



**Universidad
de La Laguna**

Grado en Turismo
Facultad de Economía, Empresa y Turismo

TRABAJO DE FIN DE GRADO

Efectos en la movilidad en Canarias a causa del coronavirus

Effects on mobility in the Canary Islands due to the coronavirus

Morales Cerrone, Andrea Carolina. 78649872S
Ramos Carballeira, Alejandro. 79072199Q
Tutor: Hernández, Jesús
Convocatoria de julio 2020 / 2021
Fecha de presentación

ÍNDICE DE CONTENIDOS TEÓRICO-PRÁCTICOS	PÁGINA
1. RESUMEN.....	4
2. INTRODUCCIÓN.....	5
3. OBJETIVOS PROPUESTOS.....	7
4. MARCO TEÓRICO.....	7
4.1. Definición de movilidad poblacional.....	7
4.2. Definición de la pandemia del SARS-Cov-2.....	7
5. METODOLOGÍA.....	8
6. RESULTADOS.....	8
6.1. Factores que han alterado la movilidad en el archipiélago.....	8
6.1.1. Crecimiento del desempleo, teletrabajo y cese de diversas actividades.....	8
6.1.2. Protocolos y medidas de seguridad.....	12
6.2. Definición de la pandemia del SARS-Cov-2.....	12
6.2.1. Comparación de la movilidad interna.....	12
6.2.2. Comparación de la movilidad externa.....	15
6.3. Disparidades en la evolución de la movilidad y el turismo en el territorio nacional	18
6.3.1. Diferencias en la movilidad entre Canarias y el resto de España.....	18
6.3.2. Cómo ha afectado al turismo de Canarias, la gran disminución de movilidad a causa de la pandemia.....	20
7. CONCLUSIONES.....	24
8. BIBLIOGRAFÍA.....	25

ÍNDICE DE GRÁFICAS	PÁGINA
Gráfica 1 - Demandas recibidas en oficinas de empleo.....	9
Gráfica 2 - Población ocupada en Canarias.....	11
Gráfica 3 - Evolución de la movilidad diaria.....	13
Gráfica 4 - Porcentaje de movilidad respecto al día de referencia.....	14
Gráfica 5 - Distancia recorrida por viajeros respecto al día de referencia.....	14
Gráfica 6 - Evolución de viajes por persona.....	15
Gráfica 7 - Tráfico total de pasajeros en los aeropuertos de las Islas Canarias.....	16
Gráfica 8 - Tráfico total de mercancías en los aeropuertos de las Islas Canarias.....	17
Gráfica 9 - Tráfico marítimo de pasajeros en puertos de las Islas Canarias.....	17
Gráfica 10 - Porcentaje viajeros-kilómetro del día 23/03/2020.....	18
Gráfica 11 - Porcentaje viajeros-kilómetro del día 22/06/2020.....	19
Gráfica 12 - Porcentaje viajeros-kilómetro del día 09/11/2020.....	19
Gráfica 13 - Porcentaje viajeros-kilómetro del día 04/05/2021.....	20
Gráfica 14 - Turistas recibidos en Canarias exceptuando residentes.....	21
Gráfica 15 – Alojamientos turísticos abiertos en Canarias.....	22
Gráfica 16 - Tasa de ocupación por plazas en alojamientos turísticos de Canarias.....	22
Gráfica 17 - Ingresos por habitación disponible en alojamientos turísticos de Canarias o RevPar.....	23

1. RESUMEN

Los objetivos de este trabajo han sido cómo se ha visto afectada la movilidad en Canarias a causa de la pandemia de Coronavirus, comparar el desarrollo de dicha movilidad en nuestra comunidad respecto al resto de España, e investigar cómo ha afectado al turismo las disminuciones en las tendencias de movilidad.

La metodología usada para realizar este proyecto se ha basado en la investigación y recogida de información mayoritariamente cuantitativa, en distintas bases de datos, tanto nacionales como regionales. Este análisis ha aportado información que se ha plasmado en una serie de gráficas, lo que nos ha facilitado la tarea de comparar lugares distintos y seguir la evolución de una tendencia.

Las conclusiones más importantes que hemos obtenido del trabajo son que la movilidad de Canarias ha sido una de las más afectadas en España, y que el sector turístico ha sufrido un gran retroceso, del que todavía no se ha podido recuperar en la actualidad.

PALABRAS CLAVE

Movilidad - Islas Canarias – Pandemia del Coronavirus – Sector turístico

ABSTRACT

The objectives of this work have been to determine how mobility in the Canary Islands has been affected by the pandemic of Coronavirus, to compare the development of mobility in our community with the rest of Spain, and to investigate how tourism has been affected by the decreases in mobility trends.

The methodology used to carry out this project has been based on the research and collection of mostly quantitative information in different databases, both national and regional. This analysis has provided information that has been captured in series of graphs, which has facilitated the task of comparing different places and following the evolution of a trend.

The most important conclusions we have drawn from the work were that mobility in the Canary Islands has been one of the most affected in Spain, and that the tourism sector has suffered a major setback, from which it has not yet been able to recover.

KEY WORDS

Mobility - Canary Islands - Coronavirus pandemic - Tourism sector

2. INTRODUCCIÓN

Este trabajo pretende explicar cómo se ha visto afectada la movilidad en Canarias tras las graves consecuencias ocasionadas por la COVID-19. Es un hecho que ésta ha generado descensos, tanto en la movilidad interna como en la externa (OMT, 2020). Todo lo planteado en este estudio tiene como principal objetivo arrojar claridad a la situación vivida durante la pandemia. Se ha llevado a cabo una comparación gráfica respecto a momentos previos a la pandemia, y también se ha analizado los efectos que ha tenido esta crisis en el turismo de las Islas Canarias.

Las llegadas de turistas internacionales han aminorado su ritmo abismalmente durante el primer trimestre del año 2020, presentando un descenso del 22% respecto al mismo periodo del año anterior. Esta disminución en las llegadas de turistas depende del tiempo que se prolonguen las restricciones de viaje y el cese de las fronteras, aunque resulta muy difícil dar un pronóstico claro sobre esto, ya que el futuro presenta un alto grado de incertidumbre. Más concretamente, el 45% de los destinos han cerrado total o parcialmente sus fronteras a la llegada de turistas, suponiendo un total de 97 países. El 30% de los países ha suspendido total o parcialmente los vuelos internacionales, mientras que el porcentaje restante ha ejecutado el cierre de fronteras de forma específica, vetando la entrada a pasajeros procedentes de países concretos (OMT, 2020).

Para el turismo internacional, estas cifras son las peores desde la crisis financiera vivida en el año 2009. Tanto la economía española como el sector turístico se enfrentan a un año complicado, aún sin haberse recuperado de las pérdidas de años anteriores (Agencia EFE, 2020).

Sin duda alguna, los estragos de la pandemia están afectando de manera considerable a la economía mundial, con grandes consecuencias, entre las cuales encontramos los daños que sufrirá la producción. China es el ejemplo más claro, ya que se ha visto notablemente afectada por el cierre de diversas zonas, al igual que otros países, que empezaron a sufrir un impacto directo teniendo que tomar medidas similares. Esto ha perturbado directamente al mercado y la cadena de suministro, siendo, como se comentaba, el mercado chino uno de los más afectados, ya que muchas empresas de elaboración dependen de los insumos que les proporciona China, así como otros países también afectados (Deloitte, 2020).

El declive de la actividad económica, al igual que las restricciones de transporte en las zonas afectadas por la COVID-19, influirá negativamente sobre la rentabilidad de diversas empresas mundiales, concretamente las empresas manufactureras y las materias primas usadas en la fabricación. Para aquellas empresas que dependen de los bienes intermedios y que no tienen la misma facilidad para cambiar su principal fuente de abastecimiento, el impacto podría ser menor o mayor, dependiendo de la rapidez con la que actúe el virus (Smith-Bingham y Hariharan, 2020). Por otro lado, las empresas medianas y pequeñas presentan mayores dificultades para hacer frente a esa situación sin precedentes, mientras que todas aquellas empresas destinadas al turismo afrontarán pérdidas abismales (El Periódico, 2020).

El empleo es otro de los sectores que ha sufrido las graves contingencias de la pandemia. La evolución de éste durante la primera mitad del año 2020 se vio sumamente influenciada por el impacto de la COVID-19. El rápido crecimiento que supuso el virus hizo que muchos países se vieran en la obligación de implementar medidas de confinamiento, afectando directamente a la actividad económica. Este proceso vino acompañado de la adopción de diversas medidas de

apoyo a la liquidez y las rentas de empresas y trabajadores. Ante esta situación, las empresas tuvieron que emplear medidas masivas en las horas de trabajo y las suspensiones temporales. Durante el segundo trimestre del año 2020, la tasa de empleo de la región europea se ha visto doblemente afectada con respecto a la crisis financiera acontecida en el 2009. El número de personas en situación de inactividad aumentó desproporcionadamente al igual que la tasa del paro, esto nos muestra lo difícil que ha sido para las personas desempleadas el hecho de realizar una búsqueda activa del trabajo (UGT, 2020).

El protocolo y las medidas impuestas tras la dura situación también han supuesto un momento histórico ante la caída del PIB en el área del euro, multiplicando con creces la situación vivida durante la crisis financiera del 2009. La disminución del número de ocupados se redujo sustancialmente en relación a la caída de la actividad (UGT, 2020).

En términos de tasa de empleo, España es considerada uno de los países más afectados en la destrucción de puestos de trabajo. Es importante mencionar que, durante el segundo trimestre del año 2020, la tasa de ocupación y desempleo aumentaron desproporcionadamente, siendo tres grandes países los más perjudicados en Europa: España, Italia y Francia. Cabe destacar que el archipiélago canario obtuvo un alto crecimiento en la tasa de paro durante el pasado mes de abril, presentando un aumento de personas desempleadas del 10,8% con respecto al mes de marzo y al mes de abril del año 2020. Esto ha afectado negativamente a un total de 282.523 personas (datos del mes de abril del año 2021). Las Islas Canarias junto con las Islas Baleares son las comunidades españolas más duramente afectadas por la crisis del coronavirus. Desde abril de 2020 a abril de 2021, la tasa del paro ha aumentado en un 2,07%. En otros términos, el desempleo se ha incrementado en el archipiélago canario durante el último año, cinco veces más que en España. Por otro lado, hay que objetar que, según la Encuesta de población activa del Instituto Nacional de Estadística, aquellos que se encuentran en una situación de inactividad o desempleo son considerados en expedientes de regulación temporal de empleo (ERTE), esto quiere decir que no pueden trabajar a jornada completa (OMT, 2020).

El ERTE es una medida de flexibilización laboral que habilita a la empresa para disminuir o frenar los contratos laborales. Este método queda limitado a un periodo de tiempo precisamente acotado en el que la empresa se ve obligada a recuperar las condiciones contractuales previas a la instauración del ERTE, por un lado, y conservar los puestos de trabajo de aquellos empleados que se han visto afectados por la situación. Las empresas pueden ampararse a dos tipos de ERTEs. Por un lado, estaría la disminución de la actividad laboral, es decir, la empresa tiene la posibilidad de variar la jornada laboral o el número de días que asisten al trabajo. Por otro lado, pueden optar por la suspensión de la actividad laboral, esto quiere decir que el contrato laboral queda suspendido durante un cierto periodo de tiempo. Solo se podrá recurrir a este mecanismo en situaciones de extrema necesidad, en una situación de fuerza mayor (Bizneo, 2020).

En las Islas Canarias hay un total de 84.531 trabajadores en ERTE durante el mes de abril del año 2021, es necesario tener claro que se trata de personas ocupadas a efectos estadísticos, aunque realmente están parados. Lo cierto es que Canarias presenta un total de 367.054 desempleados, entre los cuales 282.523 están en el paro y 84.531 en ERTE (Montero, M., Á., 2021)

3. OBJETIVOS PROPUESTOS

El establecimiento de unos objetivos previos a la realización del trabajo es de vital importancia, ya que son estos los que determinarán el contenido y desarrollo de la propia investigación. Los objetivos que se propusieron para este trabajo fueron 3, por lo que toda la información, datos y conclusiones recogidas, están orientadas a la consecución de estos objetivos.

