

PANDEMIA, TRANSPORTE AEREO Y TURISMO

por Fernando Dozo



Ninguna duda cabe que esta triada encierra una inédita experiencia contemporánea que todavía cuesta dimensionar en sus alcances y consecuencias, más allá de las vidas humanas que ha costado y todavía puede costar, a diferencia de otras epidemias o pandemias o guerras o cataclismos naturales.

Si algo caracteriza al Covid-19 es la rapidez de su irradiación y contagio a nivel planetario, así como su particular incidencia mortal sobre los adultos mayores.

La primer y única respuesta efectiva para detener el contagio, hasta ahora, pareciera ser el aislamiento y la distancia social, con lo que se da la paradójica circunstancia que una antigua medida sanitaria como la cuarentena es recomendada y aplicada “a contrario sensu” es decir, que los aislados no son los enfermos si no las personas sanas susceptibles de enfermarse.

Obviamente, nada más lejos y contradictorio del transporte aéreo y del turismo que el aislamiento y la distancia social.

Como ya se sabe hasta el hartazgo, la actual pandemia originada en la ciudad de Wuhan en China, inicialmente ocultada por las autoridades de aquel país aunque denunciada tempranamente por Taiwán, fue tratada por la Organización Mundial de Salud (OMS) con una mayor preocupación por no malquistarse con las autoridades chinas que por alertar al resto de la comunidad internacional sobre los riesgos de su rápida propagación.

Lamentablemente, y víctima de su propio éxito, ha sido la aviación civil internacional a través de las empresas de transporte aéreo el principal vehículo de transmisión del Covid 19 por parte de los pasajeros, ya sean turistas o personas de negocios con su tránsito por aeropuertos y viajes hacia o desde China al inicio del corriente año.

Subestimada inicialmente por las autoridades chinas y por la propia OMS, fueron las principales empresas europeas que operaban en China, luego de denunciarse la epidemia y disponerse el aislamiento de la ciudad y provincia originarias, las que decidieron interrumpir los servicios aéreos hacia y desde China.

Ya sea porque las líneas aéreas europeas lo hicieron con o sin autorización de los estados concedentes de sus autorizaciones, lo real y concreto es que a partir de esa decisión, el transporte aéreo internacional ingresó en una crisis inédita de la

que aún no se recupera y en un efecto dominó de alcance mundial hizo colapsar al turismo internacional, afectando a la economía en general.

No es la primera vez que los servicios de transporte aéreo se han interrumpido por guerras, fenómenos climáticos o aún, epidemias, pero nunca a escala planetaria, casi en forma simultánea, descoordinadamente y afectando a miles de personas alrededor del globo. Algo similar y aún más grave, ocurrió con los turistas a bordo de cruceros, impedidos de desembarcar y navegando por semanas ante el cierre de los puertos.

En un mundo globalizado, hiperconectado e hipercomunicado, plagado de organismos internacionales de frondosas burocracias multinacionales, sumidos en el mayor de los silencios e inoperancias, de pronto emergió de la historia el cierre de fronteras, puertos y espacios aéreos, dispuestos en forma inconsulta e inmediata por los estados, lo que en parte hacía recordar a la reacción en cadena producida en Europa luego del asesinato del archiduque Francisco Fernando de Austria-Hungría en Sarajevo que determinó el inicio de la Primera Guerra Mundial. Claro que esta vez, el “cierre” es mundial y al menos, por ahora, no hay más guerras que las ya conocidas y circunscriptas a determinados territorios.

A la titubeante, auto contradictoria y zigzagueante actuación de la OMS, se sumó la ausencia del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas y de su Secretario General, así como las tardías reacciones de la Organización de la Aviación Civil Internacional (OACI), cuyo presidente es un italiano y cuya secretaria general una china, ambos ex funcionarios de las respectivas organizaciones de Aviación Civil de sus países. El propio consejo de la Unión Europea terminó convalidando el cierre de su espacio aéreo, ya anteriormente dispuesto por la mayoría de sus miembros sin consulta previa con Bruselas.

