



MEDIDAS ADOPTADAS POR EL GOBIERNO DE ESPAÑA PARA AFRONTAR LA CRISIS PROVOCADA POR EL CESE DE ACTIVIDAD DE THOMAS COOK

■ ANTECEDENTES

España es el segundo destino turístico a nivel mundial (83M de turistas, cerca de 90.000M€ de gasto). En consecuencia, el sector turístico de nuestro país tiene un enorme impacto económico: representa el 11,7% del PIB y el 13,6% del empleo, además de ejercer efecto tractor sobre el resto del sector servicios. El peso del sector turístico es especialmente relevante en Baleares y Canarias, donde supone el 45% y 35% del PIB, respectivamente, así como el 30% y 40% del empleo.

Sin embargo, la quiebra de Thomas Cook (TC), segundo operador del mundo por volumen de operaciones, declarado en suspensión de pagos el 23 de septiembre de 2019, ha generado importantes turbulencias en el sector turístico español.

Este cese de operaciones de TC se ha dejado notar especialmente en Canarias y Baleares, ya que ambos destinos eran fuertemente dependientes del operador británico y acaparaban aproximadamente el 90% de su oferta en España (62% de los viajeros transportados por TC fueron a Canarias y 28% a Baleares).

Así, numerosas empresas del sector se han visto afectadas tanto por el impago de servicios realizados en la temporada de verano, como por cancelaciones y pérdida de conectividad para la temporada de invierno (más de 475.000 asientos de avión en los territorios insulares cancelados). La condición de insularidad de estos territorios supone una desventaja para la recuperación del sector, al verse reducida su conectividad aérea.

Para reducir los impactos generados por el cese de actividad de TC, se han adoptado a nivel estatal una serie de medidas, las cuales se describen a continuación.

■ MEDIDAS INCLUIDAS EN EL REAL DECRETO LEY APROBADO POR CONSEJO DE MINISTROS ELL 11 DE OCTUBRE DE 2019

Las medidas incluidas en el Real Decreto-ley pretenden dar una respuesta concreta a las necesidades de carácter urgente. Así, se aborda con inmediatez la situación generada en el sector turístico por la insolvencia del grupo empresarial Thomas Cook, cuya actividad es clave para el sector turístico de nuestro país, evitando que repercuta negativamente en el empleo que genera, principalmente en las pymes, así como impidiendo que se den situaciones de falta de liquidez.

Por ello, se impulsa, igualmente, la imprescindible sustitución de la dependencia que al referido operador estaban sometidas multitud de empresas, por soluciones alternativas más vinculadas a la sociedad de la información, la digitalización y con una mayor diversificación a las que estas empresas deben adaptarse con carácter inmediato.

Las actuaciones y medidas que se establecen en el marco de esta norma responden, principalmente, a un principio de temporalidad, y atienden a todas las comunidades autónomas afectadas, y especialmente a Canarias e Illes Balears por ser territorios singularmente afectados y más sensibles ante las circunstancias excepcionales previamente señaladas.



Las medidas concretas incluidas en el Real Decreto Ley se describen a continuación:

1. MEDIDAS DE APOYO A LA PROLONGACIÓN DEL PERIODO DE ACTIVIDAD DE LOS TRABAJADORES CON CONTRATOS FIJOS DISCONTINUOS EN LOS SECTORES DE TURISMO Y COMERCIO Y HOSTELERÍA VINCULADOS A LA ACTIVIDAD TURÍSTICA PARA EMPRESAS CON CENTROS DE TRABAJO EN LAS COMUNIDADES AUTÓNOMAS DE ILLES BALEARS Y CANARIAS DURANTE LOS MESES DE OCTUBRE Y DICIEMBRE DE 2019 Y FEBRERO Y MARZO DE 2020.

Desde el año 2012 se viene adoptando con carácter anual la medida de apoyo para la prolongación de los periodos de actividad de los trabajadores con contratos fijos discontinuos en los sectores de turismo y comercio y hostelería vinculados a la actividad turística, para compensar la disminución de los periodos de contratación en los meses con menos actividad turística, lo que se viene recogiendo en las leyes de Presupuestos Generales del Estado para cada ejercicio.

Ha de tenerse en cuenta que estos sectores estratégicos para la economía española se caracterizan por un alto grado de temporalidad, por lo que la prolongación de los contratos fijos discontinuos se hace especialmente necesaria. Según la Encuesta de Población Activa, la tasa de temporalidad de los asalariados en la actividad hostelera se situó, en 2018, en el 38,1 por ciento, muy por encima del 26,8 por ciento registrada en el conjunto de la economía española. Además, la ganancia media anual por trabajador en estos sectores es sensiblemente inferior a la del resto de sectores. En 2016, último dato disponible en la Encuesta de Estructura Salarial, la ganancia media anual en Comercio fue de 19.781€, un 14,6 por ciento inferior a la del conjunto de la economía (23.156€). Por su parte, la ganancia media anual en Hostelería fue de 14.125€, un 39 por ciento inferior. El mantenimiento del empleo en estos trabajadores es crucial para evitar situaciones de vulnerabilidad.

Desde su implantación se ha podido apreciar una positiva acogida por parte de las empresas, contribuyendo así de forma importante al mantenimiento del empleo de dicho colectivo durante los citados meses, con un óptimo resultado para la desestacionalización de la actividad turística y ampliación de los periodos de ocupación y cotización a la Seguridad Social. Hay que recordar que estos sectores son intensivos en mano de obra y por tanto tienen un alto potencial de generación de empleo.

La situación derivada de la quiebra de TC tiene especial repercusión en el tejido empresarial del sector turístico en las Comunidades de Illes Balears y Canarias. Con el objeto de mitigar la incidencia de esta situación en el empleo de un sector estratégico en ambas Comunidades Autónomas, y prolongar el periodo de actividad de los trabajadores con contratos fijos discontinuos, **se establece la extensión de la bonificación del 50% de las cuotas empresariales** prevista en el artículo 9 del Real Decreto-ley 8/2019, de 8 de marzo, a la Seguridad Social, Desempleo, FOGASA y Formación Profesional **para empresas de este sector en relación con sus centros de trabajo ubicados en estas Comunidades Autónomas, durante los meses de octubre y diciembre de 2019, y febrero y marzo de 2020.** Es precisamente en estos meses en los que se prevé que la quiebra de la multinacional tenga mayor repercusión para las empresas localizadas en dichos territorios, al encontrarse el mes de noviembre de 2019 ya cubierto en la redacción originaria del Real Decreto-ley 8/2019, de 8 de marzo.



Esta medida **podrá complementarse con el aplazamiento de cuotas** que ya se prevé el Reglamento General de Recaudación de la Seguridad Social.

2. COORDINACIÓN EN MATERIA DE EMPLEO

Como segunda medida incluida en el Real Decreto Ley, se instruye al Servicio Público de Empleo Estatal y las CCAA, en el marco del Sistema Nacional de Empleo y sus respectivas competencias, a **coordinar la protección por desempleo y la ejecución de sus políticas activas de empleo para los trabajadores afectados**, con el objetivo de dar eficaz respuesta a los mismos en el menor tiempo posible.

3. LÍNEA DE FINANCIACIÓN PARA ATENDER A LOS AFECTADOS POR LA INSOLVENCIA DEL GRUPO EMPRESARIAL THOMAS COOK.

Se establece, como tercera medida, **una línea de financiación para los afectados por la declaración de insolvencia de TC dotada de 200M€**. Corresponde a la Comisión Delegada del Gobierno de Asuntos Económicos (CDGAE) aprobar la línea, sus términos y condiciones.

Para implementar esta medida se impulsará una línea de financiación específica dentro de la línea Emprendedores y Empresa que actualmente gestiona el Instituto de Crédito Oficial (ICO). De esta forma se aprovechan los canales de acceso a la financiación ya establecidos por el ICO, así como la experiencia del mismo en la gestión de este tipo de productos.

Estas sinergias permitirán una rápida puesta en funcionamiento de la línea, de manera que esta responda con efectividad a los problemas de liquidez inmediata a los que se enfrentan las empresas afectadas por la quiebra del grupo Thomas Cook, permitiéndoles mantener la actividad y el empleo durante el proceso de reorganización y adaptación.

4. CONCESIÓN DIRECTA DE SUBVENCIONES A LAS COMUNIDADES AUTÓNOMAS DE CANARIAS Y DE ILLES BALEARS.

Los principales mercados afectados, Canarias e Illes Balears, son mercados con una fuerte dependencia de la turoperación, por lo que el efecto de la quiebra de TC, segundo turoperador mundial, será evidente, tanto en capacidad aérea, llegadas y gasto turístico.

El grupo Thomas Cook llevó a las islas el pasado año 2,1 millones de turistas (el 13% de los que recibe el archipiélago). La quiebra del grupo empresarial deja en el aire cerca de 800.000 plazas aéreas, según datos de AENA.

Del total de asientos anulados en ese periodo, Canarias ha sufrido el mayor impacto en su conectividad (prácticamente el 76 por ciento de los asientos anulados tenían como destino a esta Comunidad Autónoma), seguido de las Illes Balears. Los más de 400.000 viajes cancelados entre octubre 2019 y marzo de 2020 suponen una pérdida de entre 280 y 400 millones de euros adicionales, en función de cuánto se recupere el turismo. Por lo tanto, urge acometer acciones para contener la pérdida de conectividad y mantener el flujo de turistas, especialmente en Canarias, que se encuentra al principio de su temporada alta.



Por tal razón, se aprueba la **concesión directa de ayudas a Canarias (por importe de 15M€) e Illes Balears (8M€)** con el fin, respectivamente, de apoyar el lanzamiento de nuevas rutas aéreas internacionales, regulares y directas, recuperando la conectividad, y de diversificar la demanda y mejorar el destino.

La concesión de cada una de estas subvenciones se instrumentará mediante la formalización de un convenio entre la Secretaría de Estado de Turismo y la Comunidad Autónoma correspondiente, según lo previsto en la Ley 38/2003, de 17 de noviembre, General de Subvenciones y su normativa de desarrollo.

En los referidos convenios que se establezcan para instrumentar las ayudas se recogerá como obligación de las Comunidades Autónomas que las actuaciones a realizar con esos fondos deberán ajustarse a las Directrices sobre ayudas estatales a aeropuertos y compañías aéreas de 2014.

5. FONDO FINANCIERO DEL ESTADO PARA LA COMPETITIVIDAD TURÍSTICA (FOCIT)

Se aprueba la **creación del Fondo Financiero del Estado para la Competitividad Turística (FOCIT), por la modificación del Fondo Financiero del Estado para la Modernización de las Infraestructuras Turísticas (FOMIT).**

El objeto del FOCIT es apoyar financieramente los proyectos que desarrollen las empresas turísticas orientados a la mejora de la competitividad del sector, en especial aquellos que contengan actuaciones de digitalización de los destinos turísticos, y de innovación y modernización de los servicios, para adaptarse inmediatamente ante la pérdida de demanda ocasionada por la quiebra del grupo empresarial Thomas Cook.

El saldo de este Fondo, a septiembre de 2019, es de 499.939.615,88 euros.

Una vez se efectúen las convocatorias con sus correspondientes importes, el impacto económico final dependerá, además del volumen de solicitudes que se reciban, de la situación financiera de las empresas solicitantes.

6. MEDIDAS DE INFORMACIÓN EN PROCESOS CONCURSALES

Se establecen por parte de la Secretaría de Estado de Turismo, en colaboración con el Ministerio de Justicia y las Comunidades Autónomas, **medidas de apoyo e información a las empresas que afronten la recuperación de deudas en el marco de procesos de insolvencia del grupo TC.**

7. FORTALECIMIENTO DE LA ESTRATEGIA DE DESTINOS TURÍSTICOS INTELIGENTES

La Estrategia de Destinos Turísticos Inteligentes persigue la transformación de los destinos turísticos en Destinos Turísticos Inteligentes (DTI) como instrumento al servicio de la promoción



de buenas prácticas en materia de desarrollo sostenible, modernización de destinos, incremento de la rentabilidad, desestacionalización y gestión más eficiente de la capacidad de carga.

La definición oficial de DTI elaborada por la Secretaría de Estado de Turismo incluye las siguientes características: un destino turístico innovador, consolidado sobre una infraestructura tecnológica de vanguardia, que garantiza el desarrollo sostenible del territorio turístico, accesible para todos, que facilita la interacción e integración del visitante con el entorno e incrementa la calidad de su experiencia en el destino y mejora la calidad de vida del residente.

Para mejorar la competitividad de los destinos afectados y acelerar su transformación, la Sociedad Mercantil Estatal para la Gestión de la Innovación y las Tecnologías Turísticas, S.A.M.P (SEGITTUR) reforzará la estrategia de destinos turísticos inteligentes con 1.485.000€ adicionales.

El impacto final de la medida dependerá del número de destinos que se integren en la estrategia, pero una mayor inversión en esta estrategia permitirá contar con recursos suficientes para acelerar su penetración en el sector y alcanzar un mayor nivel de implantación, por lo que se incrementará el efecto positivo de la medida.

■ **OTRAS MEDIDAS NO INCLUIDAS EN EL REAL DECRETO LEY**

Las medidas incluidas en el Real Decreto Ley constituyen el necesario complemento de las ya adoptadas por los órganos competentes en materia de aeropuertos y tránsito y transporte aéreo, dirigidas a asegurar la conectividad aérea, tras la paralización de la actividad de la mayor parte del grupo empresarial Thomas Cook, con los territorios más afectados.

Se trata, en concreto, de las siguientes medidas:

1. INCENTIVO COMERCIAL EN TARIFAS AENA

De acuerdo a lo establecido en la ley 18/2014, en su artículo 49, AENA puede establecer incentivos comerciales. Estos incentivos se encuadran en la política comercial de AENA (es decir, se soportan por su cuenta de resultados como empresa y por ello deben actuar de manera eficaz sobre la demanda) y deben fijarse con criterios objetivos, transparentes y no discriminatorios, y ser conformes con las normas sobre competencia.

Los incentivos se aprueban por el Consejo de Administración de AENA. En la actualidad, los esquemas de incentivos vigentes en la red de AENA se articulan en torno a tres ejes (<http://www.aena.es/es/aerolineas/incentivos.html>)

- i. El desarrollo de nuevas rutas, a través de un descuento a las compañías aéreas que abren nuevas rutas a destinos no servidos previamente. Dicho incentivo, supone un descuento del 75% el primer año y 25% el segundo (con el objetivo de consolidar la demanda), si se mantiene el tráfico en la ruta y se aplica exclusivamente a los nuevos pasajeros de salida.
- ii. El incremento del tráfico en rutas ya existentes, a través de un descuento a las compañías aéreas que crecen en rutas ya existentes. Dicho descuento se aplica en las rutas de largo radio en los aeropuertos de mayor tamaño y a todos los tipos de rutas en los aeropuertos de menos de 3 millones de pasajeros. Como en el



caso anterior se aplica en dos años, 75% el primero y el 25% restante el segundo, si se mantiene el tráfico. Como en el caso anterior, se aplica sobre los pasajeros de salida.

- iii. El refuerzo del tráfico en los aeropuertos estacionales no peninsulares, a través de un descuento de hasta un 10% (aplicando en dos años consecutivos 5% y 5%) en la prestación por salida de pasajeros de todas las rutas, para el crecimiento de tráfico en la temporada baja en los aeropuertos no peninsulares con un tráfico estacional acusado en condiciones similares a las establecidas en la Ley 21/2003, de Seguridad Aérea.

Las tarifas aeroportuarias de AENA son muy competitivas, inferiores a las del resto de operadores europeos comparables, lo que contribuye al atractivo de España como destino turístico. Esta competitividad de tarifas esta reforzada, para el periodo 2017- 2021, por el establecimiento, en el primer Documento de Regulación Aeroportuaria (DORA), de una disminución de un 2,22% anual del ingreso medio por pasajero el conjunto de la red de aeropuertos de AENA, lo que supone una reducción acumulada del 11% en el periodo de los cinco años.

Además, con el objetivo de estimular la demanda, y por tanto el crecimiento del tráfico aéreo y el turismo, AENA tiene establecidas medidas incentivadoras, básicamente bonificaciones sobre las tarifas e incentivos comerciales.

AENA ha aprobado un incentivo comercial que estimulará el mantenimiento de la conectividad aérea de las Islas Canarias y Baleares, incentivando a las compañías aéreas a cubrir el “hueco” dejado en la conectividad por las compañías del grupo Thomas Cook de la manera más rápida posible. Esta medida incentivará a las compañías aéreas a acelerar sus planes de incremento de oferta para cubrir los vuelos que iban a ser prestados por Thomas Cook.

De este modo, **el Consejo de Administración de AENA (a través de su Comisión Ejecutiva) ha aprobado (el 2 de octubre) un incentivo comercial aplicable a los aeropuertos de Baleares y Canarias, cuyo objeto es estimular la recuperación del tráfico programado inicialmente por las compañías aéreas del Grupo Thomas Cook.** La medida, de carácter extraordinario, se implantará en los aeropuertos de los dos archipiélagos durante la temporada de invierno 2019-2020 para rutas comerciales internacionales.

El incentivo contribuirá a fomentar el tráfico adicional que las compañías aéreas pudieran añadir al inicialmente programado para la próxima temporada de invierno que abarca del 27 de octubre de 2019 al 28 de marzo de 2020. Las compañías aéreas tendrán derecho a un incentivo por el número de asientos adicionales a los previstos a 31 de agosto que operen en el conjunto de la temporada de invierno de 2019. El impacto financiero de esta medida se estima a día de hoy en 2 millones de euros previendo un incremento en función de si logra atraer tráfico adicional a las islas.

2. REDUCCIÓN DE TARIFAS DE RUTA DE ENAIRE

ENAIRE recupera los costes por los servicios de navegación aérea a través de dos vías principalmente: las tarifas de navegación aérea (de ruta y aproximación) y a través de un acuerdo con AENA por la prestación de los servicios en las torres de control. Adicionalmente, ENAIRE percibe otros ingresos por otros servicios técnicos (pero menores, comparados con su volumen de negocio total).



Las tarifas que cobra ENAIRE por la prestación de los servicios de navegación aérea suponen un 85,5% de su cifra anual de negocios, 993 M€ en 2018, y son de dos tipos:

- i. *La tarifa de ruta*, que es la remuneración de los costes incurridos en concepto de las instalaciones y servicios de navegación aérea en ruta, y que supone los ingresos más relevantes de ENAIRE, 826 M€ en 2018, un 83,2% del volumen de ingresos.
- ii. *La tarifa de aproximación*, que retribuye los servicios de navegación aérea prestados para seguridad y fluidez de los movimientos en el aterrizaje/despegue, que supuso en 2018, 23,5 M€ un 2,4%.

En el caso de la tarifa de ruta, el cálculo se realiza en España para dos zonas diferenciadas: la zona peninsular y la zona Canarias. De manera resumida, la determinación de las tarifas se lleva a cabo dividiendo los costes por la prestación de los servicios en cada zona por el tráfico previsto en cada zona.

Las tarifas de ruta en el bloque de Canarias son menores a las del bloque de la península.

El cálculo de las tarifas de ruta responde a un sistema regulado a nivel comunitario (Reglamento Comunitario 2019/317), que está monitorizado por la Comisión Europea y que dispone de estrictos protocolos de eficiencia, control de costes, métodos de cálculo, plazos etc. por lo que el ámbito de actuación es extraordinariamente limitado (la tarifa la calcula AESA, que realiza también una auditoría de costes en cumplimiento de la normativa europea). Ello impide adelantar la aplicación de este descuento antes de enero de 2020.

Así pues, ENAIRE reducirá las tarifas que las compañías aéreas abonan a ENAIRE por la prestación de **los servicios de navegación aérea**. Con la rebaja de la tarifa de ruta prevista, ENAIRE contribuirá de forma decisiva a la mejora de la eficiencia del sistema de navegación aérea español que, al ser más competitivo, haciendo e a nuestro país todavía atractivo en términos de capacidad de captación de nuevas compañías aéreas, un elemento esencial en el caso de las Islas Canarias y Baleares, y, el mantenimiento de su conectividad. En esta línea, está prevista una reducción en la tarifa de ruta que las compañías aéreas pagan a ENAIRE, con efectos a partir del 1 de enero de 2020, y sólo para los vuelos con origen y destino Canarias supondrá, en 2020, un ahorro aproximado de 19 millones de euros sobre la tarifa abonada en 2019.

Desde el *Ministerio de Fomento* van a centrar sus esfuerzos en garantizar la conectividad, con un conjunto de actuaciones a corto plazo, medio plazo y largo plazo.

- A corto plazo con las medidas indicadas que implican a AENA y ENAIRE en medidas de “choque” que permitan un primer avance importante.
- A medio plazo, con el papel de los Comités de Coordinación Aeroportuaria, que desempeñan un rol clave en la promoción de destinos, aunando el esfuerzo de todos los actores involucrados en la atracción y retención de las compañías y el mantenimiento de la conectividad. Todo ello sin olvidar por supuesto la propia acción de AENA a nivel internacional de promoción de destinos.
- Y a largo plazo, garantizando una dotación de infraestructuras y servicios aeroportuarios y de navegación aérea de calidad y a tarifas competitivas, a través del marco normativo del de disponemos.



3. CAMPAÑA PROMOCIONAL DE ESPAÑA: PLAN DE CHOQUE

Las medidas a adoptar persiguen diferentes objetivos y se implementaran en varias etapas.

Así, las medidas a corto plazo son de carácter inmediato y tienen como objetivo apoyar los destinos más afectados a futuro por la quiebra de Thomas Cook, especialmente las Islas Canarias, que comienza el 1 de octubre su temporada alta. No se dejan a un lado, sin embargo, otros mercados afectados como las Islas Baleares, que será también objeto de campaña.

Con este fin, y ante la reducción de conectividad, principalmente de Reino Unido, se realizarán acciones en mercados cercanos alternativos afines ya a la oferta española de vacaciones de invierno con el fin de diversificar la demanda: Países nórdicos, Polonia, Bélgica o Rusia, entre otros. Además, se llevarán cabo también acciones en Reino Unido y Alemania apoyados en un posible reajuste de la conectividad en los mismos y apoyados por la continuidad de la aerolínea Cónдор en Alemania.

Las acciones comienzan de forma inmediata a través de redes sociales y medios digitales. En todos los mercados las consejerías de turismo en el exterior apostaran también por la comunicación a través de medios de gran influencia en el consumidor y de medios especializados.

A medio plazo, a estas medidas se le sumarán otras nuevas dirigidas principalmente a movilizar los intermediarios del sector, las agencias de viaje, y ello a través de programas de incentivos y formación, acompañados en su caso estos últimos de viajes de educación del destino y sus servicios y productos.

A largo plazo se refuerza la estrategia de Turespaña de incrementar la conectividad con mercados lejanos, mejorar el sistema de visados y posicionar la imagen de España en la mente del potencial viajero.

Estas acciones incluyen tanto Asia como las Américas, mercados todos ellos de grandes crecimientos en los últimos años y que ayudan a desconcentrar la demanda por su búsqueda de productos alternativos al sol y playa, desestacionalizadores, y, por tanto, de alargamiento de la temporada y mantenimiento del empleo y de alto gasto en destino con lo que contribuyen a la sostenibilidad de los destinos en sus tres vertientes principales.

Presupuesto

- El plan de choque estaría dividido en tres partes; corto, medio y largo plazo.
- Las acciones de corto y medio plazo se iniciarían en octubre hasta final 2019, y contarían con una inversión de 1M€.
- Se tramitarán a través de consignaciones extraordinarias a las oficinas y haciendo uso del remanente que dispone Turespaña.

14 de octubre de 2019