El primero de los objetivos fue comprender a qué factores se debía la gran disminución en los niveles de movilidad durante la pandemia en Canarias, ya que nos pareció un punto de partida importante a la hora de analizar la tendencia.

Tras el hallazgo de los factores que propiciaron la caída en los registros de movilidad en Canarias, nos dispusimos a cumplir nuestro segundo objetivo, que trataba de cuantificar la magnitud de la disminución en la movilidad. Esto se llevó a cabo mediante la comparación de la situación durante los meses de pandemia, con otros períodos de tiempo anteriores a la crisis sanitaria, lo que nos permitió obtener información muy representativa acerca de la importancia y el valor porcentual de la caída en la movilidad.

El tercer objetivo propuesto fue averiguar si existían diferencias notables entre las cifras de movilidad registradas durante la pandemia en la comunidad autónoma de Canarias, y el resto del territorio nacional. Esta comparación fue bastante importante, ya que nos desveló un claro desequilibrio entre el archipiélago canario y el resto del país.

Tras haber finalizado el trabajo, creemos haber cumplido los tres objetivos propuestos, ya que se ha investigado y plasmado la información necesaria, dando respuestas a las preguntas formuladas inicialmente.

4. MARCO TEÓRICO

Dado que el objetivo principal del trabajo es analizar los efectos que ha tenido la pandemia del SARS-Cov-2 en la movilidad de Canarias, es preciso definir conceptos como: movilidad poblacional, y pandemia de SARS-Cov-2.

4.1. DEFINICIÓN DE MOVILIDAD POBLACIONAL

Se entiende por movilidad el desplazamiento de personas y el transporte de mercancías dentro de un área concreta y determinada. En la actualidad, la movilidad ha evolucionado hasta convertirse en un aspecto clave de nuestra cotidianidad, prueba de esto es que la mayoría de los espacios públicos y privados se han acondicionado a los medios de transporte.

Además, es importante tener en cuenta que la media de desplazamientos por persona ha ido aumentando con el paso del tiempo, debido a los trayectos a los centros de trabajo y estudio, lugares de ocio, o viajes de vacaciones (Transitemos, 2018)

4.2. DEFINICIÓN DE LA PANDEMIA DEL SARS-COV-2

La pandemia del SARS-Cov-2 ha sido causada por la expansión descontrolada de la enfermedad del coronavirus (COVID 19), que es una enfermedad infecciosa causada por un coronavirus descubierto recientemente.

La mayoría de las personas infectadas por el virus de la COVID-19 presentan cuadros respiratorios de leves a moderados y se recuperan sin tratamiento especial. Las personas mayores y las que padecen afecciones médicas subyacentes, como enfermedades cardiovasculares, diabetes, enfermedades respiratorias crónicas o cáncer, tienen más probabilidades de presentar un cuadro grave (OMS, 2020).

5. METODOLOGÍA

La pregunta clave en la que se basa este trabajo de fin de carrera es ¿Cómo se ha visto afectada la movilidad en Canarias a causa de la pandemia? Teniendo esto en cuenta, se llegó a la conclusión de que la mejor manera para visualizar los cambios en la tendencia de movilidad sería comprender los factores que han propiciado esta situación, comparar los valores presentes en la actualidad, con cifras de referencia correspondientes a meses anteriores a la llegada de la crisis sanitaria, y realizar una comparación entre los distintos territorios nacionales en búsqueda de desequilibrios.

El primer paso para abordar los tres puntos mencionados anteriormente fue el proceso de búsqueda de información, en el que se usaron plataformas como el Instituto Canario de Estadística o el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana. En estas dos fuentes se trató de filtrar el contenido, para obtener de esta manera los datos más representativos y acordes al fenómeno que estamos estudiando. Una vez elegida la serie de datos que se iba a utilizar, se añadió al trabajo en forma de gráfica, elemento que facilitaría la interpretación de las variaciones vividas durante la pandemia, respecto a etapas previas.

Una vez se contaba con la información necesaria para la elaboración del trabajo, se empezó a materializar la información cuantitativa contenida en las gráficas, de forma que se pudiesen extraer conclusiones sobre lo acontecido durante la etapa anterior a la pandemia, y durante el propio desarrollo de esta.

El material gráfico obtenido de la búsqueda de información no solo fue utilizado para analizar las conclusiones extraídas de él, sino que también ayudó en gran medida a comparar lugares distintos, rangos temporales diferentes, y defender argumentos mencionados en el proyecto.

6. RESULTADOS

6.1. FACTORES QUE HAN ALTERADO LA MOVILIDAD EN EL ARCHIPIÉLAGO

6.1.1. Crecimiento del desempleo, teletrabajo y cese de diversas actividades

Uno de los acontecimientos más importantes del año 2020, sucedió sin duda el día 11 de marzo, en ese preciso momento, la Organización Mundial de la Salud (OMS) declaró al coronavirus como pandemia. Desde ese instante nuestra forma de vivir, movernos y relacionarnos cambió drásticamente.

Dos días más tarde, el día 13 de marzo, se declaró en España el estado de alarma, cuyos efectos entraron en vigor al día siguiente. El confinamiento fue una de las principales medidas establecidas, el objetivo de este fue proteger la salud de los ciudadanos, y frenar la expansión del coronavirus a nivel nacional (Vivas, C., Castro, C., 2020).

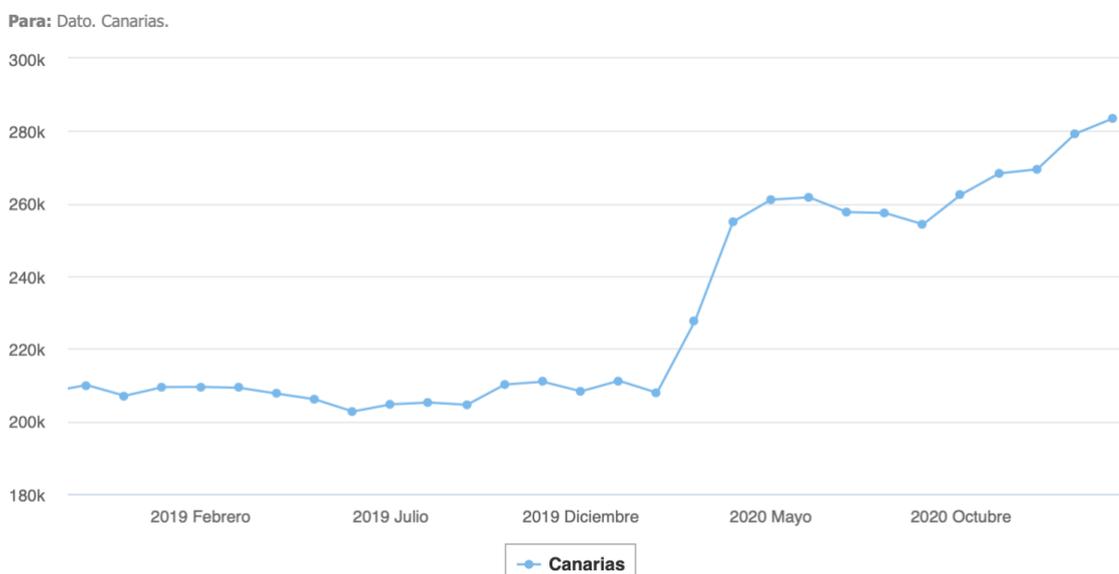
En un principio, el gobierno estatal comunicó a la población que el estado de alarma sólo se extendería unos 15 días, hecho que con el paso de las semanas se fue ampliando, debido a la complicada situación a nivel internacional. Aproximadamente 98 días después de la declaración, el 21 de junio, el estado de alarma finalizó (El Independiente, 2020).

A pesar de su gran duración, el confinamiento empezó a mostrar una pequeña mejoría en las restricciones, durante la recta final de abril y principios de mayo. Momento en el que se empezó a permitir la salida de la población a la calle, cumpliendo con horarios y restricciones de movilidad. Estos largos meses de cuarentena obligatoria, y las posteriores restricciones impuestas, han tenido un efecto evidente en la movilidad de la población, tanto a nivel autonómico y nacional, como internacional. Además, a esto hay que sumarle el cambio de hábitos y costumbres que ha adoptado la ciudadanía, para adaptarse a la nueva normalidad después de un evento con tal magnitud, como es una pandemia.

Una vez explicado el difícil periodo vivido durante el año 2020, se hace evidente que uno de los factores que más ha modificado la movilidad, ha sido la propia cuarentena, manteniendo a la gente en sus casas, y reduciendo al mínimo cualquier tipo de movimiento. Sin embargo, es preciso destacar que existen otros factores que también han afectado a la movilidad de Canarias, tanto durante el confinamiento, como después del mismo y hasta la actualidad.

En primer lugar, el crecimiento del desempleo debido a la cuarentena y a las restricciones establecidas. Debido a la situación acontecida durante el pasado año, muchos sectores como el turístico y el hostelero han visto una vertiginosa caída de sus ingresos, lo que les ha obligado a despedir o prescindir de personal provisionalmente mediante un ERTE (Expediente de Regulación Temporal de Empleo), a causa de la imposibilidad de trabajar. Evidentemente todas estas personas, dejan de desplazarse a su lugar de trabajo habitual, lo que reduce el volumen de movilidad (Figuerola, M., 2020)

A continuación, se muestra la gráfica 1 que representa las demandas de empleo pendientes en las oficinas públicas de empleo. En ella se puede observar el número de demandas en el eje vertical, y la línea temporal en el eje horizontal.



Gráfica 2 - Demandas recibidas en oficinas de empleo (Fuente: Instituto Canario de Estadística)

En esta gráfica lineal, se puede distinguir con facilidad el incremento de demandas de empleo que reciben las oficinas de empleo durante los meses de marzo, abril y mayo, representando aproximadamente un aumento de 50.000 demandas respecto al año 2019 y principios de 2020. También se puede observar otro incremento de las demandas a partir de septiembre de 2020.

Otro de los factores que ha alterado la movilidad de las islas es el cambio en la forma de trabajar, pasamos de desplazarnos a nuestro puesto de trabajo a hacerlo de manera online, en nuestros respectivos hogares, denominándose de esta forma teletrabajo. Esta medida se ha extendido con el objetivo principal de garantizar la seguridad de todos aquellos trabajadores que pueden seguir cumpliendo con sus tareas profesionales desde el hogar.

Es necesario destacar que esta situación laboral presenta diversas ventajas. La primera de ellas es que podemos desempeñar el mismo trabajo de forma virtual, decidir nosotros mismos desde dónde queremos hacerlo. Muchos de los que tenían opción, han decidido trasladarse a sus segundas residencias para desarrollar sus labores más tranquilamente.

Cabe destacar que el archipiélago canario se sitúa por primera vez en la historia entre los destinos de preferencia para teletrabajar ya que el buen clima y el ambiente hacen del teletrabajo una labor más amena, alegre y sencilla. Además, ante la caída del turismo, fuente principal de ingresos de muchas familias canarias, la llegada de dichos viajeros ha supuesto una gran mejora y alivio para las islas y sus residentes. De esta manera, el gobierno autonómico ha aprovechado dicha situación y ha decidido invertir en una campaña valorada en medio millón de euros para atraer aproximadamente un total de treinta mil teletrabajadores.

