hosteltur.com

e-Comunicación para el Turismo del Futuro

Empleo turístico: revisando los ingredientes

Formación, externalización, precariedad, estacionalidad y productividad

HOTELES

Ranking Hosteltur de grandes cadenas españolas

p.XX

TRANSPORTES

Innovación en los aviones del futuro

p.XX

#251

SEPTIEMBRE 2015

Editorial

El empleo turístico mejora en cantidad, pero no en calidad

Tras un verano de récords por la llegada de viajeros extranjeros, el sector turístico ha demostrado una vez más su importancia estratégica para la economía española. La intensa actividad vivida sobre todo en las playas y numerosos destinos urbanos ha tenido su fiel reflejo en el empleo turístico, aunque buena parte sea de carácter estacional. De hecho, en la campaña de verano de 2015 se han generado un 13% más de contratos de trabajo que en el año anterior.

Sin embargo un sector económico potente como el turístico sufre un handicap importantísimo: le cuesta mucho generar empleo de calidad, y ello afecta a la propia empresa, al destino turístico y a las personas que hacen del turismo su modo de vida. Contratos precarios, escasa profesionalización, poca valoración del talento, bajas exigencias de formación, jornadas sobredimensionadas…, el empleo turístico, sobre todo estacional, no está a la altura de las empresas que lo generan ni de España como motor turístico mundial.

Es una realidad que las cifras de contratación mejoran y que la industria turística genera directa o indirectamente el 15,3% del empleo total en España. Pero los altos índices de estacionalidad, la externalización, el aumento de la precariedad laboral o la baja productividad en la hostelería constituyen colosales retos aún por resolver.

Índice

REP 4 · 17 Reportaje

HOT 18 · 25 Hoteles

AGE 26 · 33 Agencias y Turoperadores

TyE 34 · 43 Turismo y Economía

TRA 44 · 50 Transportes

Hosteltur.com

EDITOR: Joaquín Molina García-Muñoz
editor@hosteltur.com
DIRECTOR: Manuel Molina Espinosa
manuel.molina@hosteltur.com
@manolomolinaesp
GERENTE: Carlos Hernández
carlos.hernandez@hosteltur.com
@carloshosteltur
REDACCIÓN:
MENORCA: Redactora Jefe:
Esther Mascaró · redactorjefe@hosteltur.com
@esthermascaro
MADRID: Hoteles: Vivi Hinojosa
hoteles@hosteltur.com · @vivi_hinojosa
Agencias y Turoperadores: José Manuel de la Rosa · agencias@hosteltur.com
@JMaDelarosa
Turismo y Economía: Carmen Porras
actualidad@hosteltur.com · @carmenhosteltur
SEVILLA: Agencias y Turoperadores:
Ángeles Vargas · agencias@hosteltur.com
@angelesvargaspe
PALMA DE MALLORCA: Transportes:
Diana Ramón · transportes@hosteltur.com
@dianaramonv
BARCELONA: Turismo y Economía:
Xavier Canalis · actualidad@hosteltur.com
@XavierCanalis
CUBA: María Eugenia Cobas
corresp@enet.cu
EDICIÓN DIGITAL: Coordinadora: Ángeles Vargas · angeles.vargas@hosteltur.com
Responsable de medios sociales y comunidad:
Lola Buendía · lola.buendia@hosteltur.com
@lbuendia
PUBLICIDAD: Oficina Central:
Angus López · angus.lopez@hosteltur.com
Tel.: 971 73 20 73
Madrid: Juan Carlos Martín
juancarlos.martin@hosteltur.com · @JCHosteltur
Tels.: 647 45 75 75 · 91 366 25 37
Barcelona: Iván Vega
ivan.vega@hosteltur.com · @ivanvegagarcia
Tel.: 93-4731693
Baleares: José Godoy
jose.godoy@hosteltur.com · @josehosteltur
Tel.: 971-73 20 73
MAQUETACIÓN: David Molina
david.molina@hosteltur.com · @davidhosteltur
FOTOGRAFÍA: Archivo Hosteltur
IMPRESIÓN: Ingrama, S.L.
SUSCRIPCIONES: Hosteltur:
suscripcionimpresa@hosteltur.com
Diario Turístico Digital:
suscripciondigital@hosteltur.com

EDITA
Ideas y Publicidad de Baleares, S.L.
Joan Miró, 79 · 07015 Palma de Mallorca, Baleares
Teléfono: 971 732073 · Fax: 971 737512
Depósito legal: PM298-1994
Difusión controlada por 10.668 ejemplares
Publicación miembro de APP Asociación de Prensa Profesional

www.hosteltur.com
hosteltur@hosteltur.com
@hosteltur

Utiliza este código QR para ver todas las publicaciones de Hosteltur.com

REP

TEMA DE PORTADA

Dos millones de personas trabajan en el sector turístico español pero unos pocos miles son estratégicos, pues de ellos depende la llegada de turistas

LOS AMOS DEL CIELO

REPORTAJE
Diana Ramón Vilarasau
diana.ramon@hosteltur.com
@dianaramonv

El transporte aéreo registrará el mayor impacto del crecimiento previsto en la llegada de turistas a España en los próximos años, teniendo en cuenta que más del 70% de los viajeros internacionales arriban al país por vía aérea, llegando al 90% en el caso de varios de los principales mercados emisores. De ahí la importancia de analizar la repercusión que este incremento, unido a las condiciones laborales actuales, tendrá en los pilotos, tripulantes de cabina de pasajeros (TCP) y controladores aéreos.

