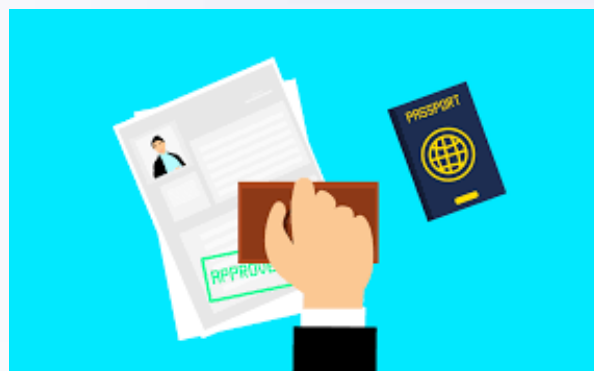




¿Malinchismo, selección encubierta de turistas o mera capacidad de control?



ABRIL 2021

Institución promotora



Palabras clave

- Restricciones movilidad
- Turismo
- Tráfico de pasajeros

Instituciones patrocinadoras



Cuadro específico



¿Malinchismo, selección encubierta de turistas o mera capacidad de control?

Por Carlos Llano

Vd. sí, Vd. no. Aquí sí, allí no. En avión sí, en coche no. A hotel sí, a su segunda vivienda no...

Con asombro recibimos las restricciones a la movilidad dentro de las fronteras nacionales, regionales y municipales durante la pasada Semana Santa. Con resignación, aceptamos que un madrileño pueda irse a esquiar a Andorra o a los Alpes Suizos, pero no a Peñalara (Segovia) o a Sierra Nevada. El Parque del Buen Retiro se llenaba de franceses e italianos. Los alemanes pueden ir a sus segundas viviendas en Mallorca, pero los catalanes no. Los ciudadanos de comunidades uniprovinciales sólo se han podido mover dentro de la provincia, mientras que en algunas CCAA pluri-provinciales han podido moverse entre ellas.

Sabiendo que vivimos tiempos excepcionales y que son necesarias medidas que limiten la movilidad, algunas de ellas no está siendo fáciles de entender.

Esta rocambolesca situación no es exclusiva de España. En Italia, durante la Semana Santa han existido restricciones municipales a la movilidad, pero era posible realizar viajes internacionales. Algo parecido ocurría en Francia, donde los turistas han buscado destinos más laxos fuera del país, con mayor oferta de ocio y menores restricciones en hostelería y restauración.

La libre circulación de personas es un derecho fundamental en todos los países europeos. El acuerdo Schengen, como cualquier acuerdo internacional, tiene rango constitucional. Sin embargo, la flexibilidad para adoptar restricciones a la libre circulación dentro y fuera de las fronteras nacionales no está siendo la misma, generando la paradoja de favorecer al foráneo con más recursos (Ej: movilidad de extranjeros vía avión a hoteles) versus al

nacional con menos (Ej.: movilidad interprovincial de residentes, vía automóvil, a segunda vivienda).

Descartando un caso de malinchismo* y percibiendo que las restricciones de movilidad internacional/nacional no se están basando en criterios estrictos de diferencial de riesgos de contagios entre lugares exactos de residencia y destino, ya que los famosos semáforos europeos no se están aplicando por igual a todas las escalas territoriales y modos de desplazamiento ¿habrá alguna razón que subyace a un tratamiento tan desigual y difícil de justificar?, ¿Será económica o de simple capacidad de aplicación y control?

Bajo el lema “hay que convivir con la pandemia, controlando los contagios sin matar la economía”, cabe plantearse un problema de optimización de los dos objetivos confrontados. Dicho planteamiento se prestaría al control de diferentes colectivos durante la Semana Santa, donde tradicionalmente se producen numerosos desplazamientos de orientación eminentemente intra-nacional. ¿Puedo restringir un tipo de flujo de turista que aporta menos recursos económicos, pero incrementa mucho el riesgo de contagios, y alentar otros que generan justo lo contrario?, ¿Es un problema de generación controlada de ingresos hosteleros o de “salvar el verano a costa de la Semana Santa”? ¿Hay ganadores y perdedores sectoriales y territoriales, según la habitual demanda turística por trimestres y procedencias?