Otro hecho característico ha sido el desarrollo de espacios denominados “*coworking*” los cuales presentan todo lo necesario para llevar a cabo el trabajo remoto, así como internet, salas de reuniones, oficinas, etc. La isla de Tenerife cuenta con 28 espacios dedicados al “*coworking*” y Gran Canaria con 30 espacios (Bau, L., 2020)

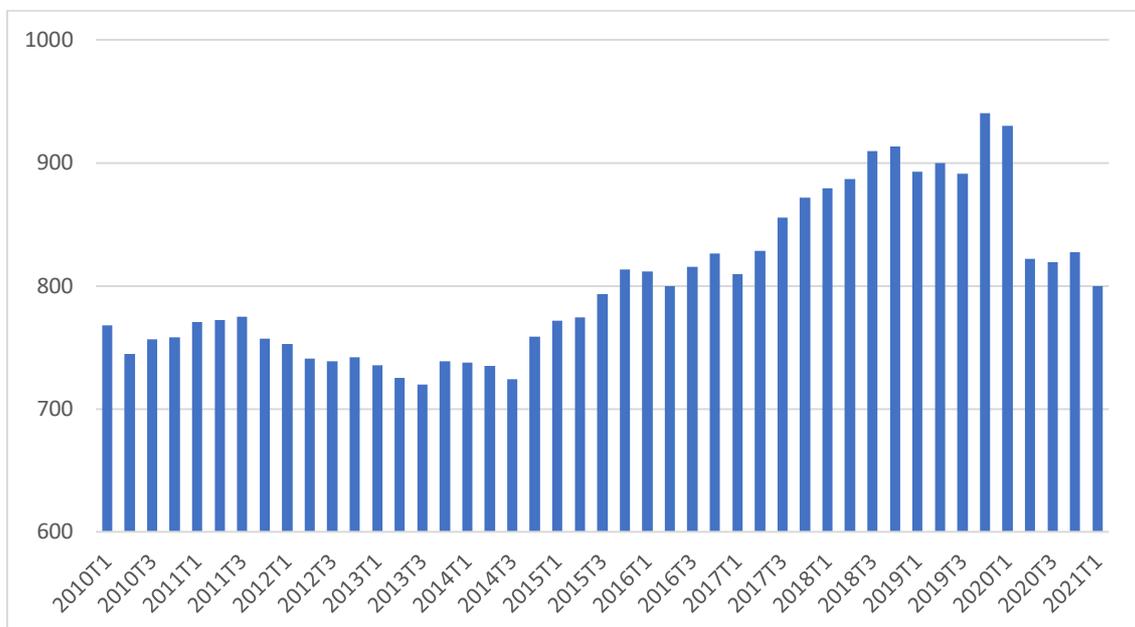
Si podemos extraer una lectura positiva del impacto que ha ocasionado la Covid-19, ha sido la popularización del teletrabajo. A pesar de la aportación positiva que ha supuesto el teletrabajo, cientos de profesionales se han visto en una situación muy poco favorable, laboralmente hablando. Diversos sectores como el Inmobiliario, el Turístico, la Hostelería o el *Retail* han sufrido los estragos de la pandemia (Idealista, 2020)

- El sector Inmobiliario se ha visto tan perjudicado tras esta situación que no espera mejoras hasta dentro de 3 o 4 años, ya que la demanda de profesionales vinculados a dicho grupo ha disminuido en un 77%. Los pilares de este mercado son los Alojamientos turísticos, las Residencias, las oficinas y el sector *Retail*, que también han percibido un gran daño.
- El segundo sector que más se ha visto perjudicado es el comercio *Retail*, sufriendo graves dificultades momentos previos a la pandemia, con una caída del 81% en comparación a años anteriores. Diversas estadísticas afirman que la situación actual únicamente ha acelerado la caída de este sector comercial, afectando en mayor grado a trabajadores como gestores *Retail*, encargada/os de tienda o jefes, directores comerciales y vendedores.
- El sector Turístico obtuvo un total de 2,8 millones de trabajadores durante el año 2019, representando más del 14% del Producto Interior Bruto (PIB) español. La pandemia afectó muy negativamente a este sector ya que percibió una caída del 84% en comparación al mismo mes de años anteriores. Por otro lado, otros grupos estrechamente relacionados con, y dependientes del turismo se vieron alterados, tales como: profesionales relacionados con Agencias de viaje, Administración, Guías turístico/as, Recepción de hoteles, Camareros/as de piso.
- Automoción, dicho sector representa el 15% del PIB y provee empleo a un total de 2 millones de trabajadores. No obstante, momentos previos a sufrir dicha pandemia, este sector se había visto afectado debido a las restricciones de las nuevas políticas ecológicas como la contaminación. Ha sufrido una disminución del 56%, afectando en mayor medida al grupo de mecánicos.

- El gremio de la construcción ha obtenido grandes pérdidas económicas debido a la paralización que ocasionó el Covid-19, aunque dicho parón tan solo duró desde el 30 de marzo hasta el 9 de abril (10 días). Una vez re-establecido dicho sector, su producción disminuyó en un 20% y a finales de abril en un 10%. Finalmente, la caída alcanzó un 65% en comparación a 2018 y 2019.
- En cuanto a la Administración, ha sufrido un gran declive debido a la aparición del teletrabajo ya que se han generado menos contrataciones de trabajadores, generando una caída del 62%.

Para apreciar con más facilidad la repercusión del coronavirus en los diversos sectores mencionados con anterioridad, la gráfica 2 recoge la población ocupada en Canarias en cientos de miles, desde el primer trimestre del año 2010 hasta el primer trimestre del año 2021.

Desde el principio del año 2010 hasta aproximadamente el tercer trimestre del año 2013, podemos ver una ligera disminución en la cantidad de población ocupada en Canarias, suponiendo aproximadamente 55.000 personas que pierden o abandonan sus puestos de trabajo, menguando la cantidad total desde 775.000 personas ocupadas hasta 720.000, aproximadamente.



Gráfica 3 - Población ocupada en Canarias (Elaboración propia. Fuente: Instituto Canario de Estadística)

A partir de este momento la tendencia empieza a revertirse, y se puede ver un aumento progresivo en la cantidad de población ocupada desde las 720.000 personas registradas en 2013, hasta llegar a las 940.000 a finales del año 2019.

Tras la etapa de máximos históricos en 2019, llega un evidente gran retroceso que desciende hasta las 820.000 el número de personas ocupadas durante el primer y segundo trimestre del año 2020, coincidiendo con los meses de marzo y abril, momento en el que empezaron los confinamientos y el cese de multitud de actividades. Este duro momento en el mercado laboral canario, deja a más de 120.000 personas sin trabajo en apenas 6 meses.

Actualmente en el año 2021, y a pesar de la progresiva recuperación de Canarias, podemos ver que las cifras registradas son incluso peores que las del año 2020, llegando a registrarse 800.000 personas ocupadas en el primer trimestre del año.

6.1.2. Protocolos y medidas de seguridad

Dada la crítica situación vivida desde mediados de marzo del año 2020, mediante el Real Decreto 463/2020 publicado en el Boletín Oficial del estado, se declara el estado de alarma por el COVID-19, viéndose en la tesitura de establecer ciertas restricciones con el objetivo fundamental de frenar la expansión del coronavirus y más concretamente, la movilidad de las personas. Estas medidas no solo perjudican a España sino a la mayoría de los países, teniendo que tomar decisiones análogas. Algunas de las medidas son las siguientes: i. las duras prohibiciones al desplazamiento durante el periodo de confinamiento; ii. el cierre perimetral de provincias y comunidades autónomas; iii. el establecimiento de toques de queda; y iv. los límites de aforo en los transportes públicos. Basándonos en España, durante su vigencia, los ciudadanos solo podrán circular por las vías públicas para la realización de actividades básicas como son la compra de alimentos o la asistencia a centros sanitarios, etc. Por lo tanto, dicho sector se ve directa e inmediatamente afectado por el COVID-19, tanto el transporte urbano (usado por millones de personas diariamente) como el interurbano o internacional, de igual forma que el público y el privado. Cabe destacar que este movimiento afecta a diversos medios de transporte como el marítimo, ferroviario, carretera y aéreo. El propio decreto 463/2020 estima que, en los servicios de transporte citados anteriormente, disminuirían un 50% los operadores de transporte.

Centrándonos en el sector aéreo, el 24 de marzo se realizó la siguiente estimación: “dicho sector sufrirá una gran disminución de los ingresos, ascendiendo estos a 234.000 millones de euros”. Con respecto a datos del año 2019, España ha percibido una pérdida en operaciones del 63%. Posteriormente, en 2020 se redujeron al 90% las operaciones. Compañías aéreas como Ryanair cancelaron sus vuelos totalmente, mientras que AirFrance-KLM canceló el 90% de éstos. Por otro lado, Iberia aplicó un ERTE al 82% de su plantilla, Lufthansa tan solo tendrá activo un 5% de los vuelos y EasyJet un 10% (Eurocontrol, 2020)

Otro de los sectores gravemente afectados (según datos de la Confederación Nacional de Trabajadores -CNT-), con una disminución del 85%-90%, fue el transporte de viajeros por carretera tanto urbano como interurbano; destacando el transporte turístico, escolar y discrecional. Por otro lado, con respecto al transporte marítimo, los traslados entre países, así como los cruceros han sido prohibidos. Sin embargo, el transporte de mercancías ha mantenido su actividad debido a su esencial servicio (CNT, 2020)

6.2. COMPARACIÓN DE LA MOVILIDAD DE CANARIAS PRE Y POST CORONAVIRUS

6.2.1. Comparación de la movilidad interna

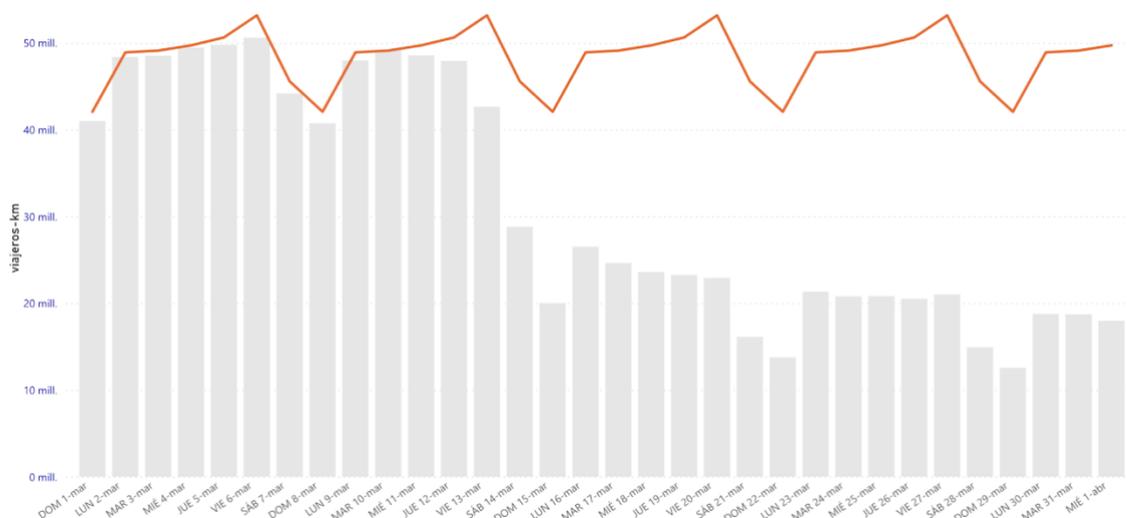
La movilidad interna o movilidad pendular, hace referencia a todos aquellos desplazamientos que tienen lugar entre la residencia, el centro de trabajo o estudio, y los demás emplazamientos visitados por la población a lo largo de una jornada. Por tanto, no existe el cambio de residencia (Fernández, J., 2019)

Con el objetivo de determinar cómo se ha visto afectada la movilidad interna en Canarias a causa de la crisis sanitaria, se ha optado por la comparación de valores previos y posteriores a la declaración del coronavirus como pandemia, y sus respectivas consecuencias. Estos valores acerca de la movilidad en Canarias se han presentado en forma de gráficas, para poder tener una visión más clara y concisa de los datos.