Por encima de la Carta de las Naciones Unidas y del Convenio de Chicago de 1944 que regula la aviación civil internacional, así como de diversos acuerdos regionales y mecanismos de consulta, se impuso el decisionismo inconsulto de cada estado abandonando toda idea de cooperación internacional y desconociendo humanitarias obligaciones de asistencia recíproca respecto de pasajeros que quedaron fuera de sus respectivos países abandonados por sus propios estados y con serios problemas de seguridad, salubridad y subsistencia al cancelarse servicios de transporte de todo tipo, instalaciones aeroportuarias, puertos, hospedajes de toda especie, casas de comida y hasta la mínima circulación de las personas.

En consecuencia, se ha visto en los hechos que las transitadas y remanidas cooperación internacional y globalización desaparecieron por la pandemia ante gobiernos desconcertados, inertes y sin clara idea de cómo enfrentar la grave crisis sanitaria, social, económica y cultural que afecta todos los países.

Tanto la Organización Mundial del Turismo (OMT) como la Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA) pronto advirtieron la magnitud del impacto económico y social sobre el transporte aéreo y el turismo ante el desplome de la demanda y la millonaria cantidad de puestos de trabajo y recursos económicos perdidos y los que pueden perderse en el futuro, la total falta de certeza ante la duración del casi total cese de actividades y la incógnita acerca de cuándo puede esperarse el inicio de una recuperación de del transporte y luego, del turismo mismo.

Lo que queda es una generalizada sensación de inseguridad e incertidumbre frente al futuro así como la instalación de un miedo físico y una pérdida de confianza que, en mayor o menor medida, afecta a las personas en todo el mundo.

El consumismo, la superficialidad o la banalidad, han dado paso a una sensación de angustiosa soledad en el aislamiento, en las libertades coartadas, en las relaciones interpersonales “suspendidas”, en muchos casos desconcertantes e inéditas en la vida de familia y de relación, como nunca.

En este cuadro de situación, es difícil imaginarse el futuro del transporte aéreo y del turismo sin recurrir a dos conceptos que serán clave en el futuro: seguridad y confianza.

Obviamente, el descubrimiento de una vacuna contra el Covid 19 facilitará la recuperación de ambos valores, pero mientras tanto, su importancia será capital en todo proceso de recuperación de las actividades.

Otro presupuesto fundamental para pensar en una reactivación es la recuperación del consumo a nivel global, las estimaciones de caída del PBI mundial, para nada optimistas o la recuperación de China y de las economías del Asia Pacífico determinaran la velocidad de esa recuperación así como las inversiones anunciadas por Alemania y Francia en el ámbito de la Unión Europea. El gobierno estadounidense, en un año de elecciones presidenciales se verá abocado a recuperar los 20 millones de desocupados a la actividad productiva rápidamente. Pero todo en el terreno de las inferencias y de las proyecciones que no siempre se cumplen cuando lo que predomina es el miedo y la desconfianza. Atrás de todo eso, y una vez superados, vendrá el transporte aéreo y el turismo, a su propio tiempo.

Las cifras de las caídas de tráfico alrededor del mundo son alucinantes e inéditas y tanto IATA como ALTA en Latinoamérica han dado cuenta de ello suficientemente.

Si es del caso señalar que en la Argentina se interrumpieron la totalidad de los servicios aerocomerciales y prestaciones conexas en materia de entrenamiento y

mantenimiento, situación prácticamente inexistente en otros países dada la preeminencia de las autoridades sanitarias por sobre las de la aviación civil

Tanto IATA como AACI han acordado y propuesto procedimientos y protocolos que deberán ponerse en práctica para los pasajeros y el personal tanto de a bordo como en tierra en los aeropuertos y ambas entidades resaltan la importancia de la adopción unánime, por parte de los estados, de los protocolos procedimientos y reglamentos de manera de asegurar una recuperación de los servicios de manera previsible, ordenada y eficaz.