La industria aérea europea en general, y la española en particular, viven un entorno de feroz competencia y los efectos remanentes de la crisis económica, al lado de los escasos márgenes que caracterizan su actividad. Ha tenido que desarrollar planes de reestructuración con cíclicos recortes de personal, reducciones salariales y deterioro de las condiciones laborales que han afectado la calidad del empleo y la contratación, y provocado una creciente conflictividad laboral en el sector y la convocatoria de huelgas.

Y ante un panorama de crecimiento versus déficits estructurales (ver cuadro adjunto), la **Unión Sindical de Controladores Aéreos** (USCA) resalta la necesidad de contratación de nuevos controladores ya no tanto para atender el previsible aumento del tráfico aéreo, como para cubrir el déficit de personal desde hace unos años. El vicepresidente de la **Asociación Profesional de Controladores de Tránsito Aéreo** (Aprocta), Jaume Assens, recuerda por su parte que se trata de un déficit estructural de España y que se agravará con el envejecimiento natural de los actuales integrantes de la plantilla de **Enaire**, tras las jubilaciones que se producirán en los próximos 10 años.

USCA destaca que Enaire (antes Aena) lleva aproximadamente una década sin convocar nuevas plazas de controlador aéreo, que requieren de periodos de formación de unos dos años antes de poder ejercer. Sin embargo, según ambas organizaciones, el Ministerio de Fomento suspendió la con-

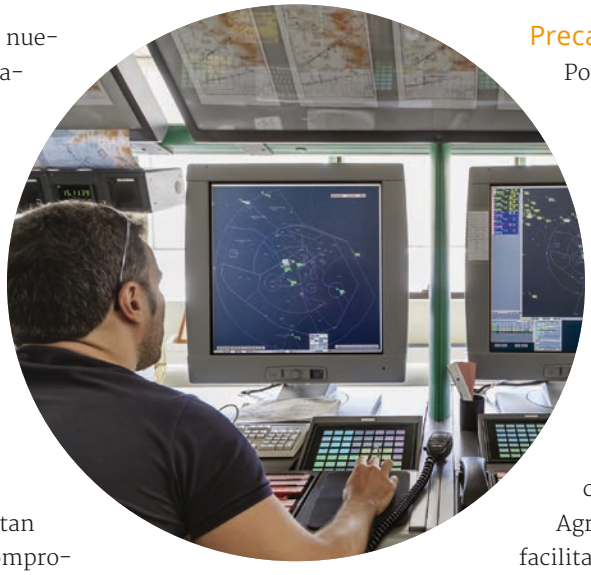
> *Pilotos, tripulantes de cabina y controladores aéreos son profesionales fundamentales para la industria turística española*

El crecimiento choca con déficits estructurales

Hasta julio los aeropuertos españoles habían gestionado 116.153.444 pasajeros de salida y llegada que suponen 5,8 millones más y un crecimiento del 5,3%

De ese volumen total, más de 80,7 millones corresponden a vuelos internacionales. En el período, se efectuaron 1.089.604 operaciones entre despegues y aterrizajes, un 3,2% más.
Se prevé que España duplique su tráfico aéreo en los próximos 20 años, con un crecimiento medio anual de un 3,1%, fundamentalmente por los vuelos que unen la península y Latinoamérica, según las estimaciones de Airbus. En el año 2033, los vuelos intercontinentales con origen en Madrid y Barcelona superarán los 50.000 pasajeros diarios. Pero todos los veranos, ambos aeropuertos figuran entre los de mayores retrasos en Europa.

vocatoria de contratación de 45 nuevos controladores, "una convocatoria que en sí misma resultaba manifiestamente insuficiente en un sector que actualmente cuenta con unos 2.000 profesionales ejerciendo", apunta Assens.
La imposibilidad estructural de aumentar la capacidad se traducirá en más demoras, afectando a aerolíneas y pasajeros, si bien se mantienen los niveles de seguridad.
Sin embargo, desde USCA acotan que "actualmente venimos comprobando cómo determinadas decisiones empresariales están por encima de decisiones del ámbito operativo y de seguridad. Vemos cómo en ocasiones se superan las capacidades o que en determinadas situaciones especiales como días con meteorología adversa o cierres de pista por obras, mantenimiento, etc..., no se imponen las reducciones necesarias en el volumen de tráfico. Esto se hace para reducir las posibles demoras, sin tener en cuenta, según nuestra opinión, criterios de seguridad". La crisis y los bajos márgenes de rentabilidad también han llevado en el campo del control aéreo a recortes en la formación de profesionales, mantenimiento de equipos, descansos del personal, etc. "Son diversos factores que claramente afectan y rebajan el listón de seguridad, lo cual no significa que la situación actual sea insegura, pero sí que el nivel de seguridad actual no es el mismo que hace unos años".
En España hay aproximadamente unos 2.500 controladores aéreos, de los que más del del 90% del colectivo está afiliado a USCA; mientras alrededor del 50% participa en la asociación profesional Aprocta. El déficit se observa en la mayor carga de trabajo que tiene los controladores españoles frente al resto de Europa.
APROCTA puntualiza que resulta fundamental "invertir en tecnología, en personal controlador aéreo y en estrategias de gestión de tráfico aéreo".