Las gráficas que hemos recopilado abarcan el periodo desde principios de marzo hasta principios de abril de 2020, y nos hemos centrado en la evolución de la movilidad diaria y el porcentaje de esta, la distancia recorrida por los viajeros, y la evolución en el número de viajes por persona.

Hemos elegido las gráficas 3 y 4 para disponer de una visión más general, ya que hacen alusión a la evolución de la movilidad en multitud de ámbitos. Y las gráficas 5 y 6 para aportar visibilidad a factores menos genéricos, pero que siguen teniendo importancia, como el número de viajes realizados por persona, así como el número de kilómetros recorrido por los viajeros.

La gráfica 3 hace alusión a la evolución de la movilidad diaria desde el 1 de marzo hasta el 1 de abril de 2020. En el eje horizontal se registran los días del mes, representados cada uno de ellos con una barra de color gris, y la magnitud viajeros-kilómetros en el eje vertical, este valor se calcula multiplicando la cantidad de viajeros diarios por la cantidad de kilómetros que recorre cada uno de ellos. Además, también contamos con una línea de color naranja, que representa los valores medios en meses pasados, y que nos permite hacernos una idea de la magnitud de la situación.

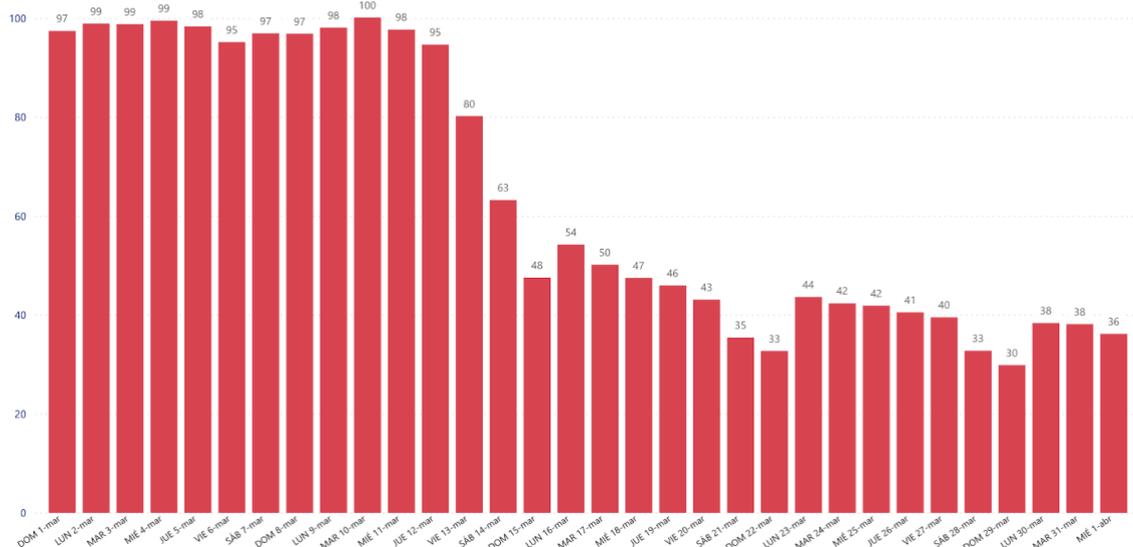


Gráfica 4 - Evolución de la movilidad diaria (Fuente: Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana)

Como ya hemos visto en gráficos anteriores, el cambio sustancial en la tendencia sucede a partir del día 14 de marzo de 2020. A partir de este punto, las barras grises que representan a los viajeros-kilómetros, empiezan a tomar una tendencia bajista, descendiendo desde cifras cercanas a los 50 millones hasta los 15 millones, aproximadamente. Lo más llamativo de este retroceso es la rapidez con la que se produce, causada, sin duda, por las estrictas medidas de confinamiento, que, de un día para otro, dejaron las calles totalmente vacías.

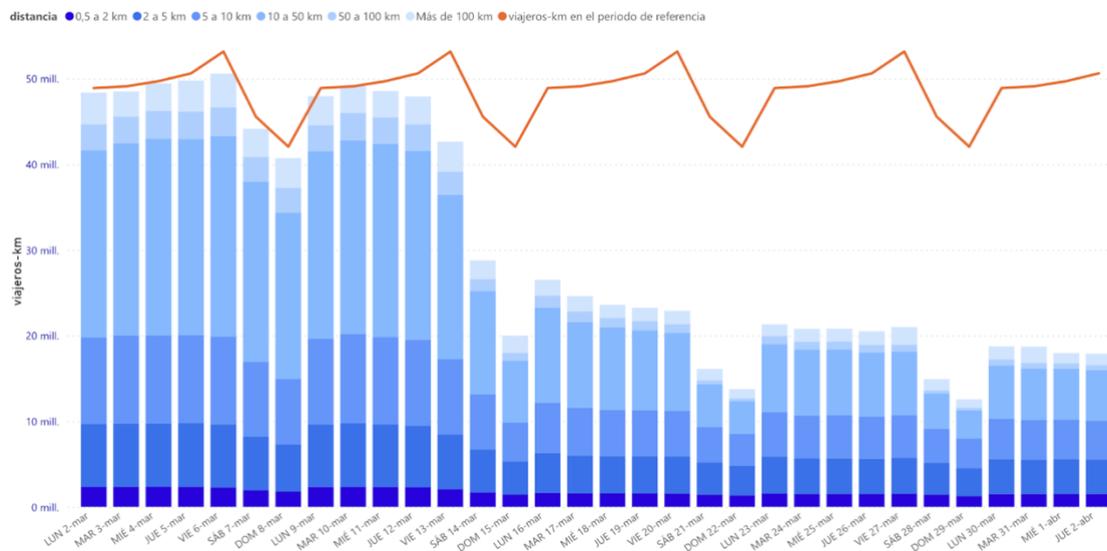
A continuación, nos centramos en cuantificar la caída de la movilidad interna de Canarias (gráfica 4). En el eje vertical se encuentran los porcentajes (registrados mediante barras de color rojo), siendo un 100% el máximo alcanzado en un día promedio.

Se puede distinguir fácilmente cómo a partir del día 13 de marzo, los porcentajes empiezan a menguar rápidamente hasta llegar a valores cercanos al 50% de movilidad. Posteriormente el movimiento continúa a la baja, llegando a situarse en porcentajes en torno al 30% y 40%. Estos descensos mencionados con anterioridad llegan a suponer hasta un 70% menos de movilidad interna respecto a los días de referencia.



Gráfica 5 - Porcentaje de movilidad respecto al día de referencia (Fuente: Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana)

Las gráficas 5 y 6, recogen información más específica sobre la distancia recorrida por cada viajero, y a la evolución del número de viajes por persona. En primer lugar, la gráfica 5 cuantifica el número aproximado de kilómetros que recorren los habitantes, creando varias franjas representadas con distintos tonos de azul. Estas franjas se relacionan con las siguientes distancias: de 0,5 a 2 kilómetros, de 2 a 5 km, de 5 a 10 km, de 10 a 50 km, de 50 a 100 km, y, por último, más de 100 km. Estas franjas están integradas en las barras del gráfico, cada una de ellas representa un día, que son los que podemos ver en el eje horizontal. El eje vertical, incluye la magnitud “viajeros-kilómetro” representada en millones. La línea naranja, representa la magnitud mencionada anteriormente en un periodo medio, tomado antes de la declaración de la pandemia.



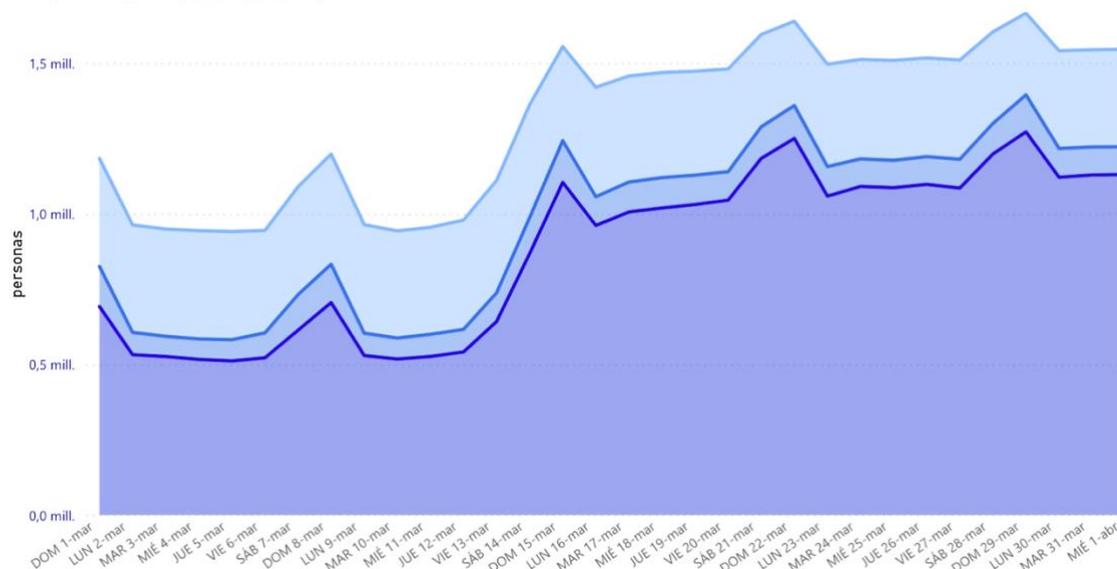
Gráfica 6 - Distancia recorrida por viajeros respecto al día de referencia (Fuente: Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana)

En esta gráfica podemos ver un descenso en la distancia recorrida a partir del día 13 de marzo de 2020 en adelante, cayendo desde los aproximadamente 50 millones de kilómetros, hasta los 20 millones en apenas 10 días. Generalmente la cantidad de viajes disminuye independientemente de su longitud, sin embargo, es curioso que la franja de distancia que más parece menguar

respecto a los días anteriores es la de 10 a 50 kilómetros. Por otro lado, la franja que menos parece reducirse es a su vez, la más pequeña, correspondiente a los viajes de entre 0,5 y 2 kilómetros.

La gráfica 6, recoge una representación del número de viajes realizados por persona. La gráfica clasifica a las personas en 3 categorías: las que no han viajado, las personas que solo han viajado 1 vez, y las personas que han viajado 2 veces. En el eje horizontal podemos ver los días desde el inicio de marzo hasta inicios de abril, y en el eje vertical, aparece el número de personas representado en millones.

n° viajes ● Ningún viaje ● 1 viaje ● 2 viajes



Gráfica 7 - Evolución de viajes por persona (Fuente: Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana)

En la gráfica podemos ver cómo aumenta el número de personas que no realiza viaje alguno desde el medio millón, hasta el millón de personas aproximadamente, suponiendo esto un aumento del 100%. Sin embargo, los registros de 1 viaje y 2 viajes permanecen estables, sin aumentos o descensos demasiado llamativos, esto puede ser debido a la vuelta de muchas personas desde su lugar de estudio, o trabajo, hasta su lugar de residencia.

6.2.2. Comparación de la movilidad externa

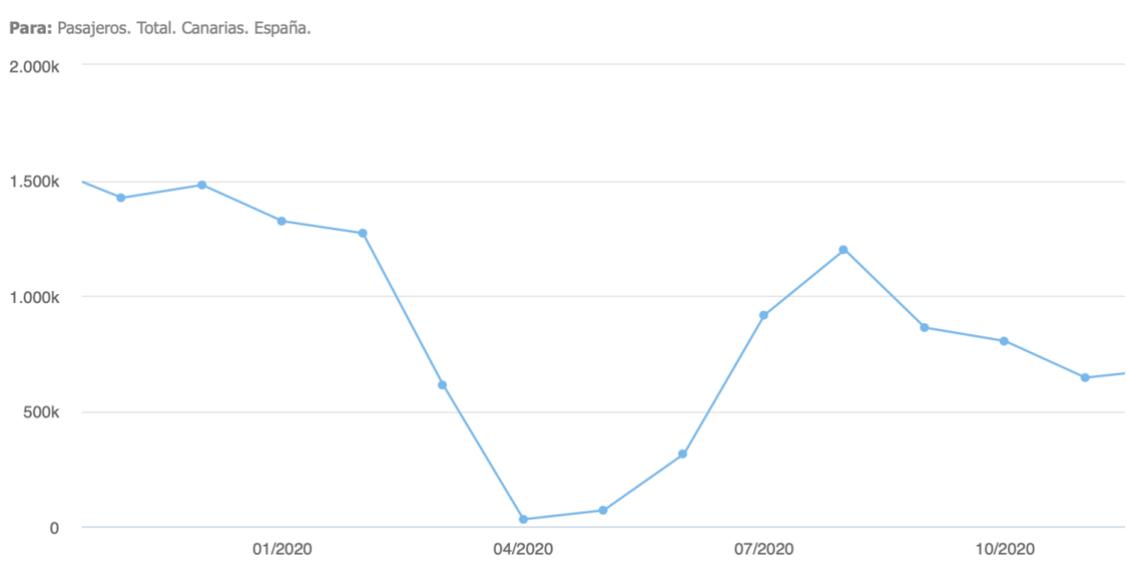
La movilidad externa, al contrario que la movilidad interna, hace referencia a todos esos desplazamientos que tienen lugar fuera del entorno de residencia habitual del individuo, por tanto, dichos desplazamientos suelen conllevar un cambio de residencia. Uno de los ejemplos más claros para explicar este tipo de movilidad, es el turismo.

La movilidad en Canarias se ha visto afectada debido a diversos factores, entre ellos podemos encontrar los internos, comentados anteriormente, y los externos, de los que hablaremos en dicho punto. Haciendo una comparación previa a la pandemia y posterior a ella se originan ciertas diferencias. Para poder tener una mejor visión, hemos optado por mostrar los valores del cambio gráficamente.

Las gráficas 7, 8 y 9 que se muestran a continuación, recogen, por un lado, los datos desde principios hasta finales del año 2020, haciendo un estudio del tráfico total de pasajeros en los distintos aeropuertos ubicados en las Islas Canarias; por otro lado, el tráfico total de mercancías en dichos aeropuertos y, por último, el tráfico marítimo de pasajeros en los distintos puertos de las islas.

Tanto la gráfica 7 como la gráfica 8 hacen un exhaustivo estudio del tráfico concentrado en los distintos aeropuertos de las islas, el tráfico de pasajeros y el de mercancías, mientras que la gráfica 9 muestra la evolución que ha sufrido el tráfico marítimo tras la pandemia, entre enero y diciembre del año 2020. Las primeras dos gráficas se encuentran comprendidas entre dos magnitudes en el eje vertical, el tráfico total de pasajeros expresados en millones, mientras que el eje horizontal representa los meses del año 2020, ambas exponen las cifras mediante una línea acotada por puntos que corresponden a los distintos meses. La gráfica 9 presenta los meses del año 2020 en el eje horizontal y el total de pasajeros en puertos de las Islas Canarias expresados en miles.

En la gráfica 7, se puede apreciar que a partir del tercer mes del año 2020 se empieza a sufrir una cierta disminución con respecto a meses anteriores, es decir, el tráfico total de pasajeros en los aeropuertos del archipiélago canario decrece desde el mes de marzo, resultando la caída exponencial hasta el mes de julio con cifras muy inferiores. Por otro lado, también observamos que desde agosto hasta octubre se percibe una mejoría en el tráfico aéreo llegando a niveles entre los 1000k y 1500k aproximadamente. El sector aéreo ha sido uno de los más afectados a nivel mundial.

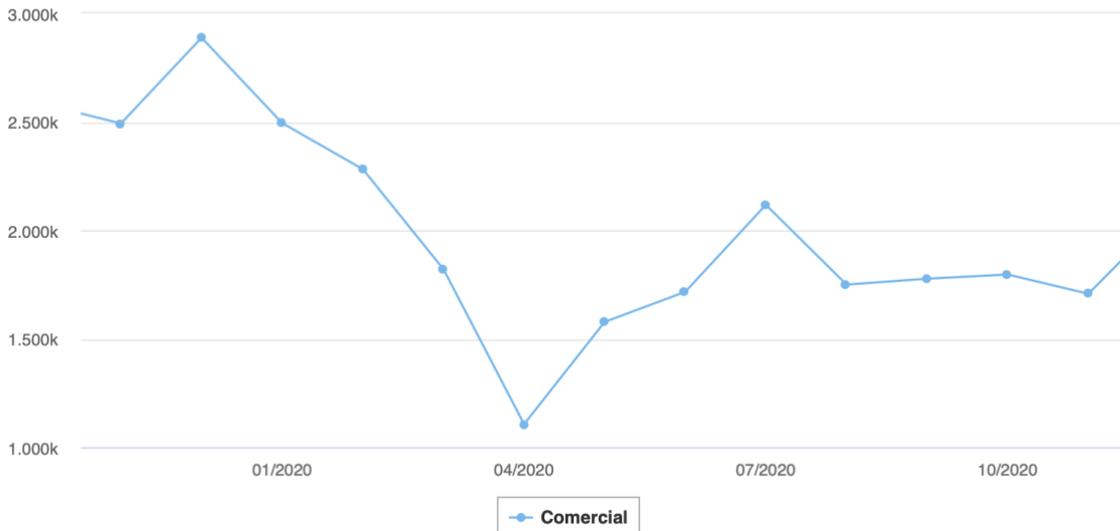


Gráfica 8 - Tráfico total de pasajeros en los aeropuertos de las Islas Canarias (Fuente: Instituto Canario de Estadística)

La gráfica 8 presenta una variación muy parecida a la anterior, percibiéndose una disminución total a partir de marzo del año 2020 hasta junio del mismo año y un aumento en el tráfico aéreo de mercancías desde julio hasta septiembre para volver a menguar en octubre hasta conseguir una estabilidad los meses posteriores.

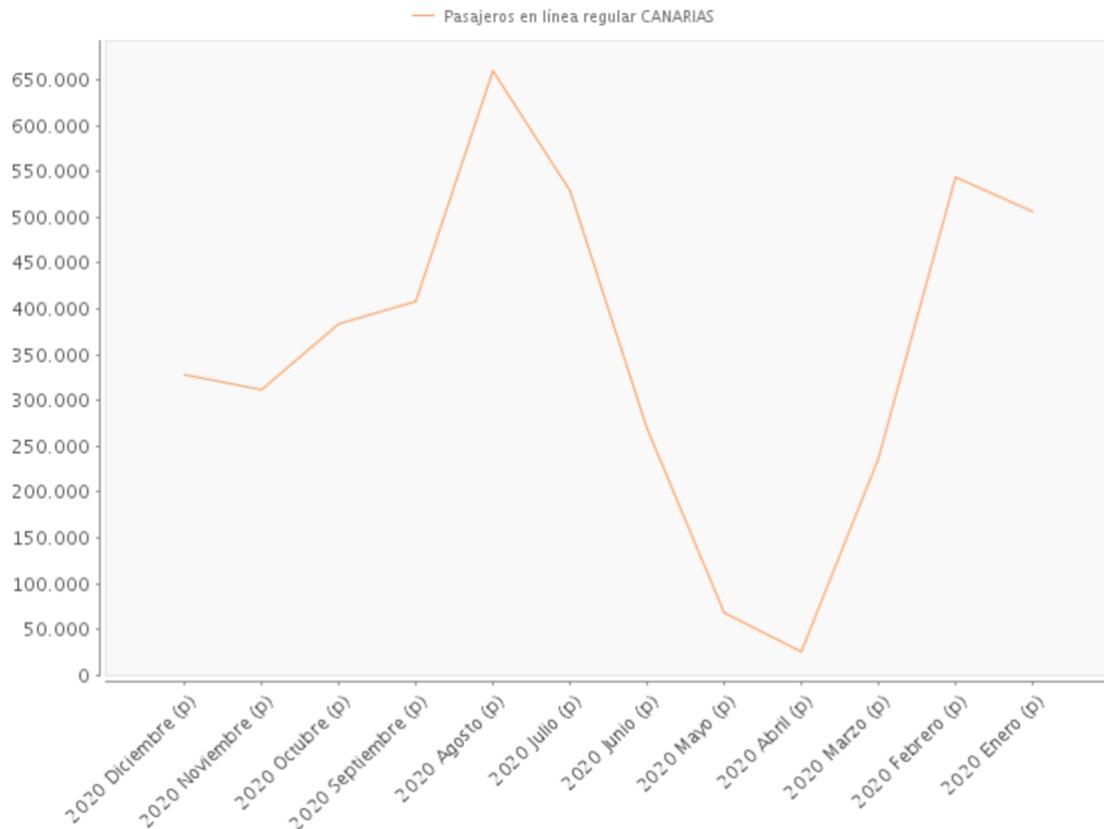
Es un hecho que el transporte de mercancías no se ha visto tan perjudicialmente afectado, ya que se considera una actividad necesaria para suministrar de productos a la población, y en muchos casos viéndose en la obligación de reemplazar algunos asientos para acomodar la carga o los bultos, debido al crecimiento de la demanda de dicho sector. Ahora bien, centrándonos en Canarias, el tráfico aéreo se vio mucho más afectado (registrándose casi la mitad de la pérdida) (Arias, R., 2020).

Para: Mercancía. Total. Canarias. España.



Gráfica 9 - Tráfico total de mercancías en los aeropuertos de las Islas Canarias (Fuente: Instituto Canario de Estadística)

Respecto al tráfico marítimo de pasajeros en puertos del archipiélago canario, se puede observar en la gráfica 9 cómo empieza a decrecer a partir del mes de febrero hasta el mes de abril, anotando las cifras más bajas del año 2020, muy por debajo de los 50.000 pasajeros.



Gráfica 10 - Tráfico marítimo de pasajeros en puertos de las Islas Canarias (Fuente: Instituto Canario de estadística)

Por otro lado, a partir del quinto/sexta mes, aumenta exponencialmente hasta llegar a la cifra más alta que presenta la gráfica, correspondiente a 650 mil pasajeros en línea regular. A partir de este

mes volvemos a sufrir una caída en el tráfico marítimo total llegando a los 400 mil pasajeros. Se cierra el año con una cantidad relativamente alta (325 mil pasajeros) teniendo en cuenta la difícil situación que atraviesa la movilidad en nuestras islas.

Podemos decir que, a pesar de haber sufrido cambios drásticos con respecto a otros años, la situación finalmente ha encontrado un equilibrio y se ha mantenido en la mitad.

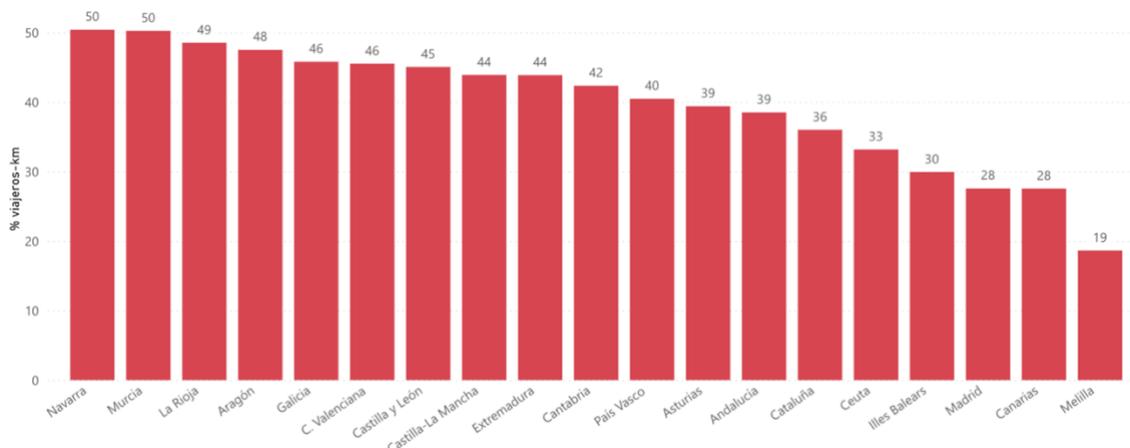
6.3. DISPARIDADES EN LA EVOLUCIÓN DE LA MOVILIDAD Y EL TURISMO EN EL TERRITORIO NACIONAL

6.3.1. Diferencias en la movilidad entre Canarias y el resto de España

Para comparar los cambios en la tendencia que ha experimentado la movilidad interna de Canarias, con la del resto de España, hemos optado por comparar los valores de movilidad por comunidad autónoma correspondientes a diversas fechas, para tener una visión más general desde que se declaró la pandemia hasta la actualidad.