Una de las finalidades del Convenio de Chicago y de la regulación de la aviación civil internacional es el acatamiento y cumplimiento uniforme por todos los estados de procedimientos que posibiliten operaciones seguras, confiables, previsibles y únicos. Mas de 75 años de seguridad de las operaciones aéreas se basan en la uniformidad y la aceptación general como única forma de afianzar las operaciones aéreas tanto en tierra como en el espacio aéreo, por lo que resulta esencial que los estados eviten y se abstengan de establecer por sí mismos normas autónomas independientemente de las normas internacionalmente aceptadas tanto para las operaciones internacionales como para las operaciones de cabotaje o domésticas. La OACI finalmente ha reaccionado a su inactividad inicial y ha elaborado una serie de recomendaciones a los estados que van en la misma dirección.

Otro gran capítulo de consecuencias está dado por el impacto en la economía tanto de las compañías aéreas, como de aeropuertos, servicios de ayuda a la navegación aérea, infraestructura, servicios conexos y, finalmente la industria aeronáutica proveedora de aeronaves, repuestos y los proveedores de sus componentes.

La IATA y las propias compañías aéreas han sido claras, precisas y contundentes en cuanto a la necesidad de recuperar capital de trabajo y pérdidas mediante créditos bancarios, aportes financieros estatales o subsidios directos, variando según países y regiones. Obviamente, nadie piensa en la devolución de tickets no utilizados, o indemnizaciones por servicios no prestados, dado que el incumplimiento de los contratos de transporte respectivos en la casi totalidad de los casos ha sido motivado por fuerza mayor como ha sido la decisión de los estados de cancelar y prohibir las operaciones aéreas, de manera descoordinada, arbitraria, selectiva y discriminatoria aún para sus propias compañías y pasajeros nacionales.

Por citar sólo algunos ejemplos, SIA, Singapur International Airlines, exitosa y superavitaria línea aérea del sudeste asiático con reconocida

proyección internacional y altísima calidad de servicios, ha recibido importantes aportes de capital por parte del holding estatal de inversiones de su país. KLM y AF, recibirán igualmente fuerte apoyo financiero de sus estados, LH discute con el gobierno federal de Alemania si recibirá un aporte de capital con derecho a capitalización por parte de su gobierno y participación en la dirección de la empresa o sólo un préstamo a cuenta de ganancias futuras y, aun, analiza la posibilidad de presentarse en convocatoria de acreedores. El gobierno de Italia como el de Sudáfrica han “refundado” sus antiguas y deficitarias compañías estatales ALITALIA y SOUTHAFRICAN AIRWAYS. El gobierno de Tailandia se apresta a cerrar por quiebra y reabrir a THAI INTERNATIONAL. Colombia se dispone a sostener financieramente a AVIANCA, que ya se ha presentado bajo Chapter 11 en Nueva York a través de su holding de control con sede en esa ciudad. El presidente y CEO de Boeing opina que alguna de las grandes empresas estadounidenses desaparecerá y Canadá apoyará económicamente a AIR CANADA y otras empresas a pesar de los fuertes ajustes de flotas y personal que ya han hecho. LATAM espera el apoyo financiero del BNDES de Brasil, pero ha presentado en Chapter 11 a un grupo de sus empresas participadas en los tribunales de Nueva York. En Argentina, la filial local ha cesado sus operaciones por tiempo indeterminado ante la inflexibilidad gremial y la negativa del Ministerio de Trabajo a autorizar una quita del 50% en los salarios de su personal.

Es decir, las soluciones son variadas y dependen de las políticas estatales de los diferentes gobiernos para afrontar la crisis. En el otro extremo, el gobierno del Ecuador ha dispuesto el cierre de la empresa estatal TAME y la exitosa RYANAIR, no sólo no ha solicitado subsidio alguno si no que ha amenazado llevar y denunciar ante los tribunales de la competencia comunitaria toda empresa europea que reciba directa o indirectamente ayudas estatales.

Por lo tanto, se pueden advertir variadas situaciones: desde estatizaciones, participaciones estatales en compañías privadas, préstamos, subsidios, hasta los que sostendrán y defenderán la libre competencia y el mantenimiento de los servicios aéreos esencialmente privados y fuera de toda injerencia estatal que no sea la lógica actividad regulatoria en materia de seguridad operacional.