* Malinchismo:

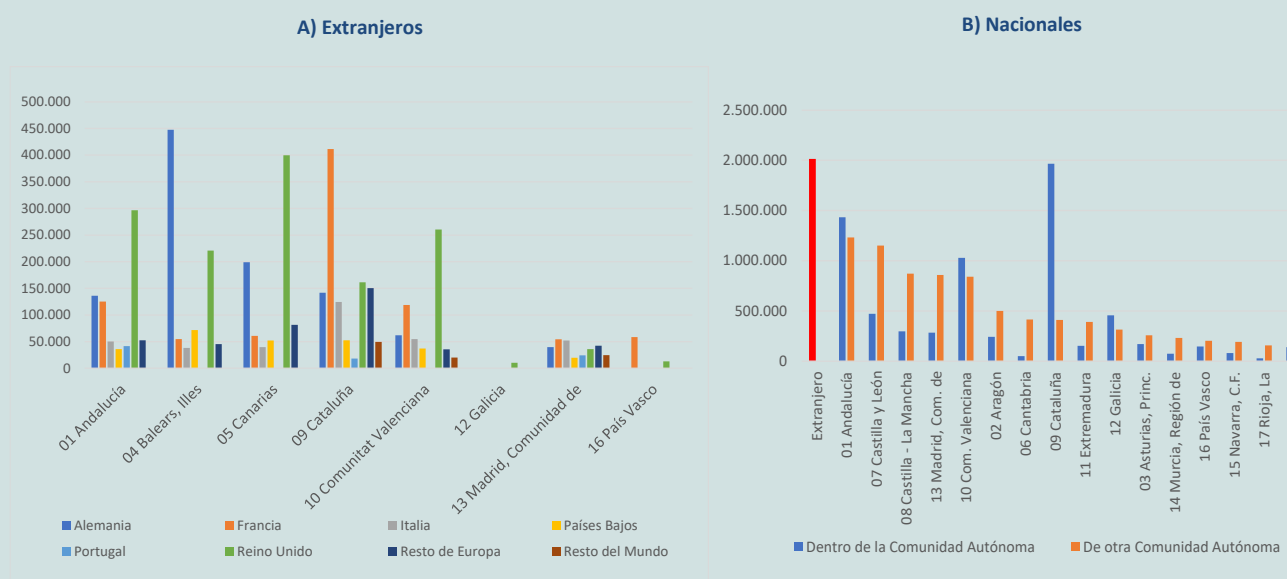
actitud de quien muestra apego a lo extranjero con menosprecio de lo propio. Viene de Malinche, esclava mexicana, amante de Hernán Cortés, que desempeñó un papel importante en la conquista de México.

“La libre circulación de personas es un derecho fundamental en todos los países europeos. El acuerdo Schengen, como cualquier acuerdo internacional, tiene rango constitucional. Sin embargo, la flexibilidad para adoptar restricciones a la libre circulación dentro y fuera de las fronteras nacionales no está siendo la misma,”

Sabiendo que estas preguntas sobrepasan las capacidades del presente recuadro, queremos apuntar algunas estadísticas para la reflexión, sabiendo que tendremos que esperar para disponer de datos más sólidos que ayuden a valorar lo ocurrido, y así tomarlos como modelo de lo que podría ocurrir durante el verano, donde realmente nos jugamos el futuro inmediato.

Empezaremos analizando cómo fueron las grandes cifras del turismo en España en las últimas Semana Santa “normal”, la de abril del 2019.

Gráfico 1. Turistas nacionales y extranjeros por CCAA de destino. Abril de 2019



Fuente: elaboración propia a partir de datos del INE

El Gráfico 1.A) muestra cómo en abril de 2019, los principales orígenes internacionales fueron Alemania, Reino Unido y Francia, con destino preferente a Baleares, Canarias, Cataluña y Andalucía. Otros destinos como Madrid, Galicia o País Vasco fueron poco relevantes. Desde el punto de vista del turismo residente, el Gráfico 1.B) muestra cómo los principales destinos se concentraban en Andalucía, Comunidad Valenciana, Castilla-La Mancha, Madrid, Cataluña o Castilla y León, aportando el turismo de nacionales con destino al extranjero (en rojo) como referencia. Como se ve, el “mix” intra/interregional es heterogéneo, destacando Andalucía, Castilla y León, la Comunidad Valenciana y Castilla-La Mancha como destinos de residentes en otras CCAA, mientras que Cataluña destaca como un destino más intra-regional.