En España hay 2.500 controladores aéreos, profesión que requiere dos años de formación.

Precarización de pilotos

Por su parte, el vicepresidente del sindicado de pilotos **Sepla**, **Javier Gómez Barrero**, considera que el crecimiento previsto en el turismo y la demanda del transporte aéreo llevará al colectivo de pilotos a "volar continuamente al límite legal de actividad aérea y de horas de vuelo, con descansos mínimos y en condiciones muchas veces no adecuadas".
Agrega que la Reforma Laboral ha facilitado que las compañías aéreas presenten expedientes de regulación de empleo (ERE) que, si bien aprobó la autoridad laboral, algunos fueron declarados ilegales. Pero tales sentencias no han sido acatadas por la industria, "manteniéndose situaciones injustas... todo ello ha permitido que existan pilotos pagando por trabajar, pilotos como falsos autónomos, contrataciones de pilotos en paraísos fiscales o sin cotizar en el país en el que efectivamente trabajan más de seis meses". El estudio "Anomalías laborales en

la aviación", elaborado por la Universidad de Gante con financiación de la Comisión Europea, ya denunciaba hace unos meses esta "precarización" profesional de los nuevos pilotos y sus consecuencias para la seguridad aérea. Según el informe, hasta un 40% de los pilotos de entre 20 y 30 años no tiene relación directa con la aerolínea para la que opera y hacía referencia al "dramático ascenso" de los autónomos y "falsos autónomos" (contratados a través de intermediarios) para eludir el pago de impuestos o las cotizaciones a la Seguridad Social.

Gómez Barrero señala que, en este contexto, el perfil más demandado en la industria europea será el de "pilotos con el mínimo de horas de vuelo y en posesión de la habilitación de tipo de la aeronave que necesita la compañía aérea". Agrega que "en el equilibrio que debería existir entre seguridad y economía, hay compañías aéreas que inclinan la balanza descaradamente hacia esa última con la permisibilidad de las autoridades aeronáuticas. Y en ocasiones, el mínimo legal no implica necesariamente que sea seguro".

Signos positivos

El decano del **Colegio Oficial de Pilotos de la Aviación Comercial** (COPAC), Luis Lacasa Heydt, reconoce que, en la actualidad, se aprecia cierto movimiento, recordando que recientemente Iberia realizó una convocatoria para incorporar 120 pilotos y es posible que otras compañías pongan en marcha procesos de selección. No obstante, cabe mencionar que en el proceso de reestructuración de la aerolínea fueron despedidos 244 pilotos. En todo caso, el COPAC considera positivo que comience a registrarse una recuperación económica y un aumento de la demanda que influyen en la actividad de las compañías y en la creación de puestos de trabajo que "generan expectativas profesionales a los más jóvenes y permiten recuperar a los más veteranos, muchos de ellos volando en el extranjero actualmente, para que su conocimiento y experiencia sean aprovechados".

Por otra parte, considera clave que se adapte la formación y el entrenamiento de los pilotos a ese nuevo escenario que supone la masiva incorporación de automatismos y tecnología en las cabinas.

Un 40% de los pilotos de entre 20 y 30 años en Europa no tiene relación directa con la aerolínea para la que opera, según un reciente informe.

> *Actualmente en España hay más de 6.200 pilotos colegiados. Un 56% se encuentra trabajando en el país; alrededor de un 22% se encuentra desempleado y un 10,6% ejerce la profesión en el extranjero*

Cambio de ciclo para los TCP

El presidente del **Sindicato de Tripulantes de Cabina de Pasajeros de Líneas Aéreas** (Sitcpla), Antonio Escobar Flores, considera que "tras ver los difíciles años transcurridos desde 2007, en los que se perdieron cientos de puestos de nuestra profesión (**LTE**, **Futura**, **Spanair**) y otras compañías redujeron plantilla, se intuye un cambio de ciclo y las planificaciones de las compañías tienden a hablar de contratación. Por desgracia, muchos de esos TCP no podrán optar a volver a volar por el extemporáneo criterio de juventud que invocan algunos departamentos de RRHH con mentalidad oxidada".

En cuanto a formación, Escobar apuesta por profundizar en las materias de seguridad en vuelo y destaca que prevalecerá la exigencia de idiomas a los TCP, cobrando protagonismo los de los mercados emisores como China y Rusia. ■