Sobre lo que no existen dudas, y ya se han producido hechos contundentes, es sobre la reducción de flotas de las compañías en general y en las consecuentes reducciones de personal de manera significativa.

Prácticamente, no quedarán empresas que utilicen los B747 o los A380 en el transporte de pasajeros y, aquellas compañías que las mantengan activas convertirán esas aeronaves al transporte de carga. Si bien este último no es un mercado en el que falte capacidad actualmente y es uno de los que menos ha sufrido la crisis, (caso DHL en Europa), la reactivación de los mercados permitirá una vida ulterior a estos equipamientos. La reducción de flotas afecta por igual a aeronaves de un solo pasillo y de menor capacidad por lo que las compañías tienden a desprenderse de los equipos de menor rendimiento económico cualquiera sea su antigüedad.

También es objeto de estudios pormenorizados la reanudación de los servicios y el mantenimiento o reducción de las redes de servicios existentes hasta la pandemia, cuestiones en las que las compañías serán sumamente cautelosas. Similares criterios se aplicarán tanto a las reducciones de personal tanto en tierra como abordó y también en lo que respecta a fusión de empresas y servicios.

Es decir que, en materia de compañías aéreas, ante el desplome de la demanda, la respuesta será un significativo ajuste de la oferta de servicios frente al encarecimiento de las operaciones por los protocolos y modalidades de seguridad y confianza que deberán adoptarse para recuperar a los pasajeros del miedo. Los servicios de abordó se verán modificados, las comidas a bordo, los procedimientos de embarque y desembarque de los pasajeros, el material y equipaje que los pasajeros podrán llevar a bordo, etc., serán todas cuestiones sujetas a un replanteo total. Las medidas sanitarias en los aeropuertos, el chequeo del equipaje, el eventual “pasaporte sanitario”, los actos que deberán realizarse por los propios pasajeros ya sea telemáticamente o mediante sus teléfonos inteligentes, los controles sanitarios, policiales, de migraciones y aduaneros, etc. todo ello hará de la experiencia del viaje aéreo una serie de modalidades y cambios a los que los pasajeros deberán adaptarse y aceptar.

Desde la óptica de los fabricantes de aeronaves, también el cimbronazo es importante y se produce frente a un mercado que ya presentaba no pocas complicaciones.

Como ya se ha expresado, los cuatrimotores de gran capacidad como el A380 y el B747 desaparecen definitivamente de las líneas de producción, lo que ya había ocurrido con el B747 y este mes está disponible uno de los últimos A 380.

En el caso de la estadounidense Boeing, subsiste en vías de solución el problema de la flota B737-MAX, inoperativa por decisión de las

autoridades regulatorias y empresas desde los dos accidentes luctuosos que se produjeran en Indonesia y Etiopía lo que ha motivado múltiples reclamos por parte de las empresas que habían incorporado esas aeronaves a sus flotas (AR tiene 5), las 500 cancelaciones de nuevos pedidos y cerca de 500 aeronaves terminadas y sin usuario final acordado. Todo ello ha impactado gravemente en la credibilidad del producto así como en los resultados financieros de la empresa y en su cotización bursátil. Lo que hubiera sido una crisis terminal en cualquier otro fabricante, en el caso de Boeing parece reencaminarse ante la próxima certificación de esta problemática aeronave por parte de la Federal Aviation Agency de los Estados Unidos de América durante los meses de junio o julio próximos, el mantenimiento en producción de la aeronave más avanzada tecnológicamente como es el B787 y una nueva versión del B777 modernizada de manera de darle un mayor alcance que la convierta en más competitiva en las rutas de largo recorrido que el A350 de Airbus.

Por otra parte, se mantiene el fuerte apoyo y requerimientos de todo tipo de equipamiento militar y de defensa por parte del gobierno de los EUA, lo que asegura al fabricante un financiamiento sólido a largo plazo. El problema es la generación de fondos frescos ante la caída de las ventas de los B737 MAX y NG, la falta de pedidos por el B787 y la todavía inexistente puesta en producción del modernizado B777. La persistencia de un mercado recesivo y escasamente proclive a ordenar nuevos aviones cuando la mayoría de los operadores aéreos y lessors desprograman flotas y devuelven aeronaves o tratan de transformar aeronaves de pasajeros en aeronaves dedicadas a la carga. Este cuadro de situación se sumó a las dificultades con los reguladores para que EMBRAER de Brasil fuera adquirida por Boeing, que ha desistido de su propósito. Esto deja en una difícil situación a la empresa brasileña cuyo principal producto el EMB 190 hoy carece de pedidos de mercado y es objeto de devolución por parte de sus principales operadores, sólo tiene en producción una aeronave destinada al transporte de tropas o de material de defensa, hasta ahora de poca aceptación por los mercados específicos de la defensa.

El mercado de las aeronaves regionales en el que Embraer competía con Bombardier y su CRJ, tan exitoso al principio de siglo para aeronaves de un solo pasillo de alcance corto y 100/120 asientos, parece haber desaparecido y la fábrica de aeronaves de Bombardier ha sido vendida a Mitsubishi, pero sin despertar el interés de los mercados por este tipo de producto.

Por su parte, AIRBUS, el consorcio europeo ha discontinuado su fallido producto llamado ha sustituir al B747 que fue el A380 ya en los finales de

su producción y hoy objeto de masiva desprogramación por parte de las empresas que los mantenían en sus flotas por su excesiva capacidad y costos antieconómicos aún con precios del combustible a la baja. Como ya se ha expresado, el tiempo de los cuatrimotores en el transporte de pasajeros está agotado y los que subsistan de esta especie, sólo operaran en servicios de carga.

Queda por verse si este vuelco de aeronaves a los servicios cargueros encuentra una demanda insatisfecha que justifique tales decisiones en un mercado recesivo y de perspectivas de lento crecimiento en el futuro.

Los restantes productos ofrecidos por Airbus son el A350 como aeronave para tráfico de largo recorrido y máximo alcance y capacidad disponible en el mercado, hasta tanto entre en operaciones el B777 modernizado y de alcance extendido. Este avión sustituirá al A330 (hoy en operación en AR) en la mayoría de sus servicios y se producirán dos versiones 900 y 1000. De todas maneras, aunque con menor capacidad, la mejor aeronave disponible para largos recorridos y más avanzada tecnológicamente seguirá siendo el B787, de las que se producirán nuevas versiones. En consecuencia, para el largo radio la competencia se dará principalmente entre los B787 y B777 y el A350, ya definitivamente instalada la industria en las aeronaves bimotores de alcance intercontinental aunque de menor capacidad frente a los B747 o A380.

En el medio radio, pensado y diseñado para los tráficos del Atlántico Septentrional o algunas rutas de Asia-Pacífico, la novedad es el A321 NEO, de gran aceptación en los mercados y llamado a sustituir al B757 ya desprogramado en la mayoría de las compañías aéreas. Es una aeronave de un solo pasillo, bimotor de 150 asientos con un alcance que permite unir Europa con Rio de Janeiro, por ejemplo y es un candidato serio para competir con los B737 MAX y NG. Además, Airbus mantiene en producción el A320 con sucesivas mejoras para mercados de corto y mediano radio.

Tanto Boeing como Airbus ofrecen sus aeronaves en producción por valores insólitos que llegan hasta el 20% de los precios de lista y con facilidades financieras inimaginables poco tiempo atrás, lo que pone de manifiesto el estado recesivo del mercado aéreo.

En consecuencia, por parte de los fabricantes, salvo la producción del Comac en China destinada principalmente a su propio mercado y alguna escasa producción rusa, se concentrará en los dos grandes oferentes apoyados, directa o indirectamente, por sus estados, concentrándose aún

más -si cabe- la producción de aeronaves destinadas al transporte aéreo comercial.

Obviamente, las aeronaves del futuro están diseñadas para tráficos de menor densidad por lo que deberán extremarse los ahorros en combustible y contaminación para que el costo del asiento kilómetro tienda a reducirse y ello redunde en precios más accesibles para los consumidores.

Los aeropuertos y puertos deberán adoptar nuevos protocolos y procedimientos que garanticen seguridad y den confianza que haga superar miedos y temores a los pasajeros que se han visto varados en aeropuertos de los que en muchos casos fueron hasta desalojados sin poder contar con facilidades sanitarias o alimentarias al cerrarse los negocios en ellos instalados o han debido navegar muchos más días hasta poder atracar en algún puerto que los admitiera humanitariamente cuando sus escalas o destinos rechazaban los desembarcos habiendo pasajeros infectados a bordo o no. In igual sentido las grandes terminales ferroviarias o de ómnibus de pasajeros deberán ofrecer ambientes confiables a los pasajeros para que estos recuperen la posibilidad de viajar confiados y seguros.

El pasaporte sanitario, o la información sanitaria que pueda exhibir el pasajero ante un check-in por vía informática, así como las medidas de aislamiento y distanciamiento social, como las acciones de limpieza, higiene y sanitización extremas de locales e instalaciones deberán ser responsabilidad de oferentes y prestadores pero también deberá primar el deber de higiene y salubridad de pasajeros y turistas. Sabidos es que en las diferentes culturas los hábitos de higiene, disciplina, relacionamiento y acatamiento de las normas no son los mismos, pero deberán extremarse los esfuerzos tanto para la capacitación del personal como la información que las personas deben conocer y aceptar.

La información “on line” que con carácter previo reciba el pasajero y el turista de requerimientos, procedimientos y protocolos facilitará que el viaje y su logística en las nuevas condiciones sea accesible y no se transforme en barreras o trabas burocráticas que conspiran contra el traslado de las personas. Autoridades de aplicación, reguladores, operadores turísticos, agentes de viajes, empresas de transporte, hoteles, etc. deben constituir una cadena logística que funcione colaborativamente y de manera accesible con las personas.

La Organización Mundial del Turismo a través de su Barómetro del Turismo ha registrado a fines de marzo del presente año una caída del 55,8% del turismo mundial respecto del mismo mes de 2019 lo que da la

exacta magnitud del desplome inédito de la actividad a escala mundial, y la incidencia que esta cifra tendrá en materia de pérdida de empleos y caída de la actividad económica mundial.

Si bien alguna recuperación ya es dable advertir en China y en la región de Asia Pacífico así como la reanudación incipiente de actividades en Europa, es mucho lo que falta y el tiempo que habrá de transcurrir hasta recuperar los niveles anteriores a la pandemia, hoy estimados en años.

La Organización Mundial del Turismo (OMT) ha puesto en marcha un Programa de Asistencia Técnica para la Recuperación del Turismo que ofrece orientación a los Estados Miembros en relación con la respuesta a la COVID-19. 123/5/2020

El programa se estructura en torno a tres pilares principales: recuperación económica, marketing y promoción y fortalecimiento institucional, y creación de resiliencia.

La Organización Mundial del Turismo ha identificado tres posibles escenarios para el turismo, uno de los sectores económicos y sociales más duramente golpeados. Según la evolución en las restricciones de viaje en los próximos meses, la llegada de turistas internacionales podría caer entre el 60% y 80% en 2020.

Esto podría traducirse en una pérdida de ingresos por exportaciones del turismo de entre 910.000 millones y 1,2 billones de dólares de los EE.UU. poniendo en riesgo entre 100 y 120 millones de empleos. A nivel social, las repercusiones sociales podrían ser igualmente desafiantes para muchas sociedades en todo el mundo.

En este contexto, la Organización Mundial del Turismo ha preparado el Programa de Asistencia Técnica para la Recuperación del Turismo de la COVID-19, que aspira a ayudar a los gobiernos, al sector privado y a los organismos gubernamentales a afrontar esta emergencia socioeconómica sin precedentes.

Cuando se trata de analizar los efectos de la triada en la República Argentina, el cuadro de situación es doblemente preocupante tanto por la pandemia en sí y la larga cuarentena dispuesta como por la crisis económico-social en la que ya se encontraba inmersa la sociedad argentina.

Desde el descreimiento y la soberbia con la que el propio ministro de salud pública sostuvo, inicialmente, que era un problema lejano y ajeno a la

Argentina a la que la epidemia no llegaría porque además, se desarrollaría en climas invernales hasta la viceministra de educación que adjudicó la pandemia a las “políticas neoliberales” que se habrían aplicado en China, pasando por los que partieron en sus viajes vacacionales al exterior cuando la pandemia ya era un hecho concreto, la sociedad tardó en reaccionar ante el peligro inminente.

Afortunadamente, el DNU 260/2020 dispuso la emergencia sanitaria por un año, el DNU 297/2020 dispuso el aislamiento social preventivo y obligatorio y la prohibición del desplazamiento de las personas por rutas, vías y espacios públicos puso, finalmente, un principio de orden y lógica que la sociedad requería y acató de manera ejemplar.

No obstante ello, es del caso señalar las particularidades argentinas en las que la educación se suspendió primero por los padres que decidieron no enviar a sus hijos a los establecimientos educativos antes de que las autoridades sectoriales lo dispusieran, los bancos cancelaron la atención al público por decisión gremial luego avalada por el Banco Central de la República Argentina (caso único en el mundo) al igual que el funcionamiento de los tribunales y el Poder Judicial que entró en ferias hasta este momento así como el Poder Legislativo tampoco se consideró “esencial”.

Este particular funcionamiento del estado argentino, en el que dos de sus poderes no se consideraron “esenciales” y el ejecutivo asumió la absoluta responsabilidad del control social y sanitario, permitió la adopción de rápidas medidas de aislamiento y distanciamiento social que posibilitaron la preparación de infraestructura sanitaria así como evitar un mayor número de contagios logrando el famoso “aplanamiento de la curva de nuevos casos”.

Resulta paradójico que la disfunción del régimen democrático constitucionalmente previsto haya contribuido, con su notoria ausencia, al “éxito” en la gestión de la crisis sanitaria. Esto pone de manifiesto la irrelevancia e inoperancia en la consideración pública de las respectivas instituciones.

Obviamente, la política adoptada se ha llevado a cabo al costo de una caída de la actividad económica traducido en un -9% del consumo, un 10,5% del PBI en el mes de marzo y una caída estimada para todo el 2020 de al menos 10% del PBI así como un aumento de la pobreza a un 50%. Cifras estremecedoras para una economía que ya había entrado en default en 2019 con la deuda de nominación y legislación locales y ahora hará lo propio con

la nominada en moneda y jurisdicción extranjeras partir de este 22 de mayo, por más subterfugios con los que se quiera disimular la situación de falencia de la República Argentina tras su noveno default.

La controvertida determinación de la ANAC de limitar por parte de los operadores aéreos tanto la venta y promoción como los servicios de transporte aéreo regular interno e internacional hasta el 1 de septiembre, ubica el reinicio de dichas actividades en un horizonte lejano que lleva a pensar que el inicio de la recuperación de la actividad turística está aún más lejano.

No obstante ello, ya en el grupo de provincias del NOA puede hablarse una zona en el que el turismo interno puede recuperarse en forma incipiente, aunque limitada, dentro de ese ámbito y como paso previo a la apertura al resto del país.

En este caso, uno de los mayores atractivos que podrá exhibir esa región y, posiblemente, más tarde el país en su conjunto de mantenerse la tendencia, será la baja incidencia de casos en su territorio como principal atributo frente a los grandes centros urbanos y principales destinos turísticos de Argentina, así como luego la Argentina podrá destacarse también por el mismo motivo frente a los principales emisores mundiales.

Existe un general convencimiento de que la recuperación que permita superar el miedo y la incertidumbre comenzara por los viajes de cercanía, que se realizarán principalmente en automóvil, para luego ir extendiéndose a servicios aéreos domésticos y regionales para, finalmente, recuperarse los viajes internacionales de largo radio.

En esas distintas etapas los factores de seguridad y confianza serán esenciales para recuperar la demanda primero nacional, luego regional de los países vecinos y finalmente, la internacional.

La distinta evolución sanitaria de Brasil y Argentina, de mantenerse, facilitará la opción del mercado brasileño por trasladarse a destinos argentinos cuyo compromiso central y estratégico será garantizar confianza y seguridad en toda la cadena logística y de servicios de un viaje. El cumplimiento y acatamiento de las recomendaciones internacionales en materia de standarts y protocolos de higiene serán fundamentales como factor de atracción de la demanda reticente.

Las políticas que adopten agencias de viaje, operadores turísticos, transportistas, alojamientos, gastronómicos y toda la cadena logística de

servicios serán cruciales para definir una estrategia de diferenciación y captación de la demanda en un mercado internacional que será altamente competitivo no sólo por precios si no por calidad y niveles de satisfacción y seguridad que se ofrezcan a los viajeros en todos los servicios que intervienen en un viaje.

El gran desafío será la recuperación de la aviación comercial argentina que, a su crisis estructural de antigua data, suma ahora este desastre. No sólo el problema de los 6.500 millones de dólares gastados en Aerolíneas Argentinas y Austral desde su reestatización en 2008, sino los 900 millones de dólares presupuestados para el corriente 2020 -de los que ya fueron transferidos a la compañía 450 millones al mes de mayo, sin que se advierta que el proyecto de fusión con Austral o la temporaria suspensión de empleados sin afectar los ingresos de bolsillo, modifique sustancialmente el déficit estructural.

La retirada de LAN ARGENTINA y sus 1700 empleados más su flota de 13 aeronaves, las dudas acerca de la continuidad de Jet Smart, Flybondi, y Andes, con la consiguiente reducción de ofertas y alternativas de viaje. La disruptiva y conflictiva relación gremial, con empresas y hasta con la propia empresa estatal son otro problema para enfrentar.

La pretensión de Aeropuertos Argentina 2000 de cerrar el aeropuerto de Palomar (el 4to. Aeropuerto de la Argentina), el cierre “sine die” de Aeroparque hasta que se terminen unas obras ni siquiera planificadas y anunciadas públicamente, ponen de manifiesto un panorama en el que la conectividad aérea de la Argentina entra en un cono de sombras aun mayor que el producido ya por la disrupción producida por la cuarentena y la obligada sumisión de la autoridad aeronáutica a la sanitaria.

No es necesario recordar que sin una adecuada oferta en competencia de múltiples servicios de transporte aéreo, seguros, eficientes y a precios razonables y competitivos, el desarrollo del turismo en un país de la extensión de la Argentina queda relegado al terreno de las utopías.

Es necesaria la definición de una política aerocomercial diseñada en función de la integración del territorio nacional, del desarrollo turístico interno e internacional y del marco jurídico acorde con los tiempos y no de las necesidades de una empresa o de las pretensiones gremiales o sectoriales.

Legislaciones de antigua data, contradictorias y diseños de políticas que ya eran anticuadas hace 50 años cuando se dictaron, ya han mostrado una y

otra vez su fracaso y su costo económico y social en el atraso de la actividad aeronáutica en la Argentina.

Convenios colectivos que impiden elementales mejoras de productividad y modalidades arcaicas e ineficientes, deben revisarse. Medidas sorpresivas de acción directa o modalidades disruptivas de los servicios sin ninguna consideración y aviso a los usuarios deben desterrarse de las prácticas sindicales. Es por ello que ya es imprescindible actualizar el marco normativo que posibilite y asegure la estabilidad jurídica y las reglas de juego en igualdad de condiciones para todos los operadores, así como liberar a la infraestructura y los servicios de toda estructura monopólica que obstruya dichos objetivos.

Del turismo y su desarrollo dependen la creación de nuevos puestos de trabajo en todo el territorio nacional y en todas las actividades a las que de modo indirecto o indirecto se benefician con esta actividad.

La centralidad de la conectividad aérea sea nacional o extranjera, independientemente de la nacionalidad de los prestadores es la base imprescindible para un desarrollo turístico sostenible y sustentable que deberá reconstruirse.

El esfuerzo será grande pero no imposible.