Como complemento, el Gráfico 2 aporta información relevante para valorar el gasto medio por persona observado en 2019. Los datos hay que compararlos con cautela. La columna 1 y 2 se refiere al gasto realizado en las CCAA indicadas por residentes en dichas CCAA durante viajes en su propia

CCAA o en otra (sin saber exactamente cuál), durante el 2º trimestre de 2019, el que incluía la Semana Santa. La columna 3 incluye el gasto medio por persona realizado por los extranjeros en las CCAA de destino durante el mes de abril de 2019. Los datos se ordenan según la columna 4, que muestra la diferencia entre el gasto medio de los extranjeros en comparación con el gasto de los residentes en cada CCAA que hicieron gastos en su CCAA, esto es, una situación parecida a la que hemos tenido que vivir en 2021. Llama la atención las elevadas diferencias (del 926% para el conjunto nacional), siendo las más elevadas las de la Comunidad de Madrid y la Comunidad Valenciana. Nótese que como consecuencia del cierre interno de las fronteras autonómicas manteniendo abiertas las internacionales, cada CCAA habría sacrificado el gasto medio realizado por los residentes en otras CCAA (columna 2), que es superior al de la columna (1) pero inferior al de la columna (3). No sólo hay que mirar estas diferencias de valores unitarios, sino las muchísimo más importantes en las escalas de movimientos de nacionales versus extranjeros mostradas en el Gráfico 1.

Gráfico 2. Gasto medio por persona por CCAA. Abril de 2019.

	2019T2	2019T2	2019M04	4=3-2/2
	Misma CCAA	A otra CCAA	Extranjeros	
	1	2	3	
Madrid, Com.	63,32	201,69	1.303	1958%
Comunitat Valenciana	74,97	199,92	866	1055%
Otras CCAA	84,23	293,90	722	757%
Total	96,19	317,28	987	926%
Cataluña	106,25	253,04	984	826%
Andalucía	108,68	232,60	871	701%
Balears, Illes	122,37	509,87	917	649%
Canarias	178,89	283,33	1.254	601%

Fuente: elaboración propia a partir de datos del INE

En relación con la última Semana Santa, el Gráfico 3 muestra los flujos de pasajeros del total de aeropuertos españoles para el último mes disponible (marzo, 2021), que recoge la “operación salida”. En ese mes, se desplazaron algo más de 3 millones de personas por avión con salida/llegada en aeropuertos españoles, una cifra elevada si tenemos en cuenta las restricciones, pero que supone un 60% menos que la de 2020 (sujeto al confinamiento riguroso desde el 15 de marzo) y un

80% menos que en 2019. Por aeropuertos, destacan los de Madrid y Barcelona, seguidos de los grandes destinos turísticos en Baleares, Canarias y Málaga. En todos ellos, las caídas de pasajeros respecto de los registrados en marzo del 2019 están en torno a la caída media nacional (70-80%), incluso teniendo en cuenta que, en 2019, la Semana Santa cayó íntegramente en abril.

Gráfico 3. Tráfico de pasajeros en los aeropuertos españoles. Marzo 2021.

	PASAJEROS		
	Total	% Inc 2021 /s 2020	% Inc 2021 /s 2019
	ADOLFO SUÁREZ MADRID-BARAJAS	971.453	↓ -50,8%
BARCELONA-EL PRAT J.T.	423.774	↓ -70,1%	↓ -89,3%
GRAN CANARIA	275.655	↓ -53,0%	↓ -78,9%
PALMA DE MALLORCA	272.209	↓ -47,4%	↓ -79,1%
TENERIFE NORTE-C. LA LAGUNA	203.298	→ -2,5%	↓ -56,6%
MÁLAGA-COSTA DEL SOL	166.876	↓ -72,8%	↓ -87,7%
TENERIFE-SUR	103.848	↓ -78,3%	↓ -90,6%
FUERTEVENTURA	102.232	↓ -59,7%	↓ -79,9%
LANZAROTE-CESAR MANRIQUE	84.980	↓ -71,9%	↓ -87,3%
VALENCIA	71.357	↓ -69,8%	↓ -89,3%
IBIZA	65.989	→ -33,8%	↓ -72,5%
ALICANTE-ELCHE	61.938	↓ -86,9%	↓ -93,8%
BILBAO	53.354	↓ -69,2%	↓ -87,9%
LA PALMA	52.754	→ -14,6%	↓ -61,5%
SEVILLA	52.154	↓ -79,7%	↓ -91,9%
MENORCA	36.868	→ -22,8%	↓ -65,6%
VIGO	24.116	→ -16,3%	↓ -71,6%
MELILLA	23.867	↑ 52,7%	→ -21,9%
A CORUÑA	23.856	↓ -46,4%	↓ -78,1%
SANTIAGO-ROSALÍA DE CASTRO	22.781	↓ -70,8%	↓ -89,2%
RESTO AEROPUERTOS	106.863	↑ 49,2%	↓ -47,3%
TOTAL	3.200.222	↓ -60,6%	↓ -84,0%

Fuente: elaboración propia a partir de datos de AENA

“En abril de 2019, los principales orígenes internacionales fueron Alemania, Reino Unido y Francia, con destino preferente a Baleares, Canarias, Cataluña y Andalucía”

“En marzo, se desplazaron algo más de 3 millones de personas por avión con salida/llegada en aeropuertos españoles, una cifra elevada si tenemos en cuenta las restricciones, pero que supone un 60% menos que la de 2020”

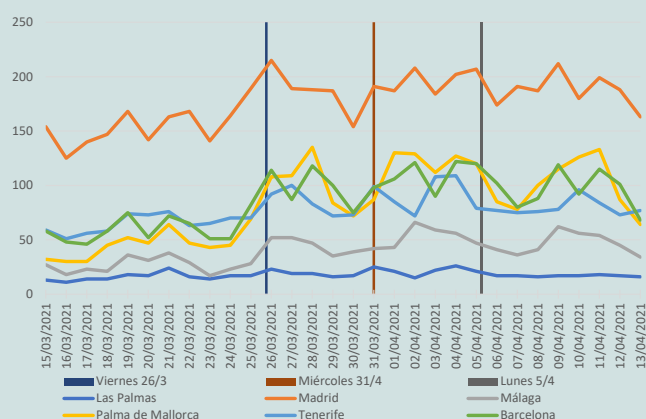
El Gráfico 4 reporta la evolución diaria de vuelos planificados durante los últimos 30 días disponibles, utilizando una fuente novedosa capaz de rastrear todos los vuelos a escala mundial en los principales aeropuertos del mundo. El gráfico marca los tres principales hitos relacionados con el inicio de las vacaciones en España, tales como son el “Viernes de Dolores” (26/3), el “Miércoles Santo” (31/3) y el “Lunes de Pascua” (5/4). Como se puede apreciar, existe un incremento notable de vuelos planeados para esos días en todos los aeropuertos seleccionados. Este hecho no es definitivo, ya que no se puede separar entre los flujos de origen nacional o extranjero, o entre aquellos que pudieran estar estrictamente relacionados con turismo o reunificación familiar u otros motivos autorizados. Tampoco se cuenta con información de años previos ni de las personas desplazadas.

Por último, el Gráfico 5 aporta otro punto de referencia, procedente del observatorio de movilidad local del Ministerio de Transporte, Movilidad y Agenda Urbana (MITMA). Se trata de la información relativa a la movilidad en las principales áreas urbanas, diferenciando el modo de transporte utilizado para moverse. Los datos están expresados en términos de % respecto de la movilidad medida en un periodo pre-pandemia. Los indicadores, siguen mostrando muy bajos niveles de movimiento, tanto para operaciones nacionales como

internacionales, a excepción de Tenerife (nacionales) que habría estado casi al 90% el día de Domingo de Resurrección (4/4).

En conclusión, cabe esperar que las comunidades como Castilla y León, Castilla-La Mancha, la Comunidad Valenciana o Andalucía hayan sido las grandes damnificadas en pérdidas de ingresos, en buena parte procedentes de madrileños que habitualmente viajaban a dichas CCAA, sin haberse visto compensadas por los generados por el turismo internacional. Las islas habrían recibido ciertos ingresos procedentes de turistas, principalmente extranjeros, pero quizá también nacionales. Y seguramente la restauración (que no la hostelería) de las CCAA uniprovinciales no costeras como la Comunidad de Madrid o Navarra, hayan podido tener un repunte de ingresos, al ser CCAA que han retenido forzosamente una población habituada a salir de la CCAA en esas fechas. Con todo esto, aun tendremos que esperar unas semanas para saber cómo quedan las cuentas tras esta situación paradójica, y ver si ha tenido o no sus efectos en el control de los contagios, que fue la razón con la que se justificó el cierre de las fronteras interiores. Vayamos sacando conclusiones de cara al verano, añadiendo la difícil incógnita del ritmo de vacunación diferencial por regiones en Europa, también entre los más jóvenes, donde turismo, ocio y contagios se asocia más claramente.

Gráfico 4. Vuelos diarios de aeropuertos representativos. Semana-Santa 2021.



Fuente: elaboración propia a partir de datos de <https://www.flightradar24.com/data/statistics>

Gráfico 5. Movilidad local. Modo avión. Semana-Santa 2021.

	Nacional (operaciones)		Internacional (operaciones)	
Madrid	21/03/2021	44 %	21/03/2021	22 %
	28/03/2021	48 %	28/03/2021	27 %
	04/04/2021	53 %	04/04/2021	27 %
Barcelona	21/03/2021	27 %	21/03/2021	12 %
	28/03/2021	43 %	28/03/2021	21 %
	04/04/2021	45 %	04/04/2021	18 %
Tenerife	21/03/2021	57 %	21/03/2021	6 %
	28/03/2021	65 %	28/03/2021	11 %
	04/04/2021	90 %	04/04/2021	18 %

Fuente: elaboración propia a partir de datos del MITMA.

Sobre C-interreg

C-interreg es un proyecto de vocación permanente centrado en el análisis del comercio interregional español. Inició su andadura en 2004 por iniciativa del **Centro de Predicción Económica CEPREDE** y el patrocinio de ocho comunidades autónomas. El proyecto está abierto a todas las comunidades autónomas que lo deseen

Contacto: info@c-interreg.es.



Notas

Nota 1: Los datos estimados por C-interreg no deben ser considerados como cifras oficiales de las instituciones patrocinadoras. Así mismo los comentarios e informes que se publican a partir de ellos recogen exclusivamente la opinión de los autores.

Nota 2: Los datos publicados en este Cuadro se refieren a la última estimación de la base de datos anual detallada de C-interreg para el periodo 1995-2017.

Nota 3: Se ruega citar la fuente de los datos indicando: "Fuente: Proyecto C-interreg. CEPREDE". Para usuarios del ámbito académico que utilicen dicha información, pueden citar alguno de los siguientes artículos de referencia donde se explica la base de datos:

- * Llano, C., De la Mata, T., Díaz-Lanchas, J., Gallego, N. (2017) Transport-mode competition in intra-national trade: An empirical investigation for the Spanish case. *Transportation Research Part A*, 95, 334–355
- * Nuria Gallego, Carlos Llano, Tamara De La Mata & Jorge Díaz-Lanchas (2015) Intra-national Home Bias in the Presence of Wholesalers, Hub-spoke Structures and Multimodal Transport Deliveries, *Spatial Economic Analysis*, 10:3, 369-399.
- * Llano, C., Esteban, A., Pulido, A., Pérez, J. (2010): "Opening the Interregional Trade Black Box: The C-interreg Database for the Spanish Economy (1995-2005)". *International Regional Science Review*. 33. 302-337.

Institución promotora:



Instituciones patrocinadoras:

