

TRANSPORTE AÉREO Y TURISMO: DOS INDUSTRIAS ESTRECHAMENTE RELACIONADAS

Felipe Manchón Contreras* y Tomás Aranda Pérez**

Resumen: Transporte aéreo y turismo han crecido, de la mano, particularmente durante el último tercio del siglo pasado. Los modelos turísticos se corresponden, en gran medida, con los segmentos de la aviación, como es el caso de los operadores turísticos y las compañías chárter. La irrupción, a finales de los años 90, de las Compañías de Bajo Coste (CBC), gracias a la plena liberalización del sector aéreo en Europa, está cambiando los modelos y mercados turísticos. Las tendencias de la industria perfilan un elevado crecimiento, en los 5 continentes, cuyo impacto medioambiental puede arruinar el atractivo natural de muchas zonas. Para prevenir tal deterioro, los principales líderes de ambas industrias diseñan programas como *Project Green* (IATA) y STEP (OMT) encaminados a garantizar un desarrollo sostenible.

Palabras clave: transporte aéreo, compañías de bajo coste, vuelos *chárter*, emisión de CO₂.

I. INTRODUCCIÓN: TRANSPORTE AÉREO E INDUSTRIA TURÍSTICA

La evolución de los modos de transportes ha ido acercando regiones hasta encontrarnos, hoy, en **un mundo enteramente globalizado** en el que ya pocos rincones del planeta pueden considerarse inaccesibles, cualquiera que sea el origen del viaje y los viajeros.

El transporte aéreo, si bien el último en llegar, es **el que más ha contribuido a la extensa globalización de los viajes** y en gran medida al crecimiento económico del planeta.

En los años 60, dos hechos en paralelo hicieron que la industria turística y el transporte aéreo atasen sus destinos y evolucionasen de manera paralela: **el crecimiento**

económico generalizado en todo el globo y la **evolución tecnológica de las aeronaves**. Ambos factores permitieron ofrecer un producto asequible para las clases medias y con capacidad creciente como para atender las ansias de viaje y conocimiento que la bonanza económica permitió.

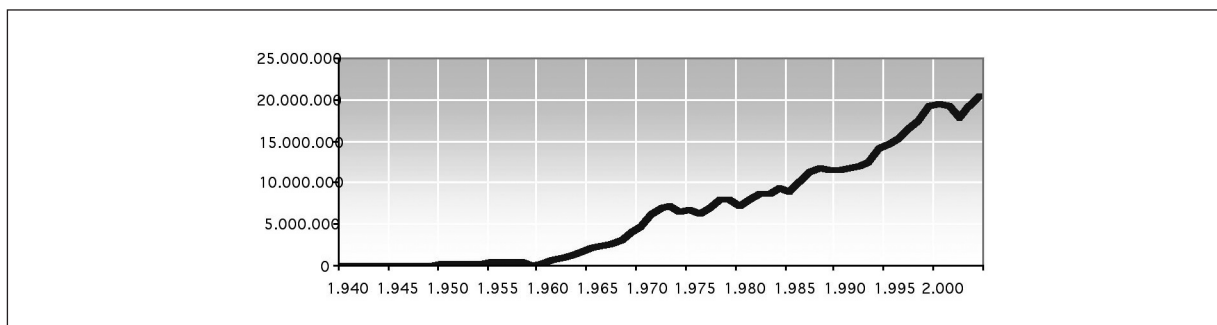
A ello habría que añadir la **liberalización del rígido sistema de acuerdos bilaterales**. Nuestro país pudo permitirse el boom turístico a comienzos de los años 60 gracias a una apertura singular para que operadores chárter sirviesen nuestras costas, lo que nos ha llevado a consolidar una industria que es el auténtico motor de nuestra economía.

Hay una estrecha relación entre ambas industrias y muchos ejemplos que demuestran que, sin unos adecuados servicios aéreos

* Ingeniero CCP.

** Ingeniero Aeronáutico.

Gráfico 1
Evolución de pasajeros en el aeropuerto de Palma de Mallorca



os y la infraestructura correspondiente, la evolución del turismo no sería posible. Ejemplos como el de **Cancún y la Riviera Maya**, destino turístico inexistente en los años 70 y hoy en día destino sobradamente popular; o la **República Dominicana**, con infraestructuras terrestres pobres pero con aeropuertos cercanos a los *resorts* turísticos que permiten ofertar un destino y unas regiones de otra forma inaccesibles para el visitante.

La forma de **organización de un viaje**, por razones turísticas, **ha evolucionado siempre en paralelo con el avance del modo aéreo**. Agencias y operadores turísticos acudían primero a las compañías tradicionales a comprar los billetes. Más adelante, vieron la necesidad de reservar una parte de la oferta de dichos operadores aéreos, para garantizarse disponer de los servicios aéreos que les permitiesen ofrecer a sus clientes programas de viajes y visitas. De esta forma se llega al **concepto de vuelo chárter**, cuya característica principal es la de estar diseñado para transportar a un grupo de viajeros determinado. Esa especia-

lización dio lugar, a su vez, a la existencia de un segmento y grupo de operadores especializados en tales desplazamientos y formas de operar, las **compañías chárter**. Posteriormente, se observó la **progresiva participación de las compañías aéreas regulares** en la fórmula de productos turísticos, *charteando* con frecuencia parte de su capacidad.

A finales de los 90, con la **liberalización del transporte aéreo impulsada desde la UE**, aparecen compañías con un modelo de operación y comercialización completamente diferente al existente hasta entonces y, aprovechando la caída de barreras comerciales, se lanzan a la conquista del mercado punto a punto.

II. COMPAÑÍAS DE BAJO COSTE

Son las llamadas **compañías de bajo coste (CBC)**, una simplificación de su perfil empresarial que en cierto modo las señala como compañías proveedoras de un producto de calidad inferior al de sus competi-

doras para las que, por cierto, se emplean bastantes apelativos: *full frills*, por suponérseles que a bordo prestan todo tipo de servicios como los que eran característicos antes de la irrupción de las CBC las cuales se distinguen, entre otras cosas, por no prestar tales servicios (al menos gratis), compañías de red, pues normalmente han terminado estableciendo una red e integrándose en alguna alianza para ampliar sus horizontes empresariales, y de forma más elemental, compañías tradicionales.

La irrupción de las CBC cambia radicalmente el panorama del transporte aéreo y los modelos turísticos. Las CBC, en esencia, se caracterizan por:

- Modelo de operación basado en la elevada utilización de sus aeronaves, lo que conlleva rotaciones en tierra muy eficientes (menos de 30 minutos), rutas de corto alcance (menos de 2 horas de vuelo) y vuelos siempre rotando desde una de sus bases (evitan generalmente rutas tipo base-destino-destino-base, o pernoctar el avión fuera de sus bases).
- Modelo de comercialización basado en Internet, generalmente sin agencias intermediarias.
- Limitados servicios a bordo, cobrando por la mayoría de ellos.
- Solvencia financiera basada en el elevado ritmo de crecimiento (siempre por encima del 10% anual): aquellos operadores que no alcanzan tal nivel de generación de caja suelen terminar con problemas financieros y, al final, desa-

pareciendo o siendo absorbidos por otros mejor situados.

Este modelo ha revolucionado el transporte aéreo, **aportando elevados niveles de crecimiento** en los aeropuertos europeos **principalmente en aeropuertos regionales y secundarios**. El elevado número de nuevos visitantes han favorecido un **importante incremento de la economía inducida en muchas regiones** de Europa. El crecimiento se ha producido, además, con un cambio en **el modelo turístico:**

- Paulatina caída del modelo basado en un paquete *todo incluido* pasando a generalizarse el **concepto de vacaciones a la medida** de cada cliente, utilizando sistemas de comercialización basados en Internet.
- Amplio desarrollo de otros modelos vacacionales y de segunda residencia. Antes, se solía acudir a un solo período vacacional, normalmente centrado en el verano, con paquetes de una o dos semanas. Ahora, es cada vez más frecuente tener **varios *short breaks*** durante el año, aparte de favorecerse el **desarrollo inmobiliario** por el boom de las segundas residencias.
- **Mayor movilidad en destino de los turistas**. Las compañías de bajo coste atraen a **viajeros independientes**, que suelen tener una **mayor movilidad y una mayor capacidad de gasto en destino**.
- **La tendencia hacia un turismo más independiente** es confirmada por el

Instituto de estudios turísticos (IET). En 2001, aproximadamente un 50% de los turistas llegaban a España con un paquete turístico, mientras que esa proporción fue en 2006 del 34%. Es decir, **una amplia mayoría de los turistas llegan a España sin paquetes vacacionales**, utilizando CBC y haciendo visitas frecuentes, como consecuencia de períodos cortos de vacaciones o para utilizar su segunda residencia.

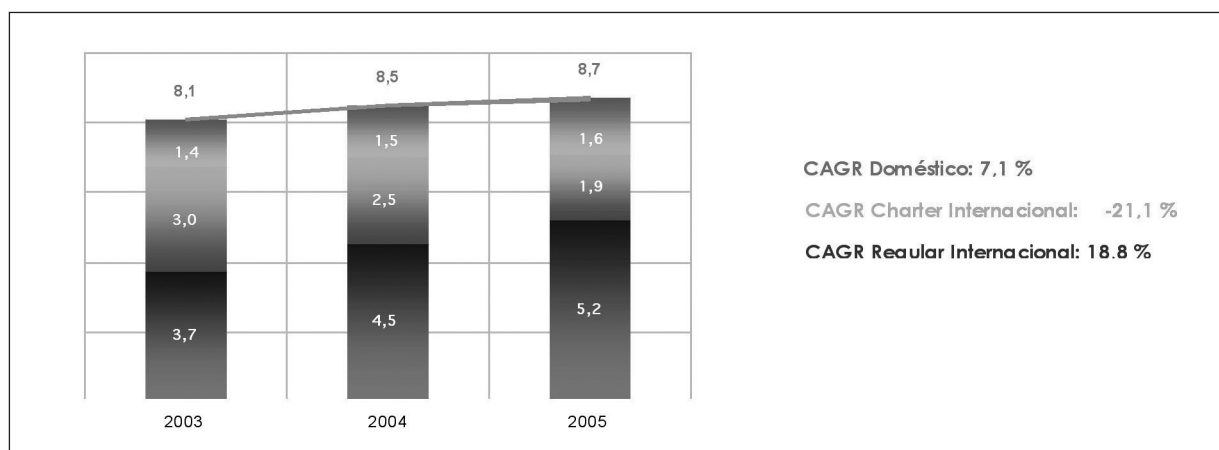
En algunos destinos populares como el **Sureste Español**, se observa claramente el cambio de modelo. Así, por ejemplo, el tráfico charter ha descendido un 20% anual en los últimos tres años. Este tráfico ha sido compensado con el crecimiento del tráfico de CBC, que avanzó a un ritmo medio del 19% en ese mismo período. El cambio de modelo ha permitido **reducir la estacionalidad del turismo** en la zona y ha favorecido la extensión en el desarrollo de nueva oferta turística y de segunda residencia.

El modelo de las CBC se extiende de forma imparable por todo el mundo: se espera que en 2010 la India sea el país con mayor número absoluto de operaciones de CBC, a pesar de las todavía existentes barreras proteccionistas, **las principales economías del mundo y de los países en desarrollo habrán aplicado este modelo antes de 2010.**

La OMT considera, para el futuro, las siguientes tendencias en lo que al transporte aéreo se refiere:

- **Fronteras más difusas** entre CBC y operadores tradicionales. Compañías tradicionