
TRANSPORTE AÉREO-ENERGÍA-TURISMO

LA EVOLUCIÓN DE LAS LOW COST, SU IMPACTO Y ¿FUTURO?

Rocío de Oña López

Doctora Ingeniera de Caminos Canales y Puertos, Investigadora de la Universidad de Granada del área de ingeniería e infraestructura de los transportes. Granada, España (rociadona@ugr.es)

Víctor Sánchez Pescador

Arquitecto, Experto en rehabilitación de estructuras, Máster en desarrollo integral de destinos turísticos, Doctorando Desarrollo Integral e Innovación de Destinos Turísticos, Universidad de Las Palmas de Gran Canaria, España (victor@sanchezpescadorarquitectos.com)

RESUMEN

El nacimiento de la industria turística como fenómeno de masas, está indisolublemente ligada a la evolución de los sistemas de transporte, y su vertiginoso crecimiento ha sido posible gracias a un acceso rápido y barato a los recursos energéticos basado en la falsa creencia de un ilimitado acceso a la energía. Los cambios producidos en tres parámetros, (1) la regulación internacional de la aviación comercial, (2) la conectividad y los modelos de negocio (nacimiento de las compañías *Low Cost*) y (3) las nuevas políticas de cambio climático y emisión de gases, han posibilitado mitigar de momento la subida de los costes energéticos. El artículo es una revisión del estado del arte y los trabajos de investigación publicados sobre transporte aéreo relativos al turismo y la irrupción de las compañías de bajo coste, con el fin de dar una visión global para la toma de decisiones de los destinos.

PALABRAS CLAVE

Transporte aéreo, Low Cost, coste energético, Destinos turísticos Insulares, sostenibilidad.

ABSTRACT

The birth of the tourist industry as a mass phenomenon, is inextricably linked to the evolution of transport systems, and their rapid growth was made possible by a fast and cheap access to the energy resources based on the false belief of an unlimited energy font. Changes in three parameters, (1) the international regulation of commercial aviation, (2) connectivity and new business models (birth of Low Cost companies) and (3) new policies for climate change and emissions, have made it possible to mitigate the rise in energy costs at the moment. The article is a review of the State of the art and the research papers published on air transportation relating to tourism and the emergence of low-cost airlines, in order to give a global vision for the decision making of the destinations.

KEYWORDS

Air transportation, Low Cost, energy cost, island tourist destinations, sustainability.

INTRODUCCIÓN

El aumento de los precios del petróleo, las inversiones realizadas en materia de seguridad aérea a partir de los atentados terroristas del 11-S, el uso de las nuevas tecnologías online para la compra y consulta de los servicios aéreos, los tratados de cielos abiertos y la crisis económica global, han sido todos ellos factores que han empujado a las compañías aéreas a procesos de fusión, desaparición o transformación con independencia de su manera de operar: Regular, Charter o Compañía de Bajo Coste (CBC). Estos cambios del mercado ha traído consigo nuevos modelos de gestión,

en función del tipo de compañía, sobre la base de recorte de costes de mantenimiento, reducción del número de operaciones y el cierre de las líneas menos rentables en unos casos, y transformando la comercialización del producto con ingresos complementarios mediante pagos por servicios y kilos transportados en otros. El encarecimiento continuo de las energías primarias tiene reflejo directo en los precios del transporte aéreo trasladados al turista, lo que obliga a disminuir los costes en destino para seguir siendo competitivos en el paquete turístico. Esto provoca a corto plazo una pérdida de la calidad de la oferta con el consiguiente deterioro en las infraestructuras, siguiendo el patrón de la campana de Gauss con un punto álgido y un deterioro rápido y pronunciado del destino turístico.

Aunque el presente trabajo se puede trasladar a escala global, lo contextualizamos en Canarias como destino insular relevante, poniendo datos que puedan ayudar al entendimiento de la problemática planteada. Como punto de partida es fundamental conocer la realidad económica general de las islas en relación con el turismo, con una aportación del sector a la economía regional directa del 30% del PIB autonómico (Producto Interior Bruto), sin cuantificar la economía indirecta que este sector mueve, lo cual representa en términos de generación de empleo el 32% de las contrataciones directas, magnitudes que lo convierten en un sector clave en el desarrollo Insular.

EL PANORAMA ENERGÉTICO EN EL TRANSPORTE AÉREO

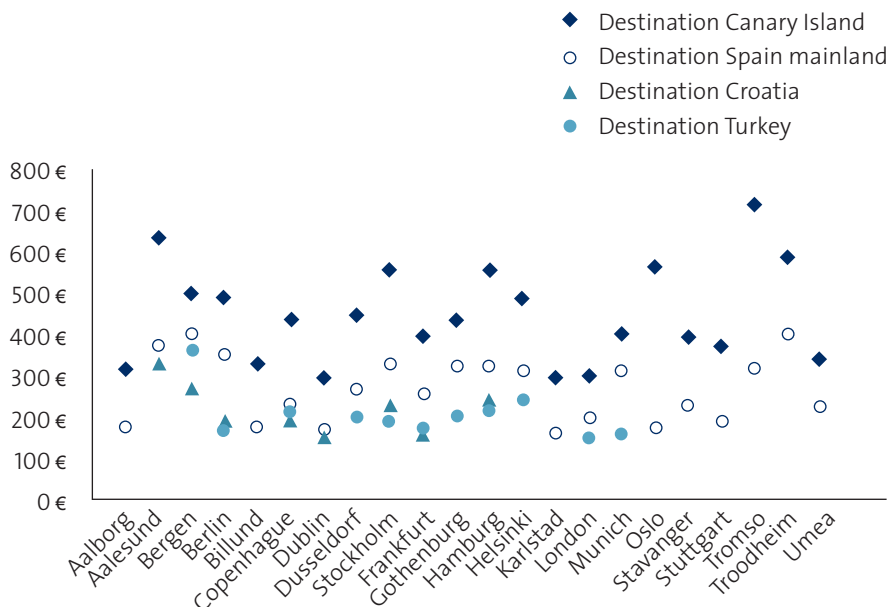
Si estudiamos en detalle la evolución reciente del transporte aéreo, nos damos cuenta que es uno de los sectores que más ha sufrido los cambios estructurales que se vienen dando en la economía mundial desde la crisis de los precios del petróleo en 2006/2008, durante la cual el barril llegó a estar a máximos de 142\$ USA. La dependencia directa en los precios del combustible es absoluta, un avión estándar consume una media de 3,5l. de queroseno por cada 100 Km y plaza ofertada en trayectos de largo recorrido, como es el caso de Las Islas Canarias desde los mercados emisores centro europeos [1], tabla 1.

TABLA 1. CONSUMO DE COMBUSTIBLE DE AVIÓN POR ASIENTO CADA 100 KM

YEAR	TOTAL FUEL	FACTOR FUEL	OPERATIONS	FUEL 100	RANGE
2008	1469776470	104072,748	29579	3,51846743	L
2007	1398970301	95566,2205	27035	3,53490736	L
2006	1357147242	91191,6055	25670	3,55245834	L
2005	1284300365	86342,4165	23898	3,61295575	L
2004	1124145421	76728,2614	21235	3,61329227	L
2003	967581713	67506,9752	18604	3,62862692	L
2002	904776547	64399,3598	18007	3,57635141	L
2001	944133660	66156,7757	18736	3,53099785	L
2000	974856116	68329,5932	18504	3,69269311	L
1999	901353879	62292,0686	16149	3,85733288	L
2008	1469776470	104072,748	29579	3,51846743	L

En los cinco grandes aeropuertos insulares operan las principales compañías aéreas Europeas en un total de 47 con 166 conexiones aéreas durante todo el año sin estacionalidad turística debido a la bonanza del clima. Haciendo un estudio básico de costes por trayecto en materia de transporte aéreo en relación a nuestros competidores, y basándonos exclusivamente en los costes por unidad de desplazamiento a los principales mercados emisores (Reino Unido, Alemania, Benelux, Noruega y Suecia) reflejado en la gráfica 1, se extrae una media aritmética de coste por pasajero cada 100 Km de distancia recorrida de 11,92 € para el destino Islas Canarias, de 12,70 € para destinos en la España peninsular, de 14,13 € para destino costa Croata y 10,12 € para destino Turquía.

GRÁFICA 1. COSTES DE TRANSPORTE SEGÚN DESTINO.



Fuente: elaboración propia.

La diferencia de precio por unidad entre los destinos no es muy significativa lo cual refleja a las claras el peso del coste del carburante frente a los gastos generales, sin embargo la distancia es substancialmente mayor en los vuelos a Canarias lo que sí supone un aumento del 40% en el coste de transporte con respecto a sus competidores, y obviamente ambas medias no se mantendrán paralelas según incremente el precio del petróleo. La influencia del transporte en el gasto medio por turista y día (tabla 2) es más que evidente. Cada año el gasto en origen aumenta, y el gasto en destino decrece, al igual que los costes/día de pernoctaciones hoteleras. Esto quiere decir que el coste del paquete turístico se ha incrementado en relación al transporte sin que la demanda tenga capacidad de aumentar el gasto, por tanto el diferencial es asumido en destino. Este intento de mantener el precio medio final del producto a costa de beneficios es insostenible en el panorama que está por venir. Una tendencia continua y progresivamente al alza del precio de la energía implica que más temprano

que tarde va a tener que ser absorbido por la demanda, en este caso el turista.

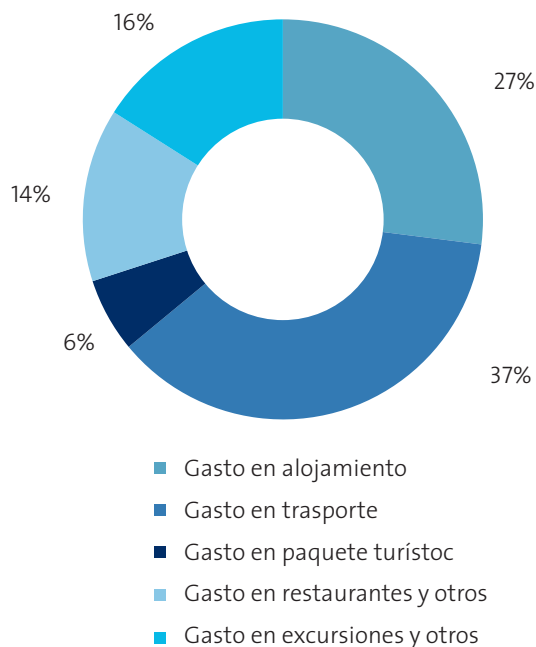
TABLA 2. COSTES DE TRANSPORTE SEGÚN DESTINO

	2009	2010	2011	2012
TOTAL (Origen + Gran Canaria)	113,23	117,13	118,71	124,11
En origen	73,89	79,07	81,4	86,83
EN GRAN CANARIA	39,34	38,05	37,3	37,28
Extras alojamiento	5,36	5,29	3,06	3,98
Transporte público	2,43	2,02	1,96	1,76
Alquiler de vehículos	1,42	1,82	1,13	1,1
Compras alimenticias	4,48	6,35	6,32	7,08
Restaurantes	10,21	8,6	9,18	8,88
Souvenirs	4,32	6,73	6,98	7,5
Ocio	7,11	5,3	5,19	5,03
Otros conceptos	4,02	1,94	3,5	1,96

Fuente: ISTAC [2]

Si el gasto medio por turista y día es de 124,11 € con una estancia media de 9,9 noches, y el costo equivalente al transporte es de 46,05 € t/d, es inmediato que un 37% del total va destinado al desplazamiento aéreo (Gráfica 2) y por tanto cualquier variación en los precios del carburante incidirá de manera directa en esta partida con un peso importante sobre el total de gastos. Es fundamental entonces valorar la evolución de los precios de la energía a futuro como indicador de competitividad clave en el desarrollo económico del destino.

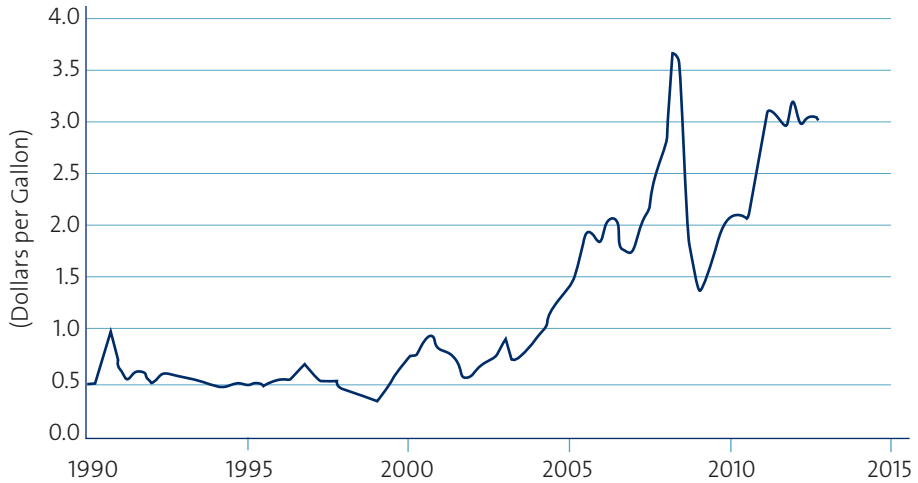
GRÁFICA 2. DISTRIBUCIÓN DE GASTOS EN ORIGEN



Fuente: elaboración propia.

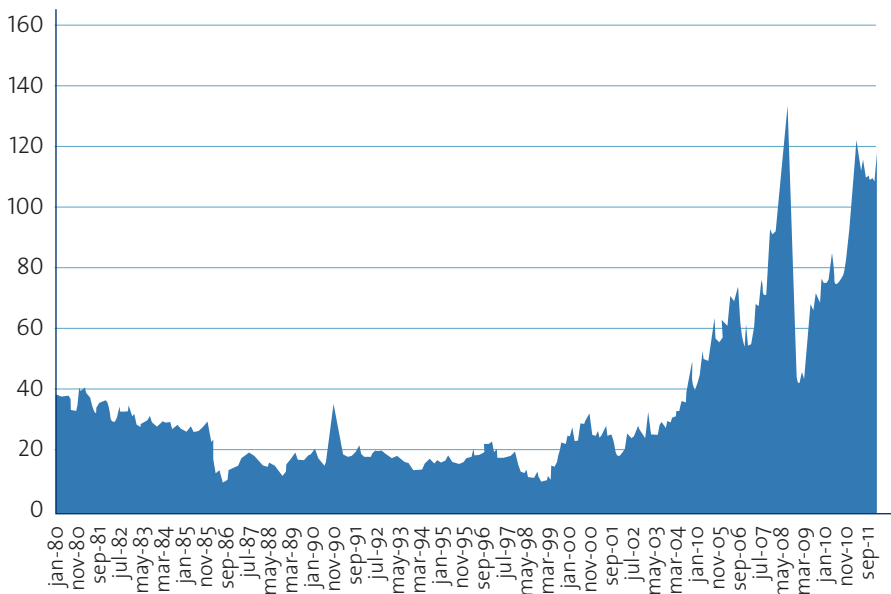
La evolución del queroseno (combustible aéreo) en los últimos años en los que se ha producido una explosión del transporte en el mundo, en buena parte gracias a los mercados de países emergentes, ha venido ligada a los precios del petróleo en origen como energía primaria. La Gráfica 3 muestra la evolución de los precios medios del queroseno en \$/g (dólares USA por galón), en función de los datos obtenidos del departamento de Energía de los Estados Unidos. Se observa como el precio de queroseno llega a su máximo en el año 2008 (crisis bancaria Americana y caída de Lehman Brothers), descendiendo ligeramente por el efecto de la crisis económica. Esta primera crisis energética ha sido sorteada en parte gracias a un nuevo modelo de gestión más eficiente por las CBC y en parte a los tratados de liberalización del espacio aéreo (como veremos más adelante), lo que parece haber estabilizado e incluso disminuido los precios de la oferta final. Sin embargo, si observamos la evolución del precio del barril medio de crudo desde los años 80, la tendencia al alza es continua (Gráfica 4).

GRÁFICA 3. PRECIO DEL QUEROSENO



Fuente: Banco de la Reserva Federal US.

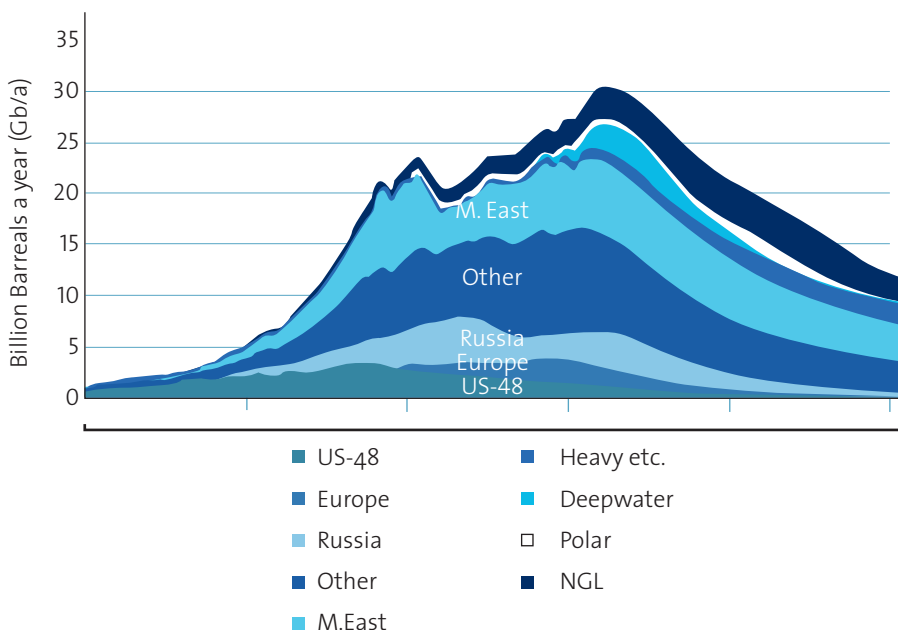
GRÁFICA 4. EVOLUCIÓN DE LOS PRECIOS DEL BARRIL DE PETRÓLEO



Fuente: elaboración propia

Como se puede comprobar, estamos llegando poco a poco de nuevo a los valores del año 2008. La teoría del pico de Hubbert para las principales regiones petrolíferas del mundo hasta el 2050, nos muestra las expectativas de evolución de los precios de energía primaria (Gráfica 5) en las curvas de la declinación de la producción de petróleo. En este escenario se muestra una reducción paulatina de la cantidad de energía primaria, y un encarecimiento de la extracción cada vez más complicada de los yacimientos, que deriva en el aumento de los precios de la energía en general, e irremediamente del queroseno en particular. La capa rosada representa la producción de la zona de Medio Oriente donde habría llegado a su punto “peak” a fines de la década pasada y comienzos de la presente. Hay cierta discusión de fechas, pero el consenso generalizado es que el máximo pico de reservas se alcanzó en el año 2010.