Las gráficas 10, 11, 12 y 13 recogen en el eje vertical las 17 comunidades autónomas, y las 2 ciudades autónomas de España, mientras que el eje horizontal se rige por la magnitud “viajeros-kilómetro” expresada en porcentaje de kilómetros recorridos, respecto a un día de referencia previo a la declaración de la pandemia. Los porcentajes de cada comunidad y ciudad autónomas están representados mediante barras de color rojo, lo que facilita la comparación entre territorios.

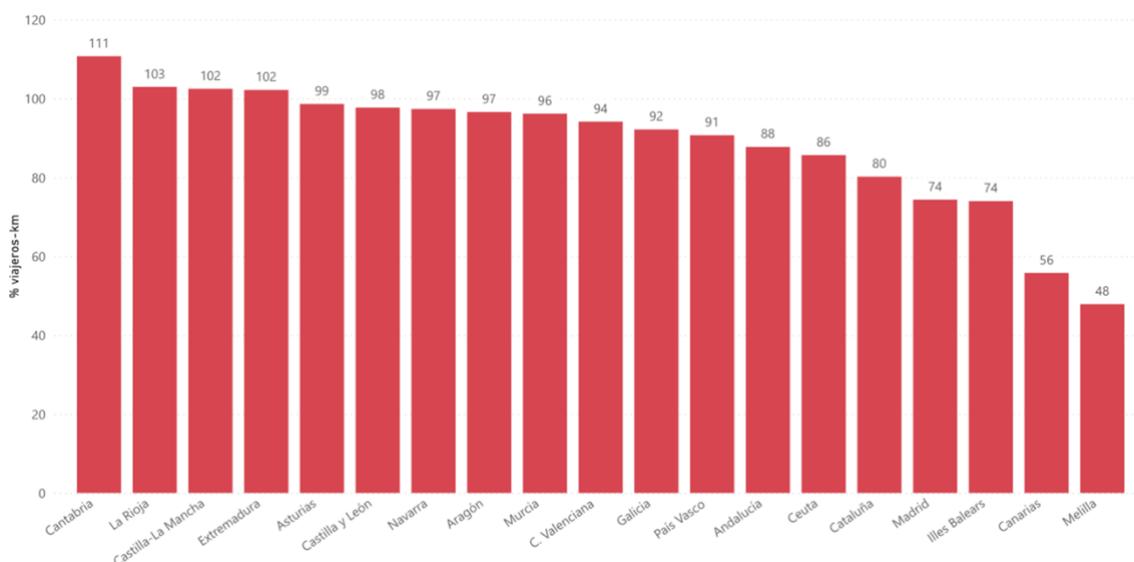
La primera fecha que hemos elegido para analizar los datos de movilidad es el lunes, 23 de marzo de 2020, justo por estas fechas, la población española afrontaba el inicio de la segunda semana bajo confinamiento por la alarma establecida (gráfica 10).



Gráfica 11 - Porcentaje viajeros-kilómetro del día 23/03/2020 (Fuente: Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana)

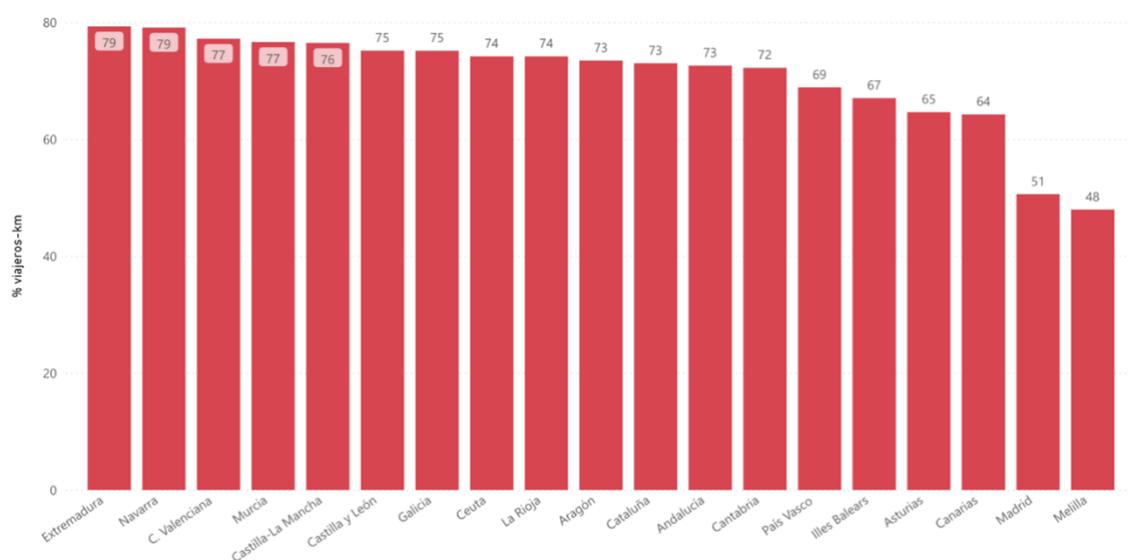
A simple vista se pueden distinguir diferencias sustanciales entre los distintos territorios del país, además observamos cómo Canarias se sitúa como la primera comunidad autónoma, a la par con Madrid, y cerca de los valores de las Islas Baleares, que más disminución han sufrido en kilómetros recorridos por viajero, suponiendo un descenso de más del 70% respecto al día de referencia. Por otro lado, podemos ver que las comunidades cuya movilidad se vio menos afectada son Navarra, Murcia, La Rioja y Aragón, sufriendo estas una disminución del 50% en su movilidad. Por tanto, las medidas restrictivas de movilidad han hecho efecto de manera desigual, entre las distintas comunidades del territorio español, al menos durante las primeras semanas de la crisis sanitaria.

La segunda fecha que hemos elegido es el lunes 22 de junio, correspondiendo con el inicio del verano, y con el desconfiamento progresivo en España (ver gráfica 11).



Gráfica 12 - Porcentaje viajeros-kilómetro del día 22/06/2020 (Fuente: Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana)

En la gráfica 11 se aprecia una gran diferencia en los valores, comparándolos con los del día 23 de marzo. Esto evidentemente es causa de la finalización de la cuarentena, y las primeras salidas a la calle por parte de la población. Respecto a las distintas comunidades y ciudades autónomas, podemos ver cómo mientras Canarias y Melilla ocupan los últimos puestos, con un porcentaje de movilidad rondando el 50%; otras comunidades como Cantabria, La Rioja, Castilla-La Mancha y Extremadura cuentan con un porcentaje de más del 100%, y otras 8 comunidades presentan un 90%, es decir, durante ese día se registró un nivel de movilidad muy cercano, igual o ligeramente superior respecto al día de referencia. Estas grandes diferencias sin duda crean desigualdades entre las comunidades, que pueden tener repercusiones tanto positivas como negativas, a nivel social y económico. La gráfica 12 pertenece al lunes 9 de noviembre, coincidiendo con los días más críticos de la segunda ola de la pandemia en España.

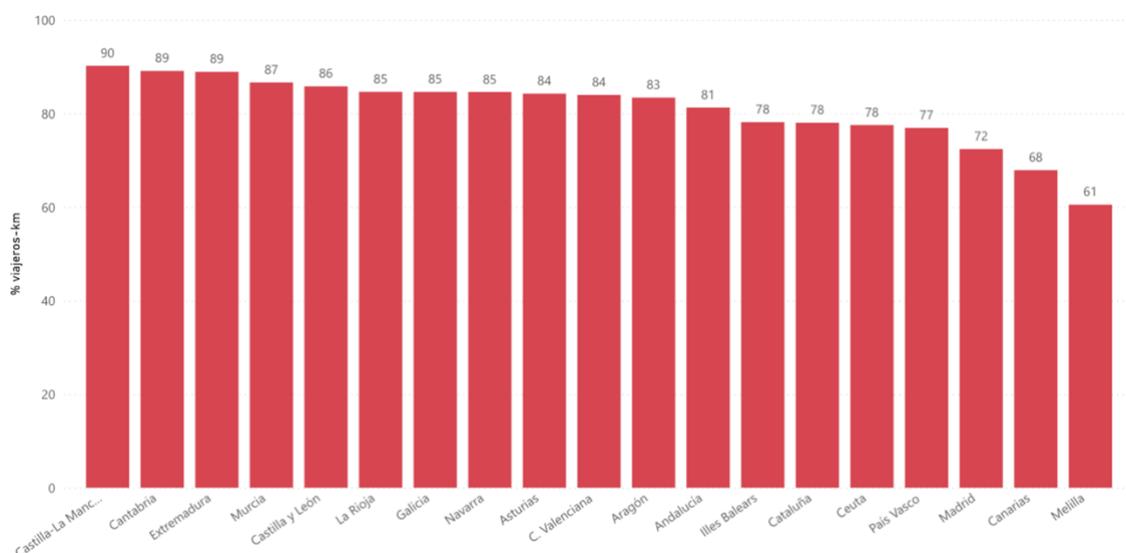


Gráfica 13 - Porcentaje viajeros-kilómetro del día 09/11/2020 (Fuente: Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana)

Prestando atención a la gráfica, se puede observar cómo los porcentajes de movilidad han disminuido comparándolos con los del día 22 de junio, esto sin duda es fruto de la situación vivida durante esas semanas, en las que la cantidad de casos diarios de coronavirus aumentaban rápidamente, y el gobierno pedía extremar las precauciones.

Por otro lado, las diferencias entre los distintos territorios del país siguen existiendo, aunque ya parece no existir una brecha tan grande como en junio. Canarias sigue ocupando uno de los lugares más bajos en lo que a movilidad se refiere, aunque es cierto que la cantidad de kilómetros recorridos por viajero aumenta bastante respecto a las fechas anteriores, suponiendo un aumento en la movilidad de casi un 40% respecto al día 23 de marzo del 2020, y de casi un 10% respecto al día 22 de junio.

Por último, se muestra la gráfica 13 actualizada al día 4 de mayo de 2021, en la que se observa que la situación se encuentra mucho más controlada que en las fechas analizadas anteriormente, gracias en gran medida a la progresiva vacunación de la población.



Gráfica 14 - Porcentaje viajeros-kilómetro del día 04/05/2021 (Fuente: Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana)

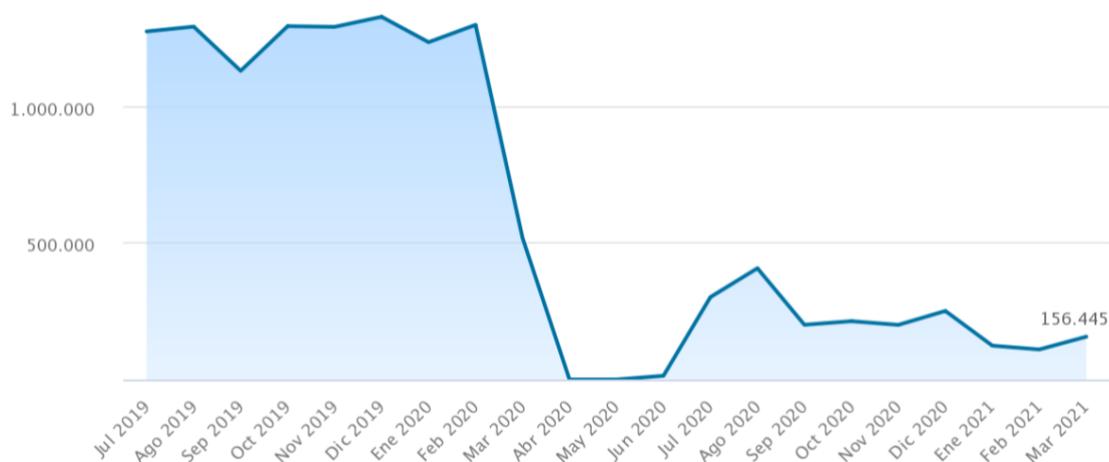
Un análisis pormenorizado de la gráfica, nos permite comprobar cómo los porcentajes de viajeros-kilómetro van poco a poco recuperando valores propios de los días previos a la pandemia. Canarias sigue a la cola de los territorios españoles por lo que se refiere a su porcentaje de movilidad, de hecho, se coloca como la comunidad autónoma con más disminución del porcentaje viajeros-kilómetro con un 68% respecto a su media, solo superada por Melilla.

Esto deja claro que Canarias es una de las comunidades autónomas que más ha sufrido las restricciones de movilidad, esto sumado a que su principal actividad económica es el turismo, y su condición de región ultraperiférica puede llegar a afectar en gran medida al desarrollo económico de la misma.

6.3.2. Cómo ha afectado al turismo de Canarias, la gran disminución de movilidad a causa de la pandemia

Una vez hemos comprobado que la Comunidad Canaria ha sido especialmente afectada en términos de movilidad por la pandemia, nos ha parecido interesante comprobar cómo ha afectado esto al turismo, uno de los sectores que más aporta a la economía del archipiélago. Para estudiar cómo se ha desarrollado la actividad turística en las islas durante el periodo de pandemia, analizaremos datos referentes a turistas recibidos, el número de alojamientos turísticos abiertos, sus tasas de ocupación y su Revenue per Available Room (RevPar).

En primer lugar, la gráfica 14 hace referencia a los turistas recibidos en Canarias, exceptuando a los residentes del archipiélago que hayan hecho turismo en su propia comunidad. Esta presenta en el eje horizontal el marco temporal, que abarca desde julio del año 2019 hasta marzo del año 2021, y en el eje vertical, la cantidad de turistas recibidos.



Gráfica 15 - Turistas recibidos en Canarias exceptuando residentes (Fuente: Instituto Canario de estadística)

Podemos observar cómo la cantidad de turistas recibidos en Canarias desde julio del 2019 hasta febrero del 2020, es bastante constante y consigue mantenerse por encima del millón de personas, llegando a rondar 1.3 millones de turistas. Una vez llegado el mes de marzo de 2020, y el comienzo de la crisis sanitaria, la tendencia se desploma rápidamente hasta el punto de no existir registros, o figurar como 0 llegadas de turistas a Canarias, debido al cierre de las fronteras a nivel internacional.

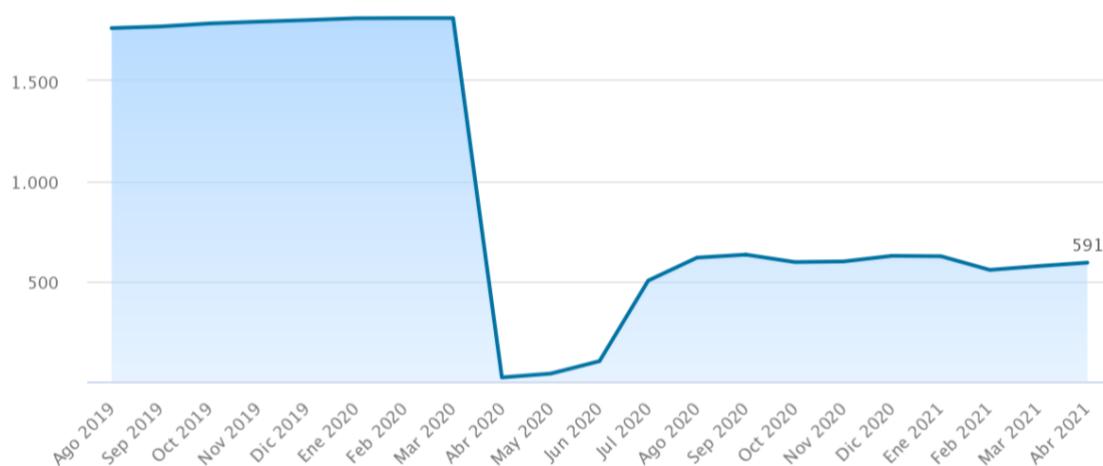
Tras la dura etapa de confinamiento llegan los meses de verano, en los que podemos ver cómo empiezan a llegar paulatinamente más turistas, alcanzándose cifras cercanas a las 400.000 personas en el mes de agosto, para después volver a retroceder y mantenerse en valores cercanos a los 200.000 hasta finales de año.

Por último, el primer trimestre del año 2021 empieza con una disminución de las llegadas de turistas respecto a los meses finales del año pasado, presentando cifras que van desde las 110.000 hasta las 156.000 llegadas.

La segunda gráfica que hemos incorporado a este análisis representa la cantidad de alojamientos turísticos abiertos en Canarias desde el mes de agosto del año 2019, hasta abril del año 2021 (ver gráfica 15). En el eje vertical se puede observar la cantidad de alojamientos turísticos abiertos, mientras que el rango temporal se encuentra situado en el eje horizontal.

Analizando la gráfica podemos observar cómo el número de alojamientos turísticos abiertos en Canarias, se mantiene por encima de los 1750, llegando al pico máximo de 1808 entre agosto del año 2019 y febrero del 2020 (periodo previo al comienzo de la pandemia mundial).

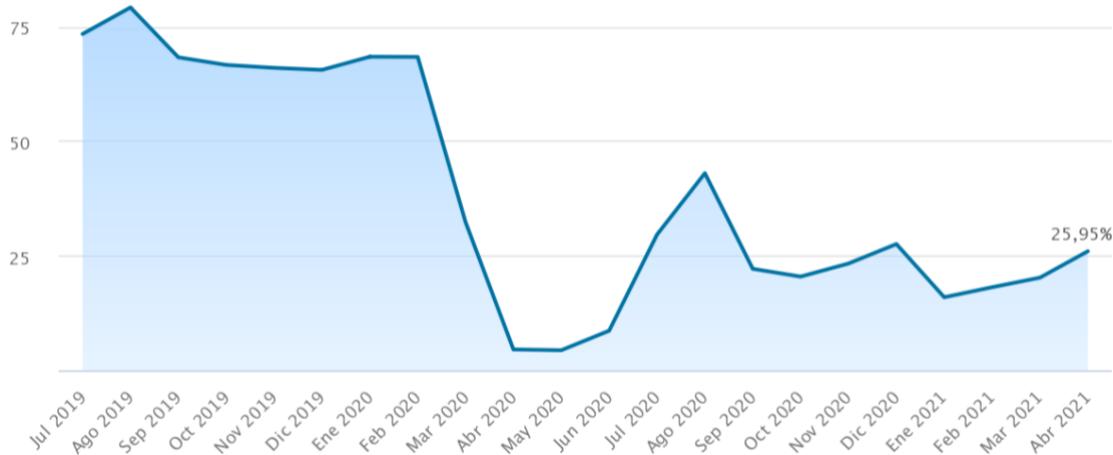
Evidentemente la declaración de la pandemia, y las restricciones de movilidad hacen que la llegada de turistas a Canarias caiga drásticamente, por lo tanto, muchos alojamientos turísticos se ven obligados a cerrar. Este fenómeno lo podemos cuantificar gracias a la información de la gráfica, donde vemos que, en los meses de marzo y abril del año 2020, el número de alojamientos turísticos abiertos cae en picado desde 1808 hasta 20, esto supone una disminución del 98,9%.



Gráfica 16 – Alojamientos turísticos abiertos en Canarias (Fuente: Instituto Canario de estadística)

Tras la dura etapa de cierre masivo, llega una leve recuperación a partir del mes de julio de 2020, en el que la cantidad de alojamientos abiertos asciende hasta 500, para que posteriormente, la tendencia continúe rondando cifras entre los 550 y 630 hasta el mes de abril del año 2021.

La gráfica 16 hace referencia al porcentaje de ocupación de los alojamientos turísticos en Canarias, tomando como referencia el periodo desde julio de 2019 hasta abril de 2021. En el eje vertical se puede observar el nivel porcentual de ocupación, mientras que en el eje horizontal se corresponde con el marco temporal.



Gráfica 17 - Tasa de ocupación por plazas en alojamientos turísticos de Canarias (Fuente: Instituto Canario de estadística)

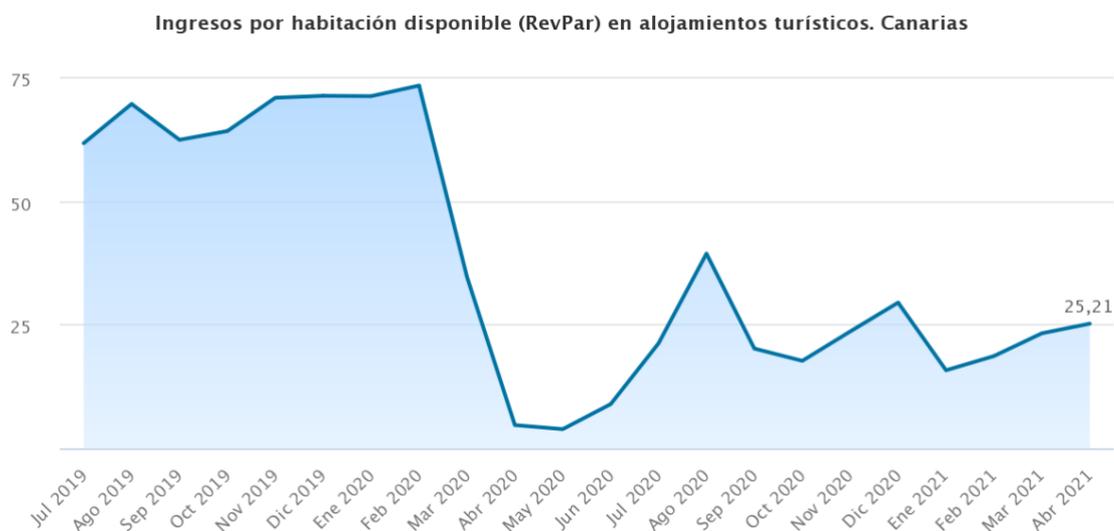
Podemos observar cómo la tasa de ocupación presenta valores constantes entre los meses de julio del año 2019 y febrero del 2020, manteniéndose siempre por encima del 65% de ocupación, incluso llegando a alcanzar cifras cercanas al 80% en el mes de agosto.

Como se ha podido apreciar en las presentaciones previas, es a partir del mes de marzo cuando se empieza a notar cambios importantes en la tendencia, de hecho, podemos ver cómo la tasa de ocupación retrocede un 50% durante ese mes, para posteriormente continuar disminuyendo hasta llegar a tasas que rondan el 4,5% de ocupación durante los meses de abril y mayo.

Tras este gran decremento en la tasa de ocupación, poco a poco empieza a recuperarse la situación durante los meses de verano del año 2020, en los que la ocupación sube escalonadamente hasta situarse en un 43% en el mes de agosto. Al terminar el periodo estival, el porcentaje de ocupación vuelve a caer llegando hasta niveles que rondan el 20% y 25% durante los últimos cuatro meses del año 2020.

A principios del año 2021 se vive en España la tercera ola de la pandemia, debido a esto la tasa de ocupación de alojamientos turísticos sufre un nuevo retroceso, haciendo que enero y febrero presenten porcentajes cercanos al 16% de ocupación. A pesar de esto, podemos ver cómo los porcentajes desde febrero en adelante están aumentando paulatinamente, y llegando hasta casi un 25,95% en el mes de abril, gracias a que la situación de crisis sanitaria comienza a controlarse.

Por último, para entender mejor hasta qué punto ha afectado la pandemia a la economía de los alojamientos turísticos, se han recogido en la gráfica 17, los ingresos por habitación disponible o RevPar. En el eje horizontal de la gráfica podemos ver la temporalidad representada en meses desde julio del año 2019 hasta abril del 2021, mientras que en el eje vertical se encuentran la cantidad en euros de ingresos por habitación disponible en los alojamientos turísticos.



Gráfica 18 - Ingresos por habitación disponible en alojamientos turísticos de Canarias o RevPar (Fuente: Instituto Canario de estadística)

Analizando los datos aportados por la gráfica, podemos ver que el RevPar en Canarias correspondiente a los meses previos a la declaración de la pandemia, oscila entre los 61€ y los 73€, suponiendo esto una progresión bastante uniforme con cambios no demasiado pronunciados.

Sin embargo, esto cambia en el mes de marzo, en el que podemos ver cómo los ingresos de los alojamientos turísticos por habitación disponible caen rápidamente, hasta situarse en valores cercanos a los 34.5€, tendencia que seguiría a la baja hasta abril y mayo, meses en los que se registró un RevPar que apenas llegaba a 4€ de media. Este gran descenso en la rentabilidad de los alojamientos turísticos, y las restricciones de movilidad obligó a muchos de ellos a cerrar sus puertas temporalmente.

Dejando atrás este duro periodo, podemos ver cómo en los siguientes meses de verano el RevPar empieza a recuperarse progresivamente, hasta llegar el mes de agosto en el que se registra unos ingresos por habitación disponibles de 39.4€. A pesar de este aumento estival, en los meses finales del año 2020 y en los primeros meses del año 2021, podemos ver cómo el RevPar se establece entre los 15€ y 30€, sufriendo pequeños aumentos y descensos, pero sin llegar a presentar una direccionalidad clara.

7. CONCLUSIONES

La crisis sanitaria acontecida durante el año 2020 ha modificado por completo nuestra forma de vida, limitando nuestro movimiento, acabando con las aglomeraciones e incluso cerrando fronteras. Todas estas nuevas restricciones y controles han afectado en gran medida la movilidad, produciendo grandes disminuciones en los desplazamientos de la población.

Sin lugar a dudas, la conclusión más clara que aporta este trabajo es que la movilidad se ha visto duramente resentida durante la pandemia, factor que ha repercutido agresivamente en la economía y en la sociedad, no solo de España, sino de todo el mundo.

Otra de las conclusiones que extraemos de la realización de este trabajo, es la marcada diferencia en términos de movilidad entre los territorios con mayor presencia del sector turístico y las demás regiones del país. Un ejemplo claro de esto es la comunidad autónoma de Canarias, que además de ser objeto principal de estudio en este trabajo, ha sido una de las comunidades que peor situación ha vivido teniendo en cuenta la movilidad registrada debido, en gran medida, al retroceso casi total de llegada de turistas.

Estas diferencias entre territorios nacionales acaban materializándose de forma bastante agresiva en desequilibrios económicos, factor que se puede ver al comparar el desarrollo del PIB en Canarias con el del resto de España. Con esto queda claro que la recuperación de la economía en Canarias, depende en gran medida del desarrollo y vuelta a la normalidad del sector turístico.

Sin duda, la crisis del coronavirus ha marcado un antes y un después, y pese a la progresiva recuperación que estamos viviendo, muchos patrones o tendencias en la movilidad y en el turismo experimentarían inevitablemente cambios o actualizaciones.

8. BIBLIOGRAFÍA

- Álvarez García, M. E. (2020, 5 mayo). El impacto del COVID 19 en la carga aérea y el comercio exterior. Intercoex. Recuperado de: <https://www.intercoex.com/es/blog/impacto-del-covid-19-carga-aerea-comercio-exterior>
- Arias, R. (2020, 27 febrero). Así afecta el coronavirus al transporte de mercancías por carretera. Transporte Profesional. Recuperado de: <https://www.transporteprofesional.es/noticias-actualidad-transporte-logistica/transporte-de-mercancias/asi-afecta-el-coronavirus-al-transporte-de-mercancias-por-carretera>
- Bau, L. (2020, 6 diciembre). Islas Canarias es un destino preparado para el teletrabajo. El Periódico. Recuperado de: <https://www.elperiodico.com/es/salir/20201206/islas-canarias-destino-preparado-teletrabajo-10113898>
- Canarias aspira a convertirse en destino base de Europa para remote Workers. (2020). Gobierno de Canarias. Recuperado de: <https://www3.gobiernodecanarias.org/noticias/canarias-aspira-a-convertirse-en-destino-base-de-europa-para-remote-workers/>
- Canarias se sitúa por primera vez en la historia en el Top10 de destinos mundiales para teletrabajar. (2020). Gobierno de Canarias. Recuperado de: <https://www3.gobiernodecanarias.org/noticias/canarias-se-situa-por-primera-vez-en-la-historia-en-el-top10-de-destinos-mundiales-para-teletrabajar/>
- El impacto del coronavirus COVID-19 en los negocios. (2020). Marsh. Recuperado de: <https://www.marsh.com/co/insights/research/coronavirus-impacto-negocios.html>
- El impacto del coronavirus en el turismo internacional ya triplica la crisis de 2009. (2020, 30 julio). Agencia EFE. Recuperado de: <https://www.efe.com/efe/espana/economia/el-impacto-del-coronavirus-en-turismo-internacional-ya-triplica-la-crisis-de-2009/10003-4308796>
- El impacto económico del COVID-19. Los efectos económicos del COVID-19 y los posibles escenarios globales en función de su desarrollo. (2020). Deloitte. Recuperado de: <https://www2.deloitte.com/es/es/pages/about-deloitte/articles/impacto-economico-del-covid19.html>
- El tráfico aéreo cae en Canarias un 50% entre enero y septiembre por los efectos de la Covid-19. (2020, 7 octubre). La Vanguardia. Recuperado de: <https://www.lavanguardia.com/local/canarias/20201007/483916305179/el-trafico-aereo-cae-en-canarias-un-50-entre-enero-y-septiembre-por-los-efectos-de-la-covid-19.html>
- Evaluación del impacto del brote de COVID-19 en el turismo internacional. (2020). ONWTO Organización Mundial del Turismo. Recuperado de: <https://www.unwto.org/es/evaluacion-de-la-incidencia-del-brote-del-covid-19-en-el-turismo-internacional>
- Fernández, J. (2020, 23 septiembre). Mujeres en condición de movilidad pendular: los riesgos invisibles de una ida y una vuelta. Amnistía Internacional. Recuperado de: <https://www.amnistia.org/ve/blog/2019/09/11784/mujeres-en-condicion-de-movilidad-pendular>
- Figuerola, M. (2020, 7 julio). Graves consecuencias en el turismo derivadas de la COVID-19. Hostelería Digital. Recuperado de: <https://www.hosteleriadigital.es/2020/07/07/graves-consecuencias-en-el-turismo-derivadas-de-la-covid-19/>
- Gómez-Pomar, J. (2020, 6 abril). El impacto del coronavirus en la movilidad y en el sector del transporte. El Economista. Recuperado de: <https://www.eleconomista.es/opinion-blogs/noticias/10466213/04/20/El-impacto-del-coronavirus-en-la-movilidad-y-en-el-sector-del-transporte.html>

- ISTAC Instituto Canario de Estadística. (2021). Paro Registrado en Canarias. [Base de datos]. Recuperado de: https://www3.gobiernodecanarias.org/istac/statistical-visualizer/visualizer/data.html?resourceType=indicator&resourceId=PARO_REGISTRADO&measure=ABSOLUTE&geo=ES70#visualization/table
- ISTAC Instituto Canario de Estadística. (2021). Población Ocupada en Canarias. [Base de datos]. Recuperado de: https://www3.gobiernodecanarias.org/istac/statistical-visualizer/visualizer/data.html?resourceType=indicator&resourceId=POBLACION_OCUPADA&measure=ABSOLUTE&geo=ES70#visualization/line
- ISTAC Instituto Canario de Estadística. (2021). Tráfico total de pasajeros en los aeropuertos de las islas de Canarias según servicios y aeropuertos de escala. Canarias por periodos de referencia. [Base de datos]. Recuperado de: https://www3.gobiernodecanarias.org/istac/statistical-visualizer/visualizer/data.html?resourceType=dataset&agencyId=ISTAC&resourceId=C00017A_000001&version=2.11#visualization/table
- ISTAC Instituto Canario de Estadística. (2021). Visor de indicadores estadísticos de Canarias. [Base de datos]. Recuperado de: http://www.gobiernodecanarias.org/istac/datos-abiertos/galerias/visor/indicadores.html?tema=turistas_viajeros#data
- ISTAC Instituto Nacional de Estadística. (2021). Tráfico total de mercancías y correos en los aeropuertos de las islas de Canarias según servicios y aeropuertos de escala. Canarias por periodos de referencia. [Base de datos]. Recuperado de: https://www3.gobiernodecanarias.org/istac/statistical-visualizer/visualizer/data.html?resourceType=dataset&agencyId=ISTAC&resourceId=C00017A_000002&version=2.11#visualization/line
- Las PYMES ven en riesgo su supervivencia por las consecuencias de la COVID. (2020, 19 octubre). El Periódico. Recuperado de: <https://www.elperiodico.com/es/activos/empresas/20201019/covid-situacion-pymes-8163078>
- Los 7 sectores profesionales más afectados por el covid-19, entre los que está el inmobiliario. (2020, 11 agosto). Idealista. Recuperado de: <https://www.idealista.com/news/finanzas/laboral/2020/08/11/786544-los-7-sectores-profesionales-mas-afectados-por-el-covid-19-entre-los-que-esta-el>
- Ministerio de Transporte, Movilidad y Agenda Urbana. Gobierno de España. (2021). Movilidad Autonómica. Evolución de la movilidad diaria. [Base de datos]. Recuperado de: <https://www.mitma.gob.es/ministerio/covid-19/evolucion-movilidad-big-data/movilidad-ccaa>
- Ministerio de Transporte, Movilidad y Agenda Urbana. Gobierno de España. (2021). Resumen de Movilidad. Movilidad por comunidad autónoma. [Base de datos]. Recuperado de: <https://www.mitma.gob.es/ministerio/covid-19/evolucion-movilidad-big-data/movilidad-nacional>
- Ministerio de Transporte, Movilidad y Agenda Urbana. Gobierno de España. (2020). Plan de medidas para responder al impacto COVID 19. Recuperado de: <https://www.mitma.gob.es/el-ministerio/plan-de-medidas-para-responder-al-impacto-del-covid-19-en-el-sector-transporte-y-movilidad>
- Todo lo que debes saber sobre un ERTE. (2020). Bizneo. Recuperado de: <https://www.bizneo.com/blog/erte/>

- UGT. (2020, junio). Impacto del coronavirus sobre el empleo en España. Unión General de Trabajadores. Recuperado de: https://www.ugt.es/sites/default/files/20200624_sec_analisis_y_contextos_impacto_coronavirus_empleo_en_espana.pdf
- Vivas, C., & Castro, C. (2021, 12 marzo). El año del Covid: cronología de la pandemia en España. El Independiente. Recuperado de: <https://www.elindependiente.com/vida-sana/salud/2021/03/12/el-ano-del-covid-cronologia-de-la-pandemia-en-espana/>