de líneas que operan, los horarios y la adquisición de bonos de viaje a los usuarios en general, y sobre todo a los colectivos que más utilizan este tipo de transporte (jóvenes y personas mayores), se sigue hablando de una sobrecarga de vehículos particulares en las islas.

Todo ello conlleva una serie de efectos positivos y negativos si lo aplicamos a las zonas turísticas de las islas. La principal consecuencia de esta sobrecarga de vehículos particulares en las islas, motivada por el auge de las empresas de alquiler de vehículos, es la saturación de dichas zonas, lo cual tiene una serie de consecuencias que se resumen principalmente en un malestar general por parte de la población local, y mayores esfuerzos en las labores de limpieza y mantenimiento de los espacios públicos. En el caso de Tenerife, existen tres núcleos poblacionales, la zona turística del sur, el área metropolitana y la zona residencial del Valle de la Orotava, que confluyen en las autopistas del norte y la autopista del sur, quedando principalmente colapsados los tramos de autopista cercanos al área metropolitana, que es donde se concentra la mayor parte de la actividad económica, laboral y académica (las 10 facultades de la Universidad de La Laguna se concentran en el municipio de San Cristóbal de La Laguna). Por tanto, a pesar de que la isla dispone de una amplia red de carreteras, la gran cantidad de vehículos individuales y de alquiler, se producen atascos permanentes sobre todo en las autopistas, pues son el punto en el que confluyen los tres núcleos poblacionales mencionados anteriormente. Como efecto positivo, es de destacar las facilidades de movilidad que ofrecen las empresas de transporte público a los turistas que eligen nuestras islas como destino para pasar sus vacaciones, pues dichas entidades trabajan constantemente para ampliar los horarios y las líneas de guaguas con el objetivo de ofrecer a los visitantes seguridad a la hora de salir del núcleo en el que se encuentren alojados.

Dado que el presente proyecto tiene como eje principal la conectividad, y a modo de conclusión de este apartado sobre los sistemas de transportes en Canarias, es conveniente incluir una breve explicación de la importancia del Eje Transinsular de Transportes de Canarias o Red Transcanaria de Transportes en el funcionamiento de los transportes aéreos, marítimos y terrestres. El sistema de conectividad de Canarias se acoge a este proyecto de movilidad basado en la mejora de la accesibilidad entre las islas, así como en el interior de cada una, y cuyo objetivo principal es facilitar la cohesión territorial, social y económica del archipiélago. Más concretamente, este Eje trata de fomentar las nuevas tecnologías aplicadas al transporte, potenciar y optimizar los transportes públicos existentes y desarrollar nuevos medios de transporte en las islas, sobre todo en Tenerife y Gran Canaria, pues en ellas se centra la mayor parte de la actividad productiva de Canarias, así como la mayor parte de la actividad turística.

A modo de conclusión, cabe reincidir en la importancia de la configuración de un sistema de transportes eficiente para la cohesión territorial de Canarias, pero sobre todo en las infraestructuras aeroportuarias, que son fundamentales para el archipiélago como destino turístico.

## **4.2. Accesibilidad en las islas no capitalinas**

El turismo en las islas no capitalinas comenzó a desarrollarse mucho más tarde que en Tenerife y Gran Canaria, siendo concretamente Lanzarote y Fuerteventura las primeras en comenzar a recibir turistas extranjeros, aproximadamente a mediados del siglo pasado. El motivo por el que estas dos islas no capitalinas hayan desarrollado su actividad turística desde hace décadas se basa en sus condiciones climáticas y en sus enormes extensiones de playas vírgenes, de arena blanca y agua cristalina, pero en el resto de islas (La Palma, El Hierro y La Gomera) la situación es distinta. Estas tres islas se denominan actualmente las Islas Verdes, teniendo incluso su propia regulación del turismo, del suelo, de infraestructuras, etc.

En cuanto a la conectividad aérea, estas tres islas han sufrido en mayor medida las consecuencias de una orografía marcada por los barrancos y las altas montañas. En el caso de la isla de La Palma, cabe destacar que, a pesar de ser la más grande de las tres, no ha reunido las condiciones naturales adecuadas para recibir vuelos de cualquier tipo. Actualmente, ofrece varias conexiones semanales con Madrid y algunas ciudades europeas de Alemania, Países Bajos y Reino Unido, pero las conexiones más frecuentes se establecen con las islas de Tenerife y Gran Canaria. Por su parte, las pistas de los aeropuertos de El Hierro (inaugurado en 1972) y La Gomera (el más reciente de Canarias, inaugurado en 1999) no poseen actualmente la longitud necesaria para recibir aeronaves desde el extranjero, quedando las conexiones aéreas limitadas a los aeropuertos de Tenerife Norte, Gran Canaria y La Palma.

Las islas verdes se comunican entre sí por vía marítima principalmente, por lo que durante el pasado año 2019, tanto Naviera Armas como Fred Olsen reforzaron la frecuencia y horarios de los viajes por mar. Constantemente se trabaja para mejorar la conectividad de estas tres islas, tanto por vía marítima como por vía aérea, pues las escasas conexiones que han tenido siempre con el resto del archipiélago han condicionado la movilidad de las personas que residen en estas islas, además de suponer un problema para el desarrollo económico local.

## **4.3. Función de los aeropuertos para el turismo y la cohesión social y territorial**

A pesar de que el archipiélago, en general, ha tenido siempre buenas conexiones marítimas, en los últimos años se ha visto un incremento tanto en la oferta como en la demanda de plazas aéreas en los vuelos que conectan no solo las islas entre sí, sino también las islas con la península y con otros países.

En cuanto al turismo, es innegable que las infraestructuras aeroportuarias del archipiélago son y han sido cruciales para el desarrollo turístico regional, pues se ha podido comprobar el crecimiento exponencial de la llegada de turistas a las islas tras la construcción del aeropuerto Reina Sofía en el sur de Tenerife en la década de 1970, así como la mejora de las infraestructuras del aeropuerto de Gran Canaria y el incremento de inversiones extranjeras para ampliar la oferta turística de las islas.

Previamente, durante la década de 1960, las islas fueron desarrollando poco a poco su actividad turística concentrada mayormente en las zonas del sur, siendo pionero el proyecto de desarrollo de Maspalomas, en la isla de Gran Canaria, y siguiendo el sur de Tenerife ese ritmo de

crecimiento descontrolado. Esta primera fase de desarrollo turístico se basaba en un modelo turístico de sol y playa con una modalidad de alojamiento que incluía apartamentos y hoteles de dos o tres estrellas. La crisis del petróleo de 1973 provocó una época de recesión en la actividad turística de las islas, afectando principalmente a la llegada de turistas como en el desarrollo de infraestructuras.

A partir de los 80 comienza lo que se considera la fase de crecimiento del turismo en Canarias, marcada por actividades turísticas complementarias, mejoras en la calidad y cantidad de las infraestructuras hoteleras y extrahoteleras y, por supuesto, un crecimiento exponencial de turistas, llegando a contabilizarse 5 millones de llegadas en 1990. Fue en esta época cuando nació la marca Costa Adeje del municipio tinerfeño de Adeje, mientras Gran Canaria tenía problemas para adaptar la infraestructura hotelera a las necesidades de los turistas. En los años 90 el archipiélago volvió a sufrir otra crisis marcada por la Guerra del Golfo y pérdida de poder de los inversores, pero pronto se recuperó con el aumento de la competencia entre inversores locales y las grandes cadenas hoteleras internacionales.

La entrada del nuevo siglo supuso para las islas el inicio de la fase de madurez: la oferta turística se dividió en segmentos, se incrementó la llegada de turistas que buscaban experiencias de lujo y se aumentó también la calidad de la oferta complementaria. El nuevo modelo turístico de las islas se basaba en la calidad y la diferenciación, siendo el objetivo principal común la creación de leyes y normativas para regular el uso del suelo y de los recursos naturales de Canarias. Durante los primeros años de la década de los 2000 se trabajó en la Moratoria Turística, una ley que se basa en frenar toda actividad de construcción de nuevas infraestructuras hoteleras exceptuando algunos casos como, por ejemplo, los proyectos de rehabilitación y remodelación. En esta época, el turismo empezó a generar importantes ingresos para el PIB de Canarias, así como numerosos puestos de trabajo en el sector, aunque actualmente se considera necesario un cambio de modelo turístico en el archipiélago.

#### **4.4. Consecuencias ambientales de las mejoras en conectividad**

A pesar de que la situación de la actividad turística de Canarias mejoró considerablemente tras el desarrollo de las infraestructuras aeroportuarias y de alojamiento gracias a los avances tecnológicos, la llegada de turistas al archipiélago también ha generado consecuencias negativas para el medio ambiente. Se han masificado algunas zonas de las islas, siendo las más destacables Costa Adeje en Tenerife y Maspalomas en Gran Canaria, lo cual ha conllevado a un incremento del consumo de agua y luz en dichas áreas respecto a las zonas residenciales. Ello ha generado una sensación de malestar general en la población local, que se ha visto obligada a instalarse en otras zonas de las islas debido a la saturación que ha provocado la actividad turística, y ha dado lugar a una mayor generación de residuos que incrementan el problema de la gestión de los mismos que sufre Canarias debido a su condición de territorio fragmentado. Otros problemas ambientales derivados de la masificación se basan, sobre todo, en la contaminación acústica y del aire no solo en las zonas más turísticas, sino en las islas en general.

Centrándonos en ese último aspecto y debido a que el objetivo de este proyecto es analizar la influencia de la conectividad en el ámbito local, concretamente la conectividad aérea, considero

conveniente destacar dos planes de acción que ha desarrollado el Gobierno de Canarias en materia de turismo y, concretamente, en el ámbito de la movilidad:

#### *4.4.1. Plan Estratégico de Canarias para el Turismo (PECT) 2019-2025*

En este Plan se desarrollan distintas estrategias y acciones dirigidas a las áreas de formación, conectividad, sostenibilidad, generación de demanda, regulación de normativa turística e inteligencia desde la datificación. En cuestiones de conectividad y sostenibilidad, este plan tiene como eje principal la movilidad, pues en él se aboga por el fomento de un sistema de movilidad sostenible que vaya en concordancia con los Planes de Movilidad Urbana Sostenibles que se elaboran en los ayuntamientos, con el objetivo de fomentar distintas formas de desplazamiento que sean compatibles con el crecimiento económico, la cohesión social, la seguridad vial y la defensa del medio ambiente.

#### *4.4.2. Estudio “huella ecológica y presión turística socio-ambiental aplicado en Canarias”*

Por otro lado, el estudio de la huella ecológica y la presión turística socio-ambiental aplicado a Canarias analiza estos dos indicadores (la huella ecológica y la presión turística) para establecer relaciones entre la huella ecológica energética y la densidad turística en el archipiélago. Las conclusiones de este estudio apuntan a una importante presión turística socio-ambiental en las islas como destino, que se manifiesta en la alta huella ecológica y la elevada huella ecológica energética, además de observarse un comportamiento espacial diferenciado entre las islas occidentales, menos desarrolladas turísticamente y con menor grado de presión socio-ambiental, y las más orientales, con un grado mucho mayor de desarrollo turístico.

## **5. DESARROLLO LOCAL**

### **5.1. Dinamización económica dada por el turismo**

El constante crecimiento de las cifras de llegadas de turistas a lo largo de los años (en 2010 llegaron 12.177.544 pasajeros a las islas, mientras que en 2019 se registraron 17.737.398 llegadas según datos del ISTAC) ha conllevado a un aumento de la oferta de camas turísticas en el archipiélago y, sobre todo, se ha incrementado la empleabilidad en el sector, situándose la cifra de ocupación en 277.281 personas a finales de 2019, según los datos de la Encuesta de Población Activa realizada por Turespaña.

A pesar de las buenas cifras de llegadas de turistas y personas ocupadas en el sector, existe un problema que tanto las administraciones locales como las empresas tratan de solucionar cada año: el gasto del turista en destino. De acuerdo con la Encuesta sobre el Gasto Turístico elaborada trimestralmente por el ISTAC, el gasto turístico en Canarias bajó un 6,54% interanual en 2019, así como el gasto medio por turista y día, que se situó en 138,88€, un 3% menos respecto al año 2018. El gasto que realizan los turistas en destino supone una fuente de ingresos importante no solo para las empresas, sino también para las administraciones locales, pues son las que se encargarían de revertir esos ingresos en la cuantía de gasto público anual destinado al turismo, normalmente en forma de mejoras de infraestructuras turísticas o ayudas a las pequeñas empresas del sector.

Como he destacado en la introducción del presente proyecto, según datos del año 2018 recogidos en la Encuesta del Impacto Turístico IMPACTUR en Canarias, el turismo representa un 35% del PIB regional y concentra el 40% del empleo total del archipiélago. Estas cifras positivas contrastan con la cuantía de gasto público destinado a la actividad turística por parte del gobierno regional, que representa un 10'9% del total. Cabe destacar, además, que más de la mitad de los ingresos generados por turismo provienen de los turistas extranjeros, principalmente de los que llegan de Reino Unido y Alemania.

*Tabla 1. Ingresos anuales generados por nacionalidades (2019)*

<b>Países de origen</b>	<b>2019 (Valor absoluto)</b>
<b>Reino Unido</b>	Mill. 4.760€
<b>Alemania</b>	Mill. 3.054€
<b>España</b>	Mill. 1.484€
<b>Bélgica</b>	Mill. 425€
<b>Francia</b>	Mill. 561€
<b>Holanda</b>	Mill. 590€
<b>Italia</b>	Mill. 555€
<b>Países Nórdicos</b>	Mill. 1.704€
<b>Suiza</b>	Mill. 343€
<b>Otros países</b>	Mill. 1.185€

Fuente: ISTAC. Elaboración propia.

El empleo que ha generado el sector turístico en las islas ha sido crucial para la dinamización de la economía en las islas, pues se ha calculado que el turismo genera alrededor del 40% del empleo total en Canarias. Según los análisis estadísticos, en el último cuatrimestre del pasado año 2019 y a pesar de la quiebra del gran turoperador Thomas Cook en el mes de septiembre, la ocupación en este sector aumentó un 1'9% más que en el último cuatrimestre de 2018, representando una mayor subida el sector de la hostelería. Sin embargo, y a pesar de las buenas cifras de empleo en turismo registradas en los últimos dos años, uno de los aspectos más preocupantes es la baja cualificación, en general, de las personas que trabajan en el sector, lo cual conlleva ciertas condiciones de precariedad. Para solucionar esos problemas, se han creado planes de formación para los trabajadores del sector, que dotarán a los servicios turísticos de las islas de una mejor calidad.

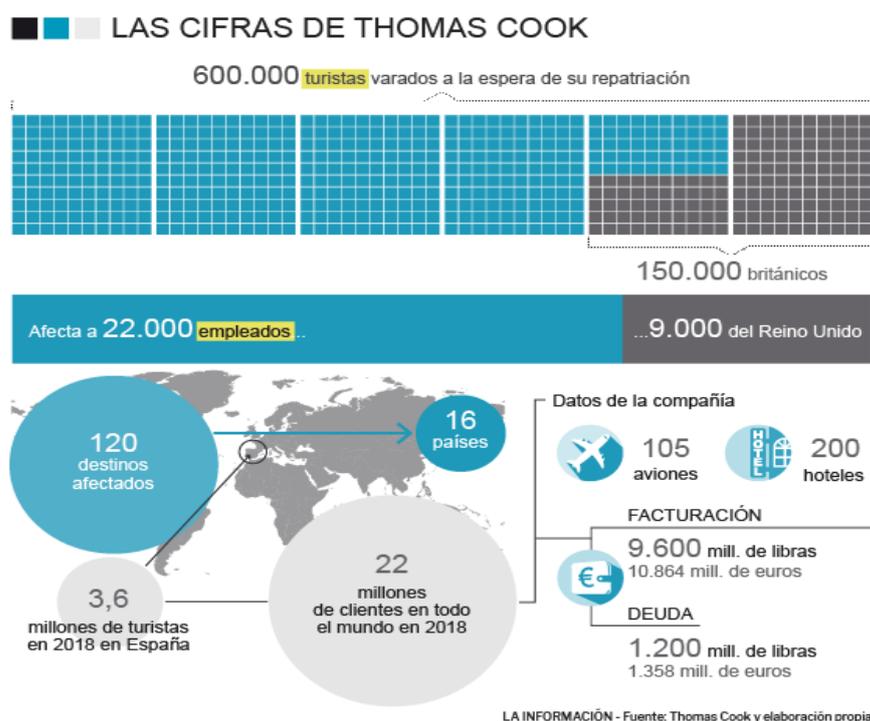
Además de las buenas cifras de empleo y de ingresos generados por el turismo, cabe destacar otros beneficios que se han derivado de todo ello. En primer lugar, según datos de Hosteltur se han incrementado las inversiones hoteleras en el archipiélago, de tal forma que entre 2015 y 2019, Canarias ha concentrado el 26% del total de inversiones hoteleras en el país, acumulando

más de 4.000 millones de € y la adquisición de 155 establecimientos. Por otro lado, partiendo de la importancia de los beneficios económicos generados por la actividad turística para la economía general en Canarias, el auge del turismo en las islas ha impulsado el crecimiento del empleo tanto directo como indirecto, mejorando así la calidad de vida de los canarios, creando nuevas oportunidades de negocio para las empresas y, en definitiva, generando nuevos retos competitivos para las islas.

## 5.2. Crisis de la quiebra de Thomas Cook y del cierre de bases de Ryanair

A pesar de los beneficios económicos y sociales que reporta la actividad turística en nuestro archipiélago, el sector ha tenido que afrontar diversas crisis. Recientemente, tanto Canarias como Baleares y el resto del país han sufrido las consecuencias de la quiebra del gran turoperador británico Thomas Cook, en septiembre del pasado año 2019. La escasez de capital que sufría la compañía y a la que no pudo hacer frente, llevó a la empresa a su declaración en quiebra, cesando todas sus operaciones de inmediato, dejando sin empleo a más de 22.000 personas y 600.000 turistas atrapados en los países donde pasaban sus vacaciones. Con el desarrollo de las nuevas tecnologías, los usuarios confeccionaban sus viajes y moldeaban los paquetes turísticos según sus necesidades, algo a lo que Thomas Cook, el creador del paquete todo incluido, no fue capaz de adaptarse.

Figura 4. Representación de las cifras de Thomas Cook



Fuente: Thomas Cook

La compañía poseía más de 11.000 habitaciones distribuidas en la Península, Canarias y Baleares, por lo que España era el principal destino de sus clientes. Tal es así que, según las cifras de Aena, casi 4 millones del total de pasajeros que llegaron a los aeropuertos españoles en 2018 eran clientes de Thomas Cook. En el caso de Canarias, esta empresa envió alrededor

del 13% del total de turistas que recibió el archipiélago en 2018, por lo que el cese de su actividad dejó 800.000 plazas aéreas sin titularidad de ninguna aerolínea.

Con todo ello, las aerolíneas que operaban en Canarias tuvieron que hacer frente al rescate de las miles de plazas aéreas que controlaba Thomas Cook en el archipiélago, así como los gobiernos y las compañías de seguros, que tuvieron que trabajar en una operación de rescate de más de 25.000 turistas que se encontraban en Canarias en el momento del cese de actividad del turoperador británico, turistas que habían contratado sus servicios y que se vieron atrapados en el archipiélago sin billete de vuelta a casa. A pesar de que las previsiones apuntaban a que las islas de Gran Canaria y Fuerteventura eran las que sufrirían la peor parte de esta crisis debido a la elevada cantidad de turismo nórdico que reciben, a medida que la situación se estabilizaba se afirmó que finalmente las islas más afectadas fueron Tenerife y Lanzarote.

A medida que se acercaba el invierno, época que se considera temporada alta de turismo en las islas, la conectividad externa de las islas comenzó a recuperarse, pues la filial escandinava de Thomas Cook (Thomas Cook Airlines Scandinavia) pudo seguir operando bajo el nuevo nombre SunClass Airlines en las islas. El sector hotelero, por su parte, supo adaptarse a las consecuencias de esta crisis, llegando incluso a ver un incremento en sus ingresos a finales de año.

El sector turístico en las islas se recuperó relativamente rápido de esta crisis que dejó la quiebra de Thomas Cook, hasta que pero en enero la aerolínea de bajo coste Ryanair informó del cierre de sus bases en los aeropuertos de Tenerife Sur, Gran Canaria y Lanzarote. La aerolínea irlandesa se vio obligada a tomar esta decisión tras encontrarse en una situación en la que no podía hacer frente al elevado coste de operaciones, a lo que se sumó la incertidumbre del impacto que el Brexit podría llegar a tener en el sector aéreo de Canarias.

Este suceso desencadenó en otra crisis a la que tuvieron que hacer frente las empresas turísticas del archipiélago, y concretamente las aerolíneas. Todo ello afectó principalmente al empleo, pues algunos empleados de las plantillas que operaban en las tres bases de Ryanair mencionadas anteriormente quedaron en el paro, mientras que otros fueron redistribuidos a otras bases de la aerolínea en Canarias o incluso en la Península. En cuanto al número de plazas contratadas por la empresa, se perdieron 170.000 plazas aéreas y 73 vuelos semanales, aunque los clientes que volaban con Ryanair a las islas o entre ellas optaron por contratar los servicios de otras aerolíneas de bajo coste que operan en Canarias. A todo ello, el gobierno regional respondió con rapidez y precisión, y esta crisis no llegó a afectar tan duramente al turismo en las islas debido a que todas esas plazas fueron redistribuidas en otras aerolíneas.

Tanto la crisis derivada de la quiebra de Thomas Cook como el cierre de bases de Ryanair en varios aeropuertos de Canarias, así como las posteriores declaraciones de la aerolínea Norwegian que amenazaba con limitar el número de plazas que ofertaba en los vuelos a Canarias, tuvieron efectos negativos en el mercado turístico, afectando sobre todo a la conectividad. Las consecuencias de estas crisis que ha sufrido el sector aéreo en las islas no se prolongaron en el tiempo, y no afectaron tan gravemente a la conectividad como lo está haciendo la crisis que estamos atravesando por la pandemia del coronavirus Covid-19.

## **6. REPERCUSIONES DEL BLOQUEO A LA MOVILIDAD POR EL CORONAVIRUS COVID-19**

### **6.1. Consecuencias generales del bloqueo en el transporte aéreo**

La economía global se ha visto duramente afectada por la aparición de esta pandemia, que se ha extendido rápidamente por casi todos los países del mundo y ha paralizado la actividad productiva a nivel mundial, siendo el turismo uno de los sectores más afectados.

Si prestamos atención a los datos, la situación se percibe mucho más negativa: según el Consejo Mundial de Viajes y Turismo (World Travel & Tourism Council), se ha estimado que los efectos más graves de esta pandemia sobre la actividad turística se resumen en una pérdida de alrededor de 50 millones de empleos en todo el mundo, y un periodo estimado de recuperación de 10 meses. Por otro lado, el Consejo ha destacado la permanente resiliencia que el sector turístico ha demostrado a lo largo de las últimas décadas, pues ha sido capaz de superar numerosas crisis.

Las consecuencias de esta situación se agravan con la reducción de la actividad aérea, pues ha sido necesario imponer una serie de restricciones en los viajes con el objetivo de frenar la propagación del Coronavirus Covid-19. Las limitaciones a la movilidad no han sido totales, pues en el caso de España se han mantenido algunas conexiones entre las principales ciudades del país, pero la reducción drástica de las mismas ha provocado no solo un descenso en la oferta de vuelos entre distintos países, sino también una reducción de ingresos motivada por el temor de las personas al contagio de este virus durante los viajes.

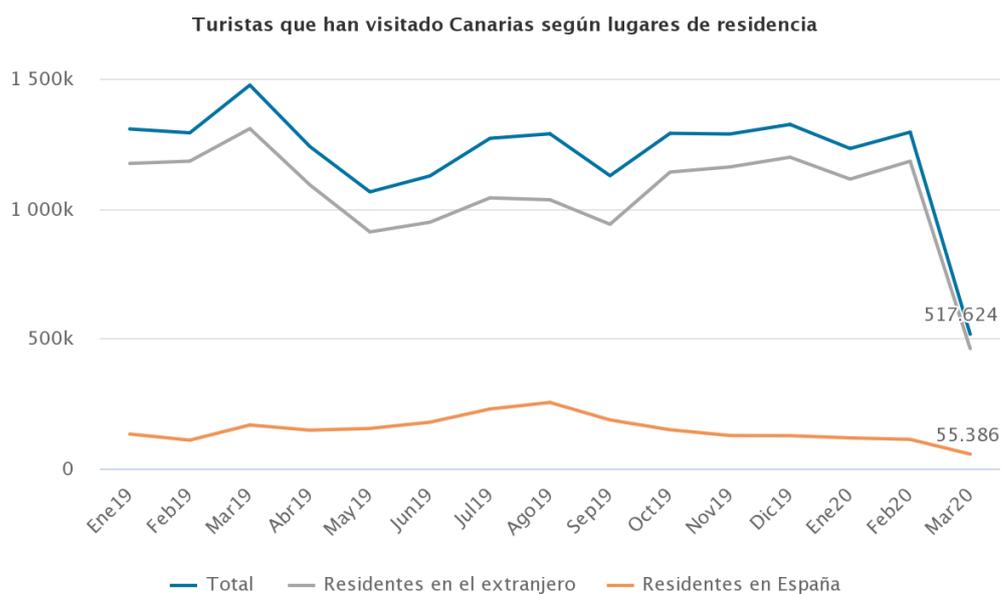
En el caso de Canarias, la situación se agrava debido a la dependencia del archipiélago del sector turístico que, como he mencionado anteriormente, ha sido el más afectado por esta crisis debido a las restricciones de movilidad tanto internacional como nacional o, incluso, entre las propias islas Canarias. Según la CEOE (Confederación Española de Organizaciones Empresariales), se prevé que la economía de nuestro archipiélago se hunda registre una caída de alrededor del 25% hasta finales de año, y la tasa de paro se elevaría hasta un 40%.

### **6.2. Efectos en la demanda turística**

En este sentido, podemos analizar cómo afecta esta crisis al turismo desde el lado de la demanda, es decir, desde la situación en la que se encuentran los principales países emisores de turistas (EEUU, China, Alemania, Francia y Reino Unido). Existen algunos aspectos a considerar respecto a ello: China fue el país originario del Coronavirus Covid-19, Estados Unidos se sitúa actualmente como el país más afectado del mundo por la pandemia en cuanto a número de contagios y fallecimientos, y tanto Alemania como Francia y Reino Unido se incluyen entre los países europeos (junto a España e Italia) que se han visto más afectados por este virus. Por tanto, si los 5 países que se erigen como principales emisores de turistas a nivel mundial se encuentran en situaciones tan críticas, resulta obvio que ello afecte de manera negativa a la actividad turística del resto de países, sobre todo de España, que se ha mantenido durante los últimos años en los primeros puestos del ranking de países con mejores cifras de llegadas de pasajeros.

Si ponemos el foco en Canarias, las consecuencias se agravan, pues la actividad turística de las islas ha subsistido durante las últimas décadas gracias a las llegadas de turistas extranjeros, principalmente alemanes y británicos. El sector turístico se ha visto totalmente paralizado durante varias semanas, pues las empresas se vieron obligadas a paralizar su actividad tras la declaración del estado de alarma por parte del gobierno estatal y, además, las llegadas de turistas descendieron drásticamente.

Figura 5. Evolución de la llegada de turistas nacionales y extranjeros a Canarias



Fuente: Instituto Canario de Estadística

Fuente: ISTAC

Las instituciones regionales destacan en todo momento las graves consecuencias que esta pandemia podría provocar (y está provocando) en la economía de las islas, que se estima que cierren este año 2020 con un total aproximado de 5 millones de turistas, un dato que contrasta totalmente con la cifra habitual de llegadas de turistas, que ronda los 17 millones.

A pesar de esta grave crisis, la Consejería de Economía, Conocimiento y Empleo del Gobierno de Canarias prevé un escenario optimista que implica el comienzo de la recuperación gradual de la demanda turística a partir del segundo trimestre, junio para el turismo nacional y julio para el extranjero, por lo que se sitúa la normalización en unos niveles previos a la pandemia en torno a febrero de 2021.

### 6.3. Efectos en la oferta turística

Las restricciones a la movilidad que se han impuesto ante esta crisis sanitaria han afectado al lado de la demanda turística, pero también al de la oferta. Las empresas turísticas se han visto obligadas a cesar su actividad, pues los vuelos nacionales e internacionales a Canarias se paralizaron por completo, y a todo ello se le sumó el confinamiento.

El sector de la hostelería ha sido el más afectado, pues se compone en gran medida de pequeñas y medianas empresas que han tenido que incurrir en una serie de gastos fijos (sobre todo alquileres y salarios) a pesar de no recibir ingresos. Respecto al sector hotelero, durante las primeras semanas desde que llegó la pandemia a nuestro país, algunos hoteles y apartamentos pudieron subsistir mientras tenían huéspedes alojados a la espera de volver a casa, pero finalmente se vaciaban y comenzaban a cerrar sus puertas. El sector del transporte, por su parte, también ha sufrido las consecuencias de esta pandemia: las empresas que se dedicaban al transporte de pasajeros desde el aeropuerto hasta el hotel y viceversa han cesado su actividad, así como el segmento de los taxis.

Las empresas turísticas de Canarias han tenido que pedir un rescate a la administración pública, no solo por la cantidad de gastos en los que han tenido que incurrir mientras no recibían ningún tipo de ingreso, sino porque tendrán que prepararse para retomar progresivamente la actividad una vez realizados los trabajos de limpieza y desinfección necesarios para volver a recibir turistas con total seguridad.

Por su parte, el sector aéreo ha sufrido también las graves consecuencias de esta crisis. El número de vuelos diarios entre la Península y el archipiélago canario se redujeron hasta un 97%, quedando activos solamente nueve vuelos semanales que conectan Canarias con las ciudades de Madrid, Barcelona y Sevilla. La anulación de la oferta de vuelos internacionales, así como las restricciones en las llegadas de pasajeros de otros países a las islas, han derivado en graves consecuencias inmediatas para la economía canaria y para las aerolíneas.

La economía en las islas tardará en reactivarse por completo, pero tanto las empresas del sector hotelero como los restaurantes, bares y terrazas, así como las aerolíneas y demás empresas turísticas, volverán a retomar progresivamente su actividad y poco a poco se reanudarán los viajes turísticos internacionales. Con todo ello, Canarias se convertiría en un laboratorio turístico a nivel mundial, llevando a cabo todas las medidas de seguridad sanitarias para hacer frente al coronavirus, y será la esperanza de la vuelta a la normalidad para el resto del país.

#### **6.4. Efectos sobre la conectividad**

Las consecuencias directas de esta crisis en el sector del transporte aéreo ya se están dejando notar, pues las grandes compañías aéreas se han visto obligadas a reducir de manera considerable su actividad, quedando en torno al 20% la actividad del sector en general. Otras muchas empresas se han visto obligadas a dejar la gran mayoría de su flota de aviones en tierra debido a las restricciones en las conexiones aéreas impuestas a nivel internacional. Todo ello ha derivado principalmente en una gran pérdida de ingresos para las compañías, una crisis de la cual los expertos y gerentes prevén una difícil recuperación a corto o medio plazo.

### **7. EL PROCESO DE DESCARBONIZACIÓN**

El diseño de un nuevo modelo económico bajo en emisiones de CO<sub>2</sub> es una tarea que llevan a cabo países de todo el mundo entre los que se incluye España, que debe cumplir con las directrices comunitarias de la Unión Europea en esta materia. Esta transición ecológica tiene dos vertientes fundamentales: por un lado su vinculación a los criterios de sostenibilidad y a la

economía circular, y por otro lado el uso de sistemas de inteligencia artificial para la implementación de las nuevas tecnologías en los sistemas de transporte.

A diferencia de otros sectores económicos como la industria o la generación de electricidad, las emisiones generadas por el transporte a nivel global han seguido creciendo debido, entre otras razones, al incremento en la demanda de movilidad tanto de pasajeros como de mercancías. Si bien es cierto que el transporte aéreo es el que más contribuye a la contaminación atmosférica, se trata de un medio de transporte necesario para la movilidad de muchas personas, y muchas veces insustituible. A este problema se le añade la dificultad para llevar a cabo la transición tecnológica hacia sistemas que propicien la descarbonización, dificultad que experimentan en menor medida otros sectores como el del automóvil o el del transporte marítimo. A pesar de todo ello, ya se barajan diferentes opciones para solucionar estos problemas: motores híbridos y eléctricos, el uso del hidrógeno y los biocarburantes en lugar del queroseno, o el uso de nuevos materiales más ligeros y eficientes para la construcción de los aviones.

En el caso de Canarias, el Gobierno regional ha elaborado la propuesta “Canarias 2040: objetivo 100% renovable” que tiene como objetivos principales el logro de un futuro con cero emisiones de CO<sub>2</sub>, un 100% de generación de energías renovables y unos patrones de consumo más eficientes y sostenibles, y que se enmarca en el conjunto de directrices de la Unión Europea en materia de emisiones. Además, la Consejería de Transición Ecológica del Gobierno regional elaborará un plan específico para impulsar la descarbonización de la economía y luchar contra la crisis climática: el Plan de Transición Energética de Canarias. Se trata de un plan que se considerará como un marco de ordenación de los objetivos, políticas, medidas y acciones en materia energética que permitan cumplir con las finalidades recogidas en la Ley Canaria de Cambio Climático. Cabe destacar que, actualmente, la cuota de energías renovables en las islas es tan solo del 6%, quedando así un sistema energéticamente aislado y con una dependencia del 98% que cubre, casi en su totalidad, con energías fósiles.

Como he venido explicando a lo largo del presente proyecto, el transporte aéreo es fundamental para la conectividad de Canarias, tanto a nivel nacional como internacional, debido a su lejanía respecto al continente europeo. Es por ello que la problemática de la descarbonización del transporte aéreo se complica, pues las posibles vías que se contemplan para lograr esa transición ecológica y que podrían funcionar en la mayoría de los lugares del mundo, en Canarias no serían viables. Por un lado, la aplicación de una tasa al queroseno podría ser eficiente en territorios continentales en los que hay alternativas de transporte, pero en el caso de Canarias supondría unos mayores costes para las aerolíneas, lo cual conllevaría a su vez una serie de problemas en la conectividad.

La descarbonización en Canarias se debe basar, por tanto, en un sistema energético que se abastezca de las energías renovables, un sistema de movilidad terrestre que fomente el transporte público y minimice el problema de la congestión de las carreteras por los vehículos particulares, y una gestión eficiente de los residuos a nivel regional. Todo ello conformaría las bases hacia el proceso de descarbonización del archipiélago en general, pero sobre todo sería un impulso fundamental para la concepción de Canarias como destino turístico sostenible.

## CONCLUSIONES

A modo de conclusión, el transporte aéreo ha sido un factor fundamental para la aparición del turismo en Canarias, un destino cuyas características han continuado potenciando la llegada de turistas en los últimos años. Las primeras grandes cifras de turismo que recibió Canarias se dieron con la aparición del turismo de masas, en los años 60 y 70, cuando se llevaron a cabo las principales mejoras en las pistas de aterrizaje y terminales de pasajeros, y se incrementó la oferta de vuelos a las islas. Todas las islas han experimentado un desarrollo turístico generalmente acelerado, si bien es cierto que algunas han sufrido en mayor medida las consecuencias del terreno volcánico del archipiélago, como es el caso de las Islas Verdes, cuya vía de comunicación con el resto de islas se basa en el transporte marítimo, el cual se erige como el principal medio de transporte interinsular.

La expansión de la conectividad aérea de Canarias con el continente europeo y también con la Península Ibérica, ha dado lugar a la aparición de zonas que se identifican como “núcleos turísticos”, como es el caso de Costa Adeje en el sur de Tenerife o Maspalomas en Gran Canaria. Además, la gran cantidad de turistas que ha recibido las islas durante los últimos años ha obligado a las empresas e instituciones del sector a diversificar la oferta turística, tratando de descentralizar las actividades que anteriormente se basaban en el producto de sol y playa.

La situación del turismo en el archipiélago no ha sido siempre positiva, pues han surgido una serie de problemas a los que se ha tenido que hacer frente, como el caso de las tasas aeroportuarias o la contaminación del transporte aéreo. Por otro lado, se han dado situaciones de crisis que han obligado al sector a tomar decisiones de manera rápida para evitar efectos negativos graves, como han sido la quiebra del gran turoperador británico Thomas Cook, el cierre de bases de Ryanair en algunos aeropuertos de las islas y, sobre todo, la actual crisis del coronavirus Covid-19 en la que nos encontramos. Esta última ha paralizado totalmente la actividad turística no solo en Canarias, sino en todo el mundo, lo cual ha conllevado a un escenario de recesión económica histórica para las islas, un territorio que necesita de la actividad turística para mantener su sistema económico, y que trata de recuperarse poco a poco de las consecuencias de esta pandemia.

Los viajes en avión han facilitado en gran medida la movilidad de los turistas, tanto a nivel regional como nacional y, sobre todo, internacional, y han jugado un papel fundamental para mantener el alto nivel de Canarias en cuanto a número de llegadas de turistas (se trata de la tercera región española con mayores cifras de turismo). No cabe duda, pues, de que la actividad turística se ha mantenido como una de las mayores fuentes de ingresos para las islas gracias a las mejoras en conectividad, que se han traducido en mejoras en competitividad y en cohesión económica, social y territorial.

## BIBLIOGRAFIA

Evardi Djony, I. (2018). La conectividad aérea en espacios insulares como estrategia de desarrollo: los casos de Canarias y Guinea Ecuatorial.

Bautista, L. (27 de septiembre de 2020). El turismo, una década de crecimiento en Canarias. Canarias 7. Recuperado de <https://www.canarias7.es/economia/turismo/el-turismo-una-decada-de-crecimiento-en-canarias-JB5571649>

Jorrín, J. (11 de junio de 2017). Canarias ofrece la menor tributación de la UE. El Confidencial. Recuperado de [https://www.elconfidencial.com/economia/2017-06-11/canarias-impuesto-paraiso-fiscal-tributacion-impuesto-de-sociedades\\_1394963/](https://www.elconfidencial.com/economia/2017-06-11/canarias-impuesto-paraiso-fiscal-tributacion-impuesto-de-sociedades_1394963/)

Régimen Económico y Fiscal de Canarias. Emprender en Canarias. Recuperado de: <http://www.emprenderencanarias.es/ref/regimen-economico-y-fiscal-de-canarias/>

García Ramos, J. M. (4 de octubre de 2019). El turismo en el REF económico. Diario de Avisos. Recuperado de <https://diariodeavisos.elespanol.com/2019/10/el-turismo-en-el-ref-economico/>

Tobar, S. (21 de noviembre de 2019). Thomas Cook condena a Canarias a su mayor crisis turística. Merca2. Recuperado de <https://www.merca2.es/thomas-cook-reyes-maroto-canarias-cifras-tesis-turistica/>

Fernández, E. (4 de febrero de 2020). El turismo cae en las islas: Canarias y Baleares sufren el Brexit y la quiebra de Thomas Cook. El Mundo. Recuperado de <https://www.elmundo.es/economia/2020/02/04/5e380caa21efa0483c8b4594.html>

Dominguez Mujica, J. (2008). El modelo turístico de canarias. *Études caribéennes*, (9-10)

Fuentes Mederos, Y. (2018). Inicios y evolución histórica de la actividad turística en la isla de Fuerteventura.

Luis, J. Á. H., Morales, A. G., & Parreño Castellano, J. M. (2016). Los orígenes del turismo en la Isla de la Palma: La década de los sesenta del siglo XX. In *Anales de geografía de la Universidad Complutense*.

Impulso para restablecer una ruta marítima que una las islas verdes. Puertos Canarias. Recuperado de <https://puertoscanarios.es/ruta-maritima-que-una-las-islas-verdes/>

1ª fase de la evolución del desarrollo turístico de Canarias como destino. Futurismo Canarias. Recuperado de <https://futurismocanarias.com/1o-fase-de-la-evolucion-del-desarrollo-turistico-de-canarias-como-destino>

2ª fase de la evolución del desarrollo turístico en Canarias. Futurismo Canarias. Recuperado de <https://futurismocanarias.com/2o-fase-de-la-evolucion-del-desarrollo-turistico-en-canarias-1985-2000>

Fase de consolidación-madurez: evolución del turismo en Canarias (2000-actualidad). Futurismo Canarias. Recuperado de <https://futurismocanarias.com/fase-de-consolidacion-madurez-evolucion-del-turismo-en-canarias-2000-2011>

González Lemus, N. (2007). El turismo en Canarias: sus orígenes. *Canarii 7, Tema Central*.

El turismo aporta ya el 35% del PIB en Canarias (13 de diciembre de 2019). Hosteltur. Recuperado de [https://www.hosteltur.com/133303\\_el-turismo-aporta-ya-el-35-del-pib-en-canarias.html](https://www.hosteltur.com/133303_el-turismo-aporta-ya-el-35-del-pib-en-canarias.html)

Pérez, J. M. (7 de febrero de 2020). El empleo en el turismo creció en el cierre de 2019 en las islas. *Canarias 7*. Recuperado de <https://www.canarias7.es/economia/el-empleo-en-el-turismo-crecio-en-el-cierre-de-2019-en-las-islas-CC8620334>

Pena, Y. (25 de septiembre de 2019). El Gobierno estudia bajar las tasas aeroportuarias en Canarias para compensar la quiebra de Thomas Cook. *El Español*. Recuperado de [https://www.elespanol.com/invertia/empresas/20190925/gobierno-estudia-aeroportuarias-canarias-compensar-thomas-cook/431707498\\_0.html](https://www.elespanol.com/invertia/empresas/20190925/gobierno-estudia-aeroportuarias-canarias-compensar-thomas-cook/431707498_0.html)

Plaza, A., Sánchez, R. (2 de febrero de 2020). Los hoteles canarios ganan más tras la caída de Thomas Cook. *El Diario*. Recuperado de [https://www.eldiario.es/economia/canarios-Thomas-Cook-turistas-rentabilidad\\_0\\_990751542.html](https://www.eldiario.es/economia/canarios-Thomas-Cook-turistas-rentabilidad_0_990751542.html)

La 'Estrategia Canaria por la Movilidad Sostenible 2019-2025' inicia un proceso de participación ciudadana (20 de marzo de 2019). *Canarias Noticias*. Recuperado de <https://canariasnoticias.es/2019/03/20/la-estrategia-canaria-por-la-movilidad-sostenible-2019-2025-inicia-un-proceso-de>

Mesa, R. (2020). Las consecuencias del coronavirus en el sector del Turismo. IMF Business School. Recuperado de <https://blogs.imf-formacion.com/blog/mba/consecuencias-coronavirus-en-sector-turismo/>

La propuesta del Gobierno de Canarias para iniciar la desescalada (23 de abril de 2020). Hosteltur. Recuperado de [https://www.hosteltur.com/136224\\_la-propuesta-del-gobierno-de-canarias-para-iniciar-la-desescalada.html](https://www.hosteltur.com/136224_la-propuesta-del-gobierno-de-canarias-para-iniciar-la-desescalada.html)

Rodríguez-Laiz, A. (2020). El sector aeronáutico tras el coronavirus. AERTEC Solutions. Recuperado de <https://aertecsolutions.com/2020/04/16/el-sector-aeronautico-tras-el-coronavirus/>

Lorenzo, D. (2020). ¿Cómo ha evolucionado el turismo en Canarias? *Revista Binter*.

Régimen Económico y Fiscal. Gobierno de Canarias. Recuperado de: [https://www.gobiernodecanarias.org/asuntoseuropeos/ref/informacion\\_general/](https://www.gobiernodecanarias.org/asuntoseuropeos/ref/informacion_general/)

Posadas, N. (4 de diciembre de 2016). El sector aéreo se rebela contra AENA. Madrid. *La Razón*. Recuperado de <https://www.larazon.es/economia/el-sector-aereo-se-rebela-contra-aena-GD14061106/>

Wikipedia. Aeropuerto de Tenerife Norte. Recuperado de [https://es.wikipedia.org/wiki/Aeropuerto\\_de\\_Tenerife\\_Norte#Historia](https://es.wikipedia.org/wiki/Aeropuerto_de_Tenerife_Norte#Historia)

AENA. Aeropuerto de Gran Canaria. Recuperado de <http://www.aena.es/es/aeropuerto-gran-canaria/historia.html>

El gasto turístico baja en 2019 un 6,54% respecto al año 2018. Gobierno de Canarias. Recuperado de <http://www.gobiernodecanarias.org/istac/.content/noticias/encuesta-gasto-turistico-canarias-noticia.html>

Canarias concentra la mayor inversión hotelera del último quinquenio (5 de febrero de 2020). Hosteltur. Recuperado de [https://www.hosteltur.com/134350\\_canarias-concentra-la-mayor-inversion-hotelera-del-ultimo-quinquenio.html](https://www.hosteltur.com/134350_canarias-concentra-la-mayor-inversion-hotelera-del-ultimo-quinquenio.html)

Un plan para que Canarias sea 100% renovable en 2014 (10 de diciembre de 2019). El Diario. Recuperado de [https://www.eldiario.es/canariasahora/lapalmaahora/sociedad/plan-Canarias-renovable\\_0\\_972553693.html](https://www.eldiario.es/canariasahora/lapalmaahora/sociedad/plan-Canarias-renovable_0_972553693.html)

Raso, C. (21 de septiembre de 2019). Medidas para descarbonizar el transporte. El Economista. Recuperado de <https://www.eleconomista.es/la-ciudad-azul/noticias/10086503/09/19/Medidas-para-descarbonizar-el-transporte.html>

El vicepresidente de Canarias dice que la aplicación de una tasa al queroseno rompería la conectividad (29 de enero 2020). Europa Press. Recuperado de <https://www.europapress.es/islas-canarias/noticia-vicepresidente-canarias-dice-aplicacion-tasa-queroseno-romperia-conectividad-20200129141351.html>

Hernández Luis, J. Á., Armengol Martín, M., González Morales, A., & Sobral García, S. (2011). El hándicap del transporte aéreo para el desarrollo inicial del turismo de masas en las Islas Canarias. *Cuadernos de turismo, N° 28 (2011)*.

Hernández Luis, José Ángel (2018). Diagnóstico del eje transinsular de transportes en el contexto de la integración territorial de Canarias. *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles, 77, 549–580*.