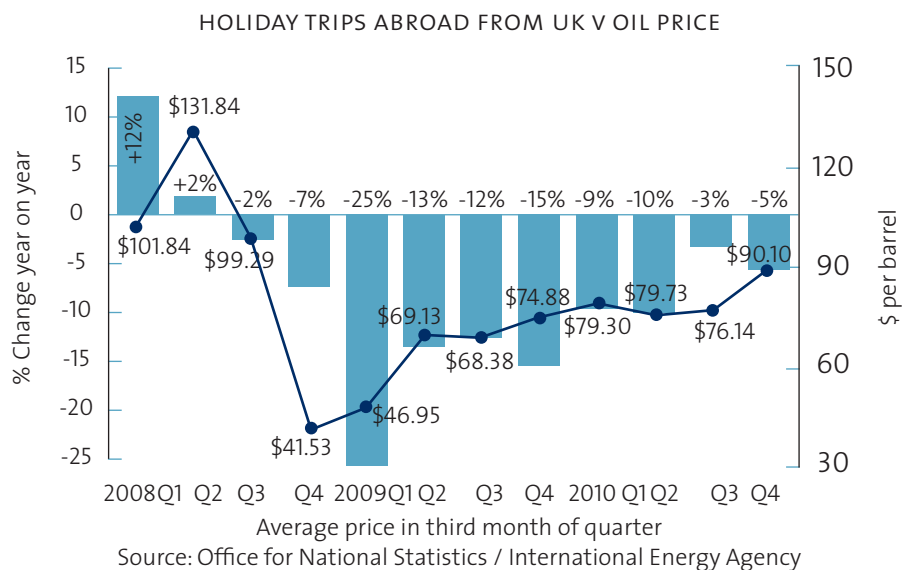
GRÁFICA 5. RESERVAS DE PETRÓLEO EN EL MUNDO



Por tanto nos encontramos ante un escenario vertiginoso para los próximos 30 años, de alza progresiva de los precios del combustible que repercutirá en el coste del transporte aéreo. Además, la demanda energética mundial crece a un ritmo considerable del 5% anual y, según las predicciones de la Agencia Internacional de la Energía, aumentará a un tercio más de la actual en el año 2035 debido a las mayores necesidades energéticas de los países en desarrollo. Para entonces se espera que la aportación global de los combustibles fósiles a la energía primaria se sitúe en el 75% frente al 81% actual. La demanda cautiva del transporte es poco sensible a las fluctuaciones del precio del petróleo, con un aumento esperado desde los 87 millones de barriles/día en 2011 a 99 millones b/d en el año 2035 (AIE [3]). Sin embargo, las previsiones de la oferta sitúan un escenario contrario. Una producción estable en los próximos años para iniciar un descenso paulatino hasta los 68 millones de barriles en 2035, debiéndose cubrir el diferencial con fuentes alternativas que por el momento no están al alcance del sector de la aviación. Tener que recurrir a fuentes más costosas de petróleo implicará una subida de precios, según el estudio prospectivo del Plan de Energías Renovables (PER 2011-2020) elaborado por el IDEA [4]. El horizonte se sitúa en unos 110 USD/barril en el año 2020 y la AIE en 128 USD/barril para el 2035, manteniendo una alta volatilidad de precios en el período.

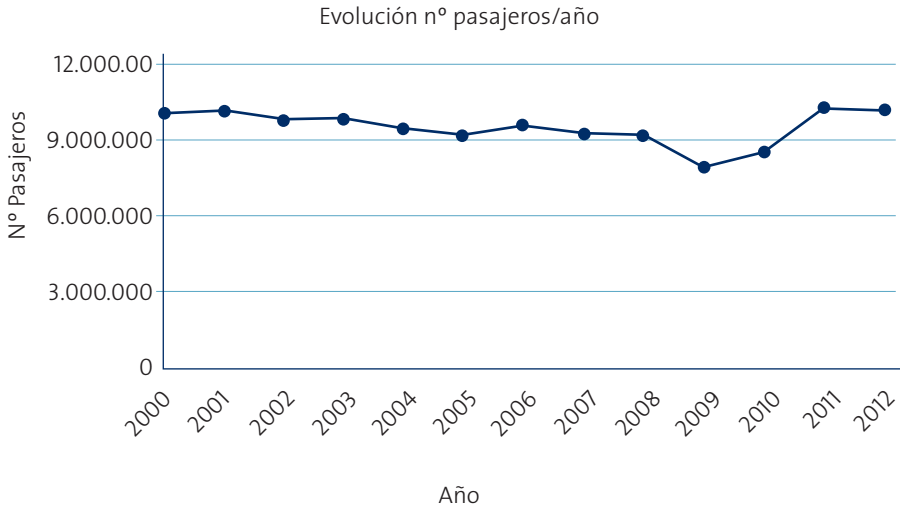
El impacto directo que supone en la aviación comercial y el turismo la subida de los precios del petróleo se constata comparando gráficamente los precios de energía con el número de pasajeros. En la Gráfica 6, extraída de la oficina Nacional de Estadísticas del Reino Unido, la relación es innegable. A medida que desciende el precio del barril aumenta en paralelo el número de turistas, señal inequívoca del traslado directo del coste energético al consumidor por las compañías aéreas y del escaso margen de maniobra con el que cuentan.

GRÁFICO 6. RELACIÓN TRANSPORTE TURÍSTICO VERSUS PRECIOS DEL PETRÓLEO



Fuente: Oficina Nacional de Estadística del Reino Unido.

Trasladando los datos a Canarias, obtenemos una gráfica igual de significativa (Gráfica 7), en la que se refleja el número de turistas recibidos por las islas en el período 2000-2012. Durante los años 2008, 2009 y 2010 se aprecia una disminución del número de llegadas en paralelo a la subida de los precios del carburante, unido bien es cierto a la crisis económica Europea, recuperándose en los años 2011 y 2012 *artificialmente* por la irrupción de la denominada *primavera árabe* en los países competidores del norte de África.

GRÁFICA 7. EVOLUCIÓN NÚMERO DE PASAJEROS AÑO VERSUS PRECIO DEL PETRÓLEO

Fuente: elaboración propia

Siendo la principal fuente de energía primaria, para estudiar en profundidad la repercusión que la subida continua en los precios del petróleo tendría en el sector turístico, sería necesario conocer, además de un estudio Botton-up aquí reflejado, el impacto que esta subida de precios tendría en los mercados domésticos emisores y receptores de bienes y servicios, que pueden tener una influencia directa en la capacidad de gasto del turista incluso mayor que el del propio transporte (James Lennox [5]). Por tanto un análisis top-down es fundamental en los países emisores o posibles emisores para determinar, en función de entre otras cosas, sus fuentes propias de energía, los ajustes que se puedan producir en sus economías. Es probable que países con fuentes energéticas propias se comporten comparativamente mejor como emisores turísticos que otros más dependientes.

Otro factor que va a repercutir en la aviación comercial por el uso de los combustibles fósiles, especialmente en el caso de destinos turísticos de larga y media distancia, es la aplicación de las políticas internacionales de cambio climático (David Timothy [6]). Estas políticas, que abogan por

asignar una tasa por emisiones vía impuestos, están siendo empujadas desde los tratados de Kyoto y la Convención de Cambio Climático de las Naciones Unidas (UNFCCC). Estos estudios son extensos para abordarlos en el presente trabajo, pero no queríamos dejar de señalarlos como muestra de la complejidad y transversalidad de la temática. Obviamente, los destinos turísticos de masa con menor poder adquisitivo, como es el caso de las Islas Canarias, se encuentran más expuestos a las contingencias de las crisis energéticas que otros más exclusivos y diferenciadores con mayor capacidad de absorber costes.

LA POLÍTICA DE CIELOS ABIERTOS Y LA EXPANSIÓN DE LAS COMPAÑÍAS DE BAJO COSTE

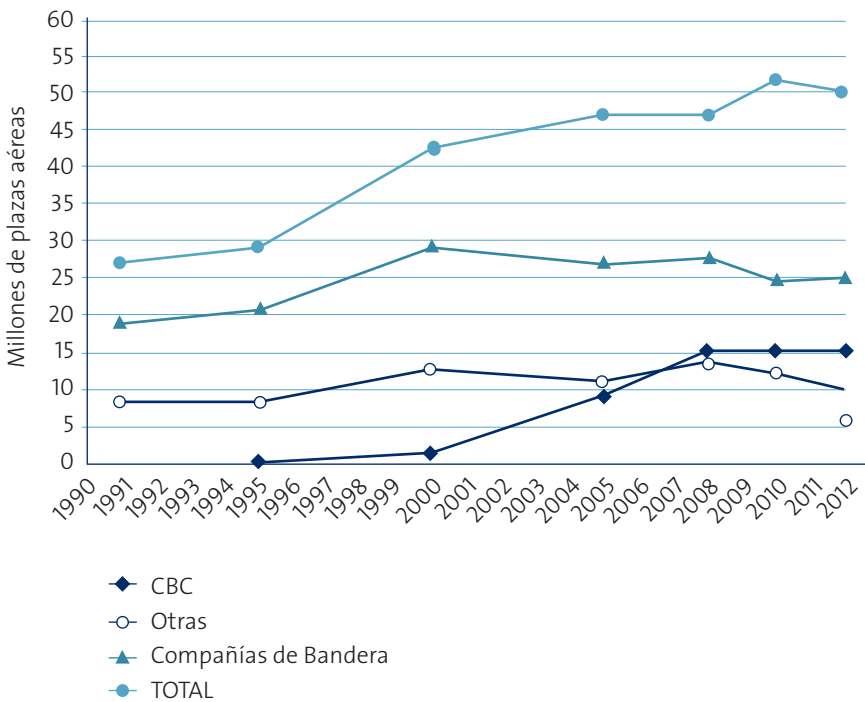
Para entender de qué manera la industria aérea está siendo capaz de sortear los inicios de esta crisis energética y además impulsar su crecimiento en medio de un parón económico mundial, es necesario conocer dos hitos fundamentales que van de la mano: el tratado de cielos abiertos de la UE y la irrupción de un nuevo modelo de negocio, las Compañías de Bajo Coste.

El tratado de cielos abiertos de la UE de Helsinki en el año 1992 tiene como fin liberalizar el control del espacio aéreo que pasa de residir en cada uno de los *Estados Parte* a estar regulado por centros de control europeos. Esto acaba con los acuerdos bilaterales entre países en materia de tránsito aéreo y el proteccionismo de las compañías de bandera nacionales, con lo que la libre competencia permite a las compañías más modestas operar entre países a menor coste e incluso en rutas internas. Aunque es indudable el impulso que este tratado ha tenido en el comercio del transporte aéreo, sigue dejando algunas dudas sobre su gestión, muy distante de la Estadounidense debido al gran número de centros de control que se traducen en más recursos y un mayor coste.

El modelo original *Low-Cost business* nació de la compañía Southwest Airlines en Estados Unidos dirigido al transporte en rutas dentro del estado de Texas, operando en aeropuertos secundarios bajo el lema de *volar es divertido*. Este modelo de CBC aéreo se trasladó a Europa en 1995 de la mano de Ryanair, expandiéndose hasta las 95 compañías existentes en la

actualidad, las cuales son responsables de unos 650 millones de pasajeros, el 24% del total, repartidos en 6 millones de vuelos. Esto propicia la apertura a su vez de más de 1.200 nuevas rutas en Europa desde su nacimiento, comunicando aeropuertos secundarios. Hoy en día controlan casi el 50% del espacio aéreo Europeo. La gráfica 8 muestra la evolución y distribución del transporte aéreo desde los años 90 y refleja claramente la influencia de los dos acontecimientos expuestos.

GRÁFICA 8. TRANSPORTE AÉREO INTRA-EUROPEO



Fuente: F. Dobruszkes. OAG [7]

El rápido crecimiento inicial a partir de 1995 que se produce en todas las compañías es debido a la apertura del espacio aéreo Europeo, mientras las CBC nacían al amparo de la nueva reglamentación copiando el modelo Americano. A partir del año 2000 hasta el 2008, 13 millones de turistas

pasan a viajar en Europa en CBC, con un descenso en las tradicionales de 3 millones de pasajeros. Por tanto no se produjo un trasvase significativo hacia las CBC. Más bien el nuevo modelo de gestión de bajo coste permitió la entrada en el mercado de unos 10 millones de turistas de menores recursos económicos, que de otra manera no hubiesen podido viajar. Nuevamente en el año 2008 la crisis económica y la subida de los precios del petróleo paralizan el mercado que aún no da síntomas de recuperación, abriendo un debate sobre la posible saturación del mismo.

El modelo de negocio de las compañías de bajo coste se sustenta básicamente en tres pilares que tienen sus repercusiones en el mercado turístico, (1) una eficiente gestión aeroportuaria y de control de gasto, (2) vuelos punto a punto en distancias cortas y (3) las políticas de ayuda de los gobiernos locales.

- (1) Gestión de costes; por un lado los aeropuertos han de adaptarse a las exigencias de las compañías en términos de capacidad, costes (reducción de tasas) y requerimientos funcionales (mínimo tiempo de parada y enganche 20/25 min.), rápido check-in sin conexiones de vuelos, buena conectividad de transporte terrestre y buenos servicios comerciales. Igualmente la elección de aeropuertos de segunda línea infrutilizados les permite una explotación más eficiente bajo control propio, la competencia provoca el cambio continuo de aeropuerto en base a la mejor oferta. En España hemos asistido al cierre de algunos aeropuertos incluso antes de inaugurar, impulsados por la expectativa de atraer a este nuevo turismo de ciudad bajo acuerdos con las compañías aéreas que no llegaron a cerrarse, lo que pone de manifiesto la volatilidad del libre mercado de las CBC que genera grandes expectativas y provoca fuerte inversión, para luego abandonar la ruta hacia otras más rentables creando una inseguridad en el mercado, sobre todo el turístico.

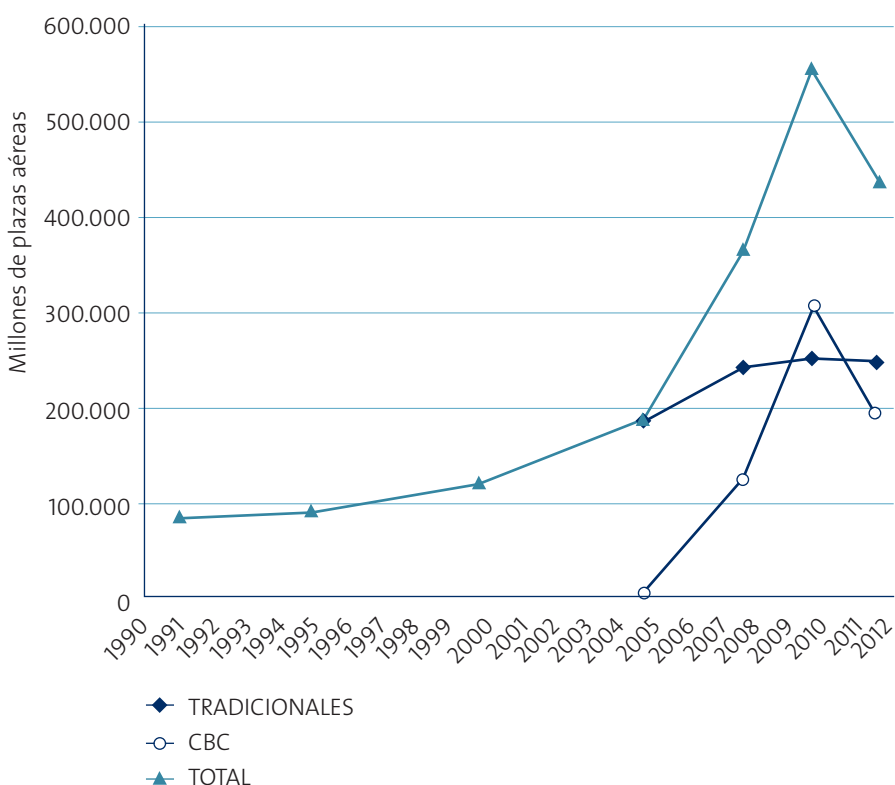
Por otro lado, la ampliación de la capacidad media de los aviones para reducir el costo unitario (la capacidad media de Ryanair ha ascendido desde 2004, cuando operaba con el Bae 146 de 110 plazas y algún B737, y en la actualidad solo opera con los B737 de 189 plazas), implicará a futuro el enlace de rutas en escala lo que irremediamente

traerá consigo una bajada en las frecuencias de vuelos. Si esta es la estrategia de ahorro emprendida por las CBC debemos de adaptarnos a ellas y tenerlas en cuenta a la hora de diseñar las estrategias turísticas (Frédçeric Dobruszkes [8]).

- (2) El segmento de mercado de este modelo de negocio es el transporte de visita familiar de corta estancia, estudiantes y el turismo de ciudad y costero. En este trabajo nos centraremos sólo en la parte de turismo. Su radio de actuación por tanto se centra en trayectos cortos entre ciudades con conexión punto a punto y utilizando aeropuertos secundarios. Sin embargo, con el tratado de cielos abiertos de la UE y la extensión a Marruecos y norte de África, el radio de acción ha aumentado considerablemente, ampliando el negocio a rutas que nunca se pensó que pudieran formar parte de este modelo. Canarias, pese a su lejanía, en 2012 fue la tercera comunidad que más pasajeros de CBC recibió, con 6,2 millones (el 61,4%), en su mayoría procedentes de Reino Unido y Alemania, experimentando un crecimiento del 24% respecto al año anterior.
- (3) Bajo la expectativa de un considerable aumento de pasajeros en vuelos directos sin escalas y precios competitivos, los gobiernos locales están dispuestos a garantizar los requisitos exigidos por las compañías tanto en materia de inversión aeroportuaria como mediante políticas de promoción que incluyen ayudas económicas indirectas. Las expectativas económicas que se generan son tales que se produce una competencia entre gobiernos regionales, ciudades y aeropuertos, para atraer nuevas rutas que abran los mercados. El exceso de oferta trae consigo el aumento de los niveles de exigencia. En Canarias la principal operadora Ryanair reclama incesantemente de los Cabildos Insulares mayores fondos para ampliar y mantener las rutas con los países emisores. Siguiendo con las ayudas públicas al sector privado de la aviación comercial, desde el punto de vista de la competencia turística Canarias-Marruecos, los acuerdos de cielos abiertos entre la UE y el Reino de Marruecos no prohíben las ayudas públicas a las compañías, bajo la excusa de garantizar inicialmente la subsistencia de algunas compañías locales, que de otra manera

desaparecerían. Con este argumento se justifica la concesión de ayudas públicas, contraviniendo el Tratado de Roma y las leyes de libre competencia de la UE. Este acuerdo ha permitido a Marruecos pasar de 4,3 millones de turistas en 2000 a 10 millones de turistas en 2010, con un plan de crecimiento hasta los 20 millones en el 2020. Con estas condiciones Ryanair ha puesto en marcha 42 nuevas rutas con Marruecos que pone de manifiesto la existencia de un mercado claramente en expansión turística. Agadir, la capital más al sur, se está erigiendo en un importante destino competidor muy cerca de las costas Canarias, convirtiéndose en el segundo aeropuerto del país en conexiones detrás de Casablanca.

GRÁFICA 9. NÚMERO DE PLAZAS EN SERVICIO AÉREO, EU-MARRUECOS



Fuente: OAG

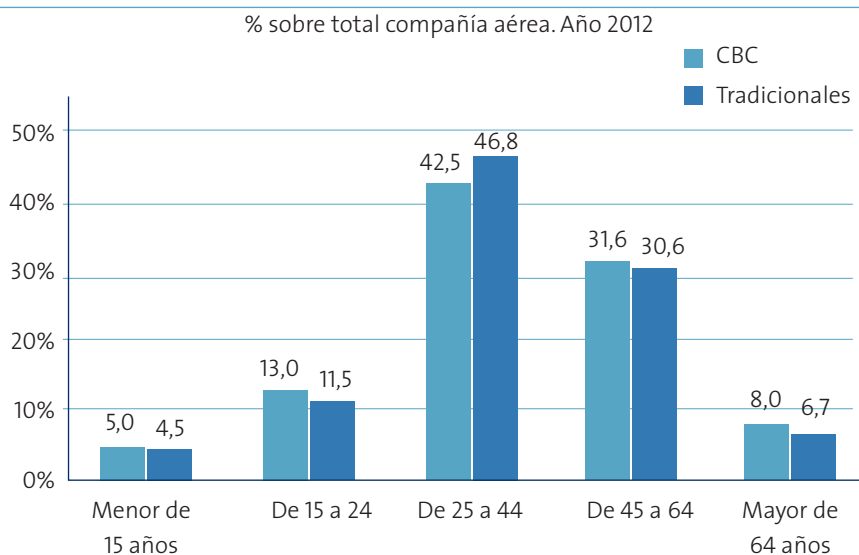
El aumento en número de operaciones y vuelos en Marruecos ha sido vertiginoso (gráfica 9) desde el año 2004 hasta la irrupción de la *primavera árabe* en 2009, siendo las CBC responsables del 87% del crecimiento. Las compañías aéreas Marroquíes se están viendo doblemente beneficiadas al contar con tratados de cielos abiertos tanto con Europa como con Estados Unidos, estableciéndose un Hub con África para ambos continentes en Casablanca (*Frédéric Dobruszkes* [9]), lo que garantiza un tránsito aéreo estable y continuo que favorece el desarrollo turístico del país.

En términos generales, la irrupción de las CBC ha contribuido al aumento del mercado turístico. Ahora bien, las ayudas públicas que reciben y la disminución de costes aeroportuarios, deja fuera del mercado a las compañías tradicionales que se ven forzadas al cierre de rutas menos rentables por pérdida de competencia. Esta tendencia, aunque positiva inicialmente por la mayor capacidad de atracción turística, a la larga provoca una dependencia directa de las compañías monopolizadoras que además toman las decisiones de mercado en tiempos muy cortos, abandonando los destinos sin tiempo de ajuste. En Canarias este proceso ya se está produciendo, el número de rutas regulares con la España peninsular se ha reducido drásticamente en los últimos años como consecuencia de la llegada de estas compañías, que ofertan tarifas de entorno a 0,10 por km y plaza, casi la mitad que las tradicionales (es importante saber que el segundo valor en intención a la hora de definir la calidad de una compañía aérea es el precio). Este aumento del número y frecuencia de las rutas y la disminución de precios ha traído consigo un cambio en las tendencias del mercado turístico y en el perfil del turista, tradicionalmente de un único periodo vacacional, hacia varias salidas al año, lo que reduce el periodo de estancia media y el gasto en destino.

Desde el punto de vista del mercado, en un panorama actual de transporte repartido al 50% entre compañías tradicionales y de Bajo Coste, es indispensable conocer ambos perfiles de pasajeros basándonos en un análisis Input-Output de impacto económico diferencial que permita una mejor adaptación a los cambios por parte de los destinos (Rosa Puertas [10]). De los datos publicados en la encuesta de gasto turístico (EGATUR,

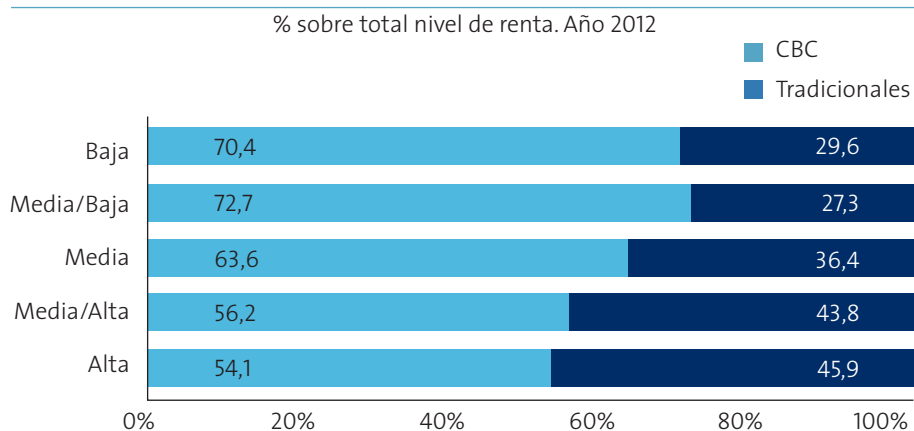
ITE [11]) del Instituto de Estudios Turísticos (gráficas 10,11 y 12), se hace una distinción entre turistas llegados a España según en CBC ó tradicionales.

GRÁFICA 10. TURISTAS LLEGADOS A ESPAÑA EN AVIÓN POR EDAD Y COMPAÑÍA



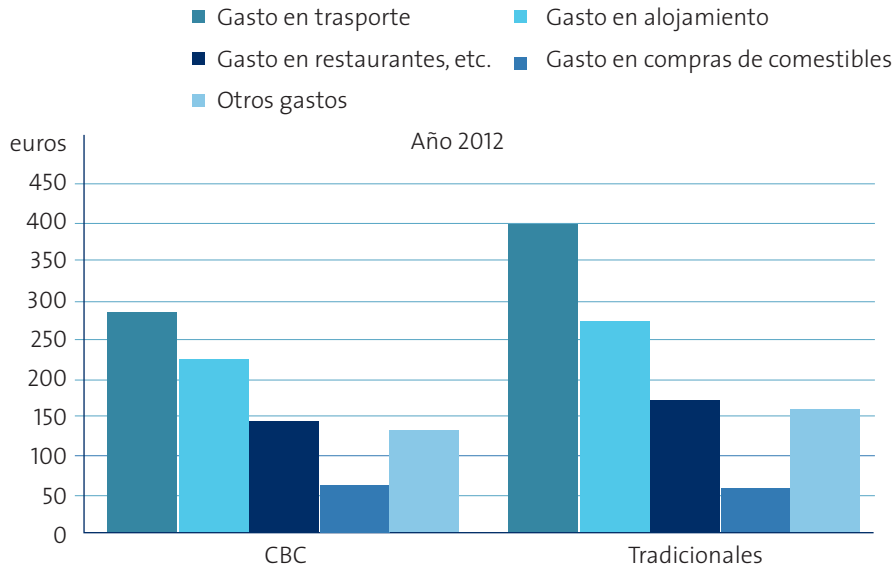
Fuente: EGATUR (ITE)

GRÁFICO 11. TURISTAS LLEGADOS A ESPAÑA EN AVIÓN POR RENTA Y COMPAÑÍA



Fuente: EGATUR (ITE)

GRÁFICA 12. GASTO MEDIO POR TURISTA LLEGADO A ESPAÑA EN AVIÓN POR COMPAÑÍA



Fuente: EGATUR (ITE)

Atendiendo a las gráficas, podemos crear un perfil para cada tipo de compañía. Las preferencias de CBC corresponden a jóvenes y jubilados, con rentas bajas o medias bajas mayoritariamente, y que realizan un menor gasto en destino. Por el contrario, las preferencias a utilizar las compañías tradicionales está en la franja de edad entre 25 y 44 años, de rentas altas y medias altas, y con mayor capacidad de gasto en destino. Si trasladamos estos datos al gasto medio por turista en los últimos años (tabla 3), vemos como el diferencial se mantiene a favor de las tradicionales con un 25% más de gasto, aún habiendo ahorrado un 30% en el coste de transporte aéreo. Esta demanda menor en consumo de los turista provenientes de compañías de bajo coste se traduce en una reducción del PIB y por consiguiente una disminución de los puestos de trabajo en destino.

TABLA 3. GASTO MEDIO POR TURISTA SEGÚN COMPAÑÍA

AÑO	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Tradicional	973	1018	932	967	967	1010	1041	1060
CBC	854	765	794	806	780	806	821	849
Variación (%)	-14	-33	-16	-20	-24	-25	-27	-25

Fuente: (IET)

CONCLUSIONES

Tal y como se presenta el mercado energético mundial, podemos concluir que los costes en transporte aéreo van a aumentar paulatinamente en los próximos años empujados por el alza de los precios de la energía primaria. Si nos centramos en los destinos de sol y playa, destinos de masa, que mueven al mayor número de turistas con paquetes muy baratos de *todo incluido*, a medida que los costes de transporte aumenten y por tanto suban los precios medios de los paquetes turísticos, asistiremos a un descenso paulatino del número de turistas en destino. La industria aeronáutica trata de encontrar nuevas fuentes alternativas sustitutas del petróleo que sean compatibles con las actuales y futuras tecnologías, como la investigación con materiales lignocelulosicos, la hidrogenación de grasas o la producción de alcoholes, con el fin de acortar los plazos para su disponibilidad comercial. Sin embargo, por coste y desarrollo actual, son tecnologías hoy por hoy lejos de ser aplicadas a la aviación comercial.

El diferencial de coste energético ya no es asumible por la industria turística que en la última década ha realizado un notable esfuerzo de mejora de la gestión de sus recursos, y la unión monetaria ya no nos permite mantener la competitividad por la vía del abaratamiento de los precios. Por tanto debemos de hacer un mayor esfuerzo en mejorar la calidad (en términos económicos) de nuestros turistas, y la oferta en destino para aumentar el gasto en bienes y servicios. En tanto en cuanto no encontremos una alternativa energética, uno de los caminos por el que la industria ha optado para abaratar el coste/pasajero es ampliando la capacidad de los aviones, lo que ya está ocurriendo, y que va a requerir la adaptación de las

instalaciones aeroportuarias para aeronaves mayores. Las principales fabricantes de aeronaves llevan tiempo trabajando en dos frentes, por un lado el diseño de aviones que operan a altitudes elevadas lo que reduce el consumo y disminuye considerablemente el tiempo de viaje (Stratoliner) y por el otro el incremento de la capacidad de carga para disminuir el coste por pasajero y Km (el EMIT de la NASA o el nuevo Airbus).

La irrupción de las CBC puede ser buena en primera estancia para el turismo, pero hay dos matices a tener en cuenta, primero, la monopolización en determinados destinos por las compañías puede derivar en un aumento de precios y una reducción de vuelos en el medio plazo, disminuyendo la conectividad en las líneas menos rentables por la salida de las compañías con menor eficiencia, lo que generaría inestabilidad en los mercados turísticos, y en segundo lugar, el número de pasajeros captados en los últimos años movidos por una oferta de precios bajos, pertenecen a un segmento de menores recursos económicos. En la medida en la que el precio de los carburantes valla aumentando, como ya hemos visto, y el coste se traslade al consumidor, irán desapareciendo de la demanda, con lo que se resentirá la oferta y disminuirá el número de rutas, perdiendo la conectividad básica para el mercado turístico. En último caso, los destinos habrán de asumir un porcentaje de pérdida de turistas con menor poder adquisitivo.

Teniendo un mercado dividido entre compañías de bajo coste y tradicionales con perfiles de clientes distintos, desde el punto de vista de la capacidad de gasto, parece lógico cuanto menos mantener la paridad en destino. Por otro lado, un mayor coste de desplazamiento solo se reduce de dos maneras, como ya hemos dicho aumentando la capacidad de carga ó aumentando el período de estancia volviendo a un modelo más tradicional. Si la primera solución pertenece a la aviación comercial, la segunda incumbe al destino, ambos están condenados a entenderse. Los destinos turísticos deben de estar atentos a los cambios que se puedan producir en las estrategias comerciales de las aerolíneas, y decidir si han de involucrarse y de qué manera en la operativa comercial del transporte aéreo. Será por tanto necesario tomar conciencia y poder cuantificar el peso que el transporte aéreo tiene en cada destino. Los avances en los medios de

transporte y los modelos de gestión, han traído consigo que las demandas turísticas cambien rápidamente, con lo que los destinos van a requerir un mayor dinamismo y capacidad de adaptación para moverse en un entorno económico impredecible.

La Organización Mundial del Turismo [12] estima una tendencia creciente del sector para los próximos años, con tasas de crecimiento del 5% anual. Estamos ante una industria con un potencial crecimiento importante y nos impulsa a continuar con la investigación para saber adaptarnos a sus cambios. Ahora bien, en el año 2009 se produjo el mayor descenso en tráfico aéreo desde la segunda Guerra Mundial (IATA). Queda la duda de saber si la estabilización reciente del número de plazas vendidas está motivada por la crisis internacional o por la saturación del mercado.

REFERENCIAS

- [1] Salvador Durántez, Carmen 2010 *Definición de indicadores y modelos de sostenibilidad para evaluar el impacto medioambiental del transporte aéreo*. OBSA, Observatorio de la sostenibilidad de la aviación. Canarias 2010.
- [2] ISTAC. 2012. Instituto Canario de estadística. Gobierno de Canarias. www.gobiernodecanarias.org/istac
- [3] AIE. Agencia Internacional de la Energía. www.iea.org
- [4] IDAE. Instituto para la Diversificación y Ahorro de la Energía. *Análisis del consumo energético del sector residencial España*. (2012). www.idae.es
- [5] Lennox, James. 2012, "Impacts of high oil prices on tourism in New Zealand", *Tourism Economics*, 18 (4), 781-800.
- [6] Timothy Duval, David. 2012, "Critical Issues in Air Transport and Tourism", *Tourism Geographies: An International Journal of Tourism Space, Place and Environment*, 15:3, 494-510.
- [7] OAG. Aviation and travel solutions. www.oag.com

- [8] Dobruszkes, Frédéric. 2013, “*The geography of European low-cost airline networks: a contemporary analysis*”, *Journal of Transport Geography*: 28, 75-88.
- [9] Dobruszkes, Frédéric. 2013, “*Aviation liberalization as a means to promote international tourism: The EU-Morocco case*”, *Journal of Air Transport Management*: 29, 23-34.
- [10] Puertas Medina, Rosa. 2012, “*Impacto económico del gasto turístico: compañías de bajo coste versus tradicionales*”, *Revista de Economía Mundial* 32, 51-71.
- [11] ITE. Instituto de Estudios Turísticos. Ministerio de Industri Energía y Turismo. EGATUR (Encuesta de Gasto Turístico) www.iet.tourspain.es
- [12] OMS. Organización Mundial del Turismo www2.unwto.org/es