
**Informaciones más recientes sobre las repercusiones
de los acontecimientos del 11 de septiembre
en el sector de la hotelería y el turismo***

OFICINA INTERNACIONAL DEL TRABAJO

3 diciembre 2001

*Documento preparado para la Oficina Internacional del Trabajo - Travel Research International Ltd., enquiries@travelresearch.co.uk

Oficina Internacional del Trabajo

Informaciones más recientes sobre las repercusiones de los acontecimientos del 11 de septiembre en el sector de la hotelería y el turismo

Resumen

Desde el último informe de seguimiento del 19 de noviembre, sigue habiendo pocos datos nuevos disponibles sobre los que basar una evaluación concreta de las tendencias en el sector de la hotelería y el turismo de la economía global. Los primeros indicios de que el sector pudiera haber empezado a estabilizarse, aunque no han sido refutados por los informes más recientes, siguen siendo sin embargo muy inciertos. Se desprende claramente de diversas fuentes internacionales y de los informes de la industria y la prensa que el terrorismo y la contracción económica han tenido repercusiones muy graves en este sector. Ya se han producido importantes pérdidas de puestos de trabajo y se espera que haya muchas más.

El sector del transporte aéreo sigue siendo el indicador mejor documentado de las tendencias internacionales de los mercados de viajes. Los datos que se exponen en el presente informe muestran la gravedad de los daños que ha experimentado esta industria y cuán importantes han sido los efectos inmediatos en los proveedores de la industria aeroespacial.

A nivel regional, si bien los mercados de viajes de América del Norte siguen siendo los más afectados, el daño que han sufrido algunas partes de Asia pudiera ser más grave del que se pensaba en un principio. Dentro del enorme mercado internacional europeo, los viajes aéreos se han visto muy afectados, aunque cabría recordar que *a)* los datos procedentes de asociaciones de compañías aéreas excluyen normalmente las compañías aéreas de bajo costo «sin servicios complementarios», al parecer en auge, y *b)* los viajeros en Europa tienen otras dos opciones de transporte posibles además del viaje en avión a través de las conexiones por ferrocarril y carretera; así pues, los volúmenes de viaje aéreo pudieran no ser un indicador muy preciso de las tendencias de los mercados de viajes.

Algunas predicciones de carácter general

El Consejo Mundial del Viaje y del Turismo mantiene su predicción de que, a nivel mundial, en toda la industria pueden perderse hasta 8,8 millones de puestos de trabajo a raíz de los acontecimientos del 11 de septiembre.

La Organización Mundial del Turismo (OMT) ha revisado sus proyecciones de crecimiento de las llegadas internacionales durante 2001: antes del 11 de septiembre las previsiones eran del 3-4 por ciento y ahora han sido rebajadas a un 1 por ciento para todo el año en su conjunto. La OMT señala que desde 1950, no se habían registrado nunca caídas de las llegadas de turistas internacionales.

La Asociación de Transporte Aéreo Internacional (IATA) prevé que sus miembros perderán este año 7.000 millones de dólares en operaciones internacionales, además de las pérdidas previstas en las actividades internas de los Estados Unidos de 3.000 a 5.000 millones de dólares.

En los Estados Unidos, que es el mercado más gravemente afectado, la Travel Industry Association of America (TIA) publicó previsiones más detalladas de las llegadas de los principales mercados de origen del país. Aproximadamente la mitad de todas las llegadas del extranjero proceden de dos Estados vecinos, México y Canadá. En el caso de México, se prevé que la cifra alcanzada en 2000 de 10,3 millones de visitantes en los Estados Unidos no volverá a alcanzarse hasta el año 2003 y para 2002 se prevé que haya un descenso del 7,4 por ciento del total previsto en 2001 de 9,6 millones. Las llegadas procedentes de Canadá ascendieron a 14,6 millones en 2000; se estima que para 2002 ascenderán a 14 millones, un descenso relativamente pequeño en comparación con 2000 (aunque el total previsto para 2001 es de 13,4 millones). Los Estados Unidos recibieron 26 millones de visitantes de países de ultramar en 2000; se prevé que este año la cifra se reducirá a 21,5 millones y no volverá a alcanzar el nivel de 2000 hasta 2004. Casi el 40 por ciento de las llegadas de ultramar proceden de dos países, Japón y el Reino Unido. No se espera que el Japón vuelva a alcanzar el nivel de 2000 de 5,1 millones de viajeros a los Estados Unidos en el período considerado, que finaliza en 2005. En el caso del Reino Unido, se prevé que el número de visitantes volverá a alcanzar los niveles de 2000 hacia 2003.

Algunos datos específicos recientes

Tendencias del tráfico del transporte aéreo

En resumen, están ahora empezando a aparecer datos de la industria del transporte aéreo que muestran de forma más precisa la gravedad de los daños causados por la combinación de una recesión y el terrorismo. La mayor parte de los mercados del transporte aéreo en todo el mundo han resultado perjudicados. Las repercusiones en el empleo han sido también inevitablemente negativas, y no se han limitado a las propias compañías aéreas sino que también han afectado a los fabricantes de aviones y sus proveedores.

- en los Estados Unidos, se estima que, a finales de noviembre de 2001, las pérdidas de puestos de trabajo ascendían a 86.000 en las compañías aéreas;
- en Europa, se informa que desde el 11 de septiembre se han suprimido 25.000 empleos en las compañías aéreas y que el empleo podría seguir disminuyendo una vez se dejen sentir plenamente los efectos de la crisis (especialmente si fracasan los planes de sustituir las anteriores compañías nacionales de Bélgica y Suiza).

El empleo en las industrias aeroespaciales en todo el mundo ya ha disminuido como resultado de las disminuciones de la demanda de nuevos aviones.

- en los Estados Unidos, se han perdido aproximadamente 100.000 puestos de trabajo, de los cuales 30.000 se suprimieron en Boeing Corporation;
- en Canadá, Bombardier ha anunciado 3.800 pérdidas de puestos de trabajo en su división aeroespacial;

en el Reino Unido, se estima que ya se han perdido 11.000 puestos de trabajo en las

- industrias aeroespaciales, incluidos 1.700 puestos de trabajo en las actividades regionales de producción de aviones de BAE, principal proveedor de aviones del país. Se prevé que las pérdidas de empleo en la industria aeroespacial del país pudieran ascender a la larga a 40.000 (10 por ciento de la fuerza de trabajo en este sector).

Las informaciones de que estaban apareciendo los primeros rayos de esperanza en **el sector del transporte aéreo en Europa** pueden haber sido prematuras. Estas informaciones se referían al transporte aéreo en compañías aéreas afiliadas a la Association of European Airlines (AEA), en las que los datos del tráfico correspondientes a principios de noviembre indicaban que podía estar produciéndose una ligera recuperación.

Sin embargo, los datos semanales posteriores a la semana que finalizó el 18 de noviembre de 2001 muestran que la posible recuperación resultó ser una falsa esperanza. El tráfico intraeuropeo en dicha semana fue un 13,9 por ciento inferior a la semana correspondiente en 2000, en el Atlántico Norte fue un 30,5 por ciento inferior y en las rutas al Lejano Oriente y Australia un 19,3 por ciento inferior. No se puede considerar que estas cifras muestren una mejora importante de la situación que prevaleció desde el 11 de septiembre, aunque antes de esta fecha el tráfico ya había descendido entre un 3 y un 4 por ciento en comparación con 2000.

Sin embargo, el tráfico correspondiente a las tres semanas del 29 de octubre al 18 de noviembre de 2001 en las compañías aéreas de la AEA fue sólo ligeramente mejor (esto es, en comparación con el mismo período del año anterior descendió un poco menos que en las tres semanas anteriores), como muestra el cuadro que figura a continuación.

Evolución media de la proporción pasajero/kilómetros viajados en las compañías aéreas afiliadas a la AEA, octubre-noviembre de 2001 (cambio porcentual respecto del mismo período del año anterior)

Rutas	8-28 de octubre de 2001	29 de octubre – 18 de noviembre de 2001
Intraeuropea	-14,6	-10,9
Atlántico Norte	-33,0	-30,0
Lejano Oriente y el Pacífico	-23,0	-18,8

Aunque todavía no pueden extraerse conclusiones definitivas de estas cifras muy recientes, pudieran indicar simplemente que el punto más bajo se alcanzó durante la primera mitad de octubre. Sin embargo, se ha de tener en cuenta que las compañías aéreas de bajo costo tales como Ryanair, EasyJet, Buzz y Go, que vuelan sólo en rutas intraeuropeas, no están incluidas en estas cifras. Si ha habido un desplazamiento importante hacia estas compañías aéreas en detrimento de las compañías afiliadas a la AEA, como algunos han indicado, los niveles de la demanda dentro de Europa podrían ser mejores que los que se señalan en el presente informe.

Si se consideran las **tendencias del transporte aéreo en los Estados Unidos**, el tráfico aéreo nacional durante el mes de octubre, medido por el número de vuelos de pasajeros, fue un 22,3 por ciento inferior al de octubre de 2000, y el tráfico internacional un 30,7 por ciento inferior. Las compañías aéreas estadounidenses han retirado aproximadamente un 16 por ciento de la capacidad del sistema, pese a lo cual el factor de carga dentro de la industria fue de un 62,7 por ciento en octubre, frente a un 70,6 por ciento hace un año. Los datos muestran que en lo que respecta a los servicios internacionales, el tráfico correspondiente al mes de octubre en las compañías aéreas afiliadas fue un 39,2 por ciento inferior en las rutas transatlánticas, un 21,3 por ciento inferior en las rutas de América Latina y un 29,5 por ciento inferior en las rutas del Pacífico.

En Asia, Cathay Pacific anunció un descenso de un 17 por ciento del tráfico de pasajeros para el mes de octubre y confirmó, al igual que otras compañías en todo el mundo, que el tráfico de mercancías había también disminuido considerablemente, lo que se sumaba a las presiones existentes en relación con la rentabilidad. Aunque se considera que Asia es potencialmente más resistente a la actual crisis que América del Norte, los datos sobre el tráfico de Cathay Pacific muestran un descenso de un 14 por ciento en el tráfico a Asia Sudoriental y a Oriente Medio, así como descensos más importantes (21 por ciento) en los ingresos pasajero-kilómetros a América del Norte. El factor de carga de la compañía aérea en octubre fue del 64,5 por ciento frente al 68,4 por ciento en septiembre.

Cambios de participación en el capital de las líneas aéreas

Una de las repercusiones posteriores al 11 de septiembre ha sido que muchos trabajadores de líneas aéreas podrían ser de nuevo empleados de sus gobiernos y no de los propietarios de líneas aéreas del sector privado. Al tratar de obtener ayuda financiera de sus gobiernos, varias líneas aéreas han seguido una tendencia que equivale a una nueva nacionalización, como ocurre en los ejemplos que se citan a continuación:

- en el caso de South African Airlines se está procediendo una nueva nacionalización debido a que el Gobierno sudafricano tiene que volver a comprar la participación del 20 por ciento que tenía Swissair en la línea aérea;
- en el caso de Nueva Zelandia, el Gobierno está facilitando nuevas cantidades de dinero a Air New Zealand — en la actualidad el total de la financiación con cargo a fondos públicos para respaldar a la compañía supera los 1.000 millones de dólares neozelandeses — con lo cual el Gobierno cuenta en la práctica con el 82 por ciento de las acciones de la línea aérea que privatizó en su día, y se ha producido una reducción masiva de las participaciones de capital de Brierley Investments y de Singapore Airlines, compañías que hasta ahora controlaban entre ambas el 55 por ciento del capital;
- el Gobierno italiano, que ya posee el 53 por ciento de las acciones de Alitalia, está preparando sus argumentos a fin de inyectar nuevos fondos en la línea aérea, para lo cual habrá de obtener la aprobación de las autoridades de la competencia de la Comisión Europea en Bruselas;
- Air France, donde el Estado francés cuenta ya con la mayoría de las acciones, prevé pérdidas muy importantes para este ejercicio, al igual que gran parte del sector, pero de ser necesarias nuevas aportaciones de capital estatal en Air France, éstas podrían dar lugar a nuevas preguntas a las que resultaría difícil dar respuesta;
- los Gobiernos belga, suizo e irlandés han de enfrentarse a sendas crisis en el sector de las líneas aéreas; Bélgica está buscando en el sector privado un sucesor para SABENA; Swissair trata de encontrar una solución mixta para acabar con la insolvencia de su compañía aérea de bandera; e Irlanda pide una solución a la Comisión Europea que permita salvar a Aer Lingus.

Especialmente en el caso de las líneas aéreas europeas las repercusiones del 11 de septiembre no pueden sino agudizar la polémica existente respecto de si las líneas aéreas privadas han de enfrentarse a una competencia que no es razonable por parte de las líneas aéreas de propiedad estatal. Fuera de Europa, los acontecimientos del 11 de septiembre han supuesto sin lugar a dudas un paso atrás en la causa de la privatización del sector de las líneas aéreas; aún queda por ver si ello aumentará o reducirá la seguridad del empleo en el sector.

¿Se alcanzaron los niveles mínimos durante el mes de octubre de 2001?

Hasta la fecha no se dispone de cifras fiables que sugieran que en el mes de octubre se alcanzó el nivel mínimo en términos de desplazamientos aéreos. Aunque se hubiera alcanzado, tampoco habría muchos motivos para regocijarse. La reducción del volumen total de negocios en todo el mundo tal vez alcance hasta un 20 por ciento. Las líneas aéreas han de enfrentarse a las mayores pérdidas de su historia. Peligran varios miles de empleos, y tal vez sigan peligrando durante todo el 2002. En los Estados Unidos se habla abiertamente del riesgo de bancarrota de una o más de las gigantescas líneas aéreas del país durante los próximos meses, con la amenaza de pérdidas de empleos sin precedentes incluso en el marco de la presente crisis. El sector tendrá que seguir manteniéndose a la espera de los acontecimientos durante gran parte del año, antes de que pueda llegar a determinarse la gravedad de la crisis y su duración.

Proveedores

Preussag, el principal grupo de viajes de Europa, ha declarado que ya no confía en que se cumplan sus previsiones para el 2001. La compañía de viajes alemana, que cuenta con la marca TUI y la línea aérea de vuelos *charter* Hapag-Lloyd en Alemania, así como con Thomson Travel y Lunn Poly en el Reino Unido, apostaba originalmente por un aumento del 20 por ciento de los beneficios para el presente ejercicio. Aunque la compañía señala que se ha producido una cierta recuperación del mercado desde el 11 de septiembre, el número de reservas sigue siendo inferior en un 10 por ciento al del año pasado. Además, se observa un cambio en favor de las decisiones de reserva con poca antelación. Como consecuencia de ello, Preussag ha iniciado un programa de reducción de costos en todos sus departamentos, con excepción del de mercadotecnia, y pretende ahorrar 40 millones de euros (35,5 millones de dólares de los Estados Unidos) en el 2001. El grupo recortará en un 10 por ciento su capacidad en términos tanto en asientos de avión como de camas de hotel en el Reino Unido y en un 20 por ciento en los países escandinavos. La compañía indica que, en función de la evolución de las reservas estivales, podría considerar además la posibilidad de proceder a recortes de plantilla.

Airtours, el principal mayorista turístico del Reino Unido (que pasará a llamarse MyTravel Group), tras luchar durante los 12 últimos meses para eliminar las pérdidas, ha recortado 1.600 empleos desde el 11 de septiembre, y ello pese a un aumento del 57 por ciento de los beneficios de explotación anuales registrados hasta el 30 de septiembre. Las pérdidas de empleo afectan a todos sus mercados y para todas las temporadas. Más de la mitad de las pérdidas de empleo se han producido en los Estados Unidos, cerca de 200 empleos se perdieron en el Reino Unido, y los demás han afectado a las operaciones escandinavas y alemanas. Tras estas reducciones, la fuerza laboral global del grupo es cerca de 27.000 trabajadores. La tendencia actual a realizar reservas de última hora ha supuesto un descenso de cerca del 15 por ciento de las reservas de vuelos *charter* para este invierno, según informa la compañía, si bien el 15 por ciento de la reducción de su capacidad ha supuesto un aumento del 1 por ciento de los precios de

venta. Las reservas para el próximo verano han disminuido un 17 por ciento. Airtours también ha detenido su programa de inversiones de capital.

Alojamiento

Según Smith Travel Research, la organización estadounidense de seguimiento de las actividades hoteleras, las tasas de ocupación hotelera en los Estados Unidos han disminuido en torno a un 10 por ciento respecto del 2000, mientras que las tarifas medias diarias por habitación han disminuido cerca de un 8 por ciento. Al final del mes de noviembre, las tasas de ocupación hotelera se situaban en torno al 59 por ciento. Smith Travel prevé tasas de ocupación del 60,7 por ciento para todo el año, un descenso del 4,7 por ciento respecto de las tasas de ocupación alcanzadas en el 2000, y una tarifa diaria de habitación de 86,41 dólares de los Estados Unidos, lo cual supone un aumento del 0,5 por ciento respecto del año anterior. Se prevé que los ingresos por habitación disponible para el año disminuyan un 4,3 por ciento respecto del 2000.

La cadena hotelera española Sol Meliá, cuya cartera se basa en tres componentes fundamentales — el Mediterráneo (y en especial España), América Latina y las ciudades europeas — ha anunciado que espera un descenso de sus beneficios en 2001. No obstante, gracias a la elevación de los precios para los mayoristas turísticos y a un sólido mercado nacional, también anticipa un regreso al crecimiento en 2002. La compañía ha reducido sus objetivos de inversión para 2001-2002 de 318 millones de euros a 223 millones de euros, al retrasar la construcción de nuevos hoteles en España como consecuencia de la mala situación del sector de los viajes. También está incrementando entre un 4 y un 6 por ciento los precios aplicables a los mayoristas turísticos del Reino Unido y de Alemania para la temporada 2002, decisión que ha sido censurada por los mayoristas, que representan el 30 por ciento de las ventas. La compañía afirma que, desde el 11 de septiembre, su mercado nacional no ha sufrido graves perjuicios, pero que sus operaciones en América Latina sí se han visto gravemente afectadas, y en especial sus hoteles de la República Dominicana y de México, que dependen en gran medida de la clientela estadounidense.

Intenciones de desplazamiento fuera de los Estados Unidos

La Asociación de la Industria del Viaje de América (TIA) ha facilitado noticias algo alentadoras en relación con los destinos para los que el mercado estadounidense resulta esencial. La TIA realiza una encuesta trimestral conocida como el Índice de Opinión del Viajero (*Traveller Sentiment Index*), para lo cual selecciona un grupo representativo de consumidores estadounidenses, y mide sus sensaciones respecto de cinco factores clave para la demanda de viajes — el interés, el tiempo, las finanzas, la capacidad de compra y la calidad del servicio.

Gracias en gran medida a promociones que ofrecían importantes descuentos y desembocaron en un drástico aumento en la categoría «posibilidad de compras», el índice (cuyo 100 corresponde a las cifras del 2000) alcanzó un nivel de 101,1 para el cuarto trimestre del año, comparado con el 97,1 para el tercer trimestre y el 98,5 para el segundo. Desde el punto de vista regional, el noreste de los Estados Unidos fue la única región que no registró mejoras de los resultados para el tercer trimestre; el índice para la región oeste registró un aumento, hasta alcanzar el índice 103,3 — una mejora de cerca del 10 por ciento — mientras que el medio oeste aumentó un 7 por ciento y el sur un 4 por ciento. Estos resultados pueden presentar interés para aquellos que definen sus destinos en función de segmentos o regiones específicas del mercado estadounidense.

Destinos

Nueva Zelandia

Tanto por su ubicación como por su imagen, cabe considerar a Nueva Zelandia como uno de los destinos que debería verse menos afectado por los acontecimientos del 11 de septiembre. No obstante, aunque no se produjo un descenso del número de llegadas en el mes de septiembre, los resultados del mes de octubre mostraron un ligero descenso global de cerca del 3,1 por ciento respecto del mismo período del 2000.

Sin embargo, los mercados obtuvieron resultados muy diferentes, correspondiendo el mayor descenso del número de viajeros, a los países de origen situados en el hemisferio norte, como cabía esperar. Los más afectados fueron los **Estados Unidos** y el **Japón**, que registraron descensos del 19,5 por ciento.

Europa registró resultados mixtos, con un descenso del 5 por ciento para el Reino Unido, principal país europeo de origen para los destinos neozelandeses, tras haber sido uno de los países de origen que obtenía mejores resultados para 2001. Las llegadas procedentes de Alemania, los Países Bajos y España registraron un descenso (del 4,5, el 3,9 y el 21,9 por ciento, respectivamente), mientras que, por el contrario, se registraron aumentos de las llegadas procedentes de Francia, Irlanda, Suecia y Suiza (del 15,3, el 14,6, el 8,2 y el 4,7 por ciento, respectivamente).

El principal país de origen para los destinos de Nueva Zelandia, su vecina **Australia**, no registró las alzas previstas, si bien sus resultados se vieron afectados además por los cambios en el sector de las líneas aéreas, registrándose por ello un crecimiento inferior al 1 por ciento.

Aunque en general el número de visitantes procedentes de **Asia** descendió un 1 por ciento, algunos mercados asiáticos obtuvieron buenos resultados: siguió aumentando a un ritmo especialmente elevado el número de visitantes procedentes de la República de Corea y de China, que creció el 61,5 y el 33,6 por ciento, respectivamente, y las llegadas procedentes de la India, aunque partían de niveles bajos, registraron un crecimiento del 64,4 por ciento. Las llegadas procedentes de países de la Asociación de Naciones del Asia Sudoriental (ASEAN) fueron no obstante especialmente escasas, registrándose en algunos casos descensos superiores al 10 por ciento. Teniendo en cuenta los diferentes resultados registrados en los principales países de origen para sus destinos, las autoridades turísticas de Nueva Zelandia prevén hasta finales de febrero del año próximo un descenso del 5 por ciento en el número de llegadas.

Chipre

El sector turístico de Chipre se ve perjudicado, ya que los visitantes escogen sus destinos de sol y playa en el Mediterráneo occidental, dando preferencia a países como España y Portugal sobre los países del Mediterráneo oriental. Antes del 11 de septiembre, el país preveía unos resultados sin precedentes, con un aumento del 5,3 por ciento de las llegadas para el ejercicio. Aquellos que ya habían reservado viajes organizados siguieron adelante con sus planes de viaje, pero los viajes relacionados con las conferencias y los viajes de incentivo se cancelaron de manera inmediata. Casi el 50 por ciento de las llegadas a la isla proceden del Reino Unido; la cifra para este año se calcula en 2,6 millones (aunque se ha registrado un fuerte crecimiento progresivo de las llegadas procedentes de Alemania (de los países escandinavos y de la Federación de Rusia). No obstante, los mayoristas turísticos han comenzado a reducir el número de reservas para el próximo verano y, al tratarse de un destino que depende en gran medida del mercado de viajes organizados, parece inevitable que la isla registre un descenso bastante importante de las llegadas en 2002. Las autoridades turísticas prevén ahora una disminución de entre el 10 y el 20 por ciento de las llegadas para el próximo año, y unas pérdidas de 500 millones de libras chipriotas.

Estrategias de recuperación

La Autoridad Turística Británica (BTA) calcula que el sector de llegadas turística del Reino Unido podría perder cerca de 2.500 millones de libras en 2001. Londres, primer destino del país que representa el 50 por ciento del gasto de los extranjeros, podría perder entre 1.000 y 1.500 millones de libras de los visitantes internacionales (el sector turístico representa 8.000 millones de libras para la economía londinense y da empleo a 275.000 personas).

A fin de elaborar un plan de recuperación a medio y largo plazo, el *London Tourist Board and Convention Bureau* (LTB) se ha puesto al frente de una asociación — el *London Tourism Recovery Group* (LTRG) — creada para investigar las repercusiones de los acontecimientos del 11 de septiembre sobre el sector turístico de Londres. Esta investigación abarcará a los diversos sectores que constituyen la industria turística, entre los que figuran las atracciones, el alojamiento, las artes y el espectáculo, los transportistas, los comerciantes minoristas, los restaurantes, los organizadores de conferencias y reuniones y los mayoristas turísticos. Las investigaciones iniciales del LTRG indican que el 88 por ciento de las empresas turísticas de la capital han sufrido las consecuencias del descenso del número de visitantes o de reservas, pero que el 60 por ciento sigue mostrándose optimista o mantiene una mentalidad abierta respecto de las perspectivas a medio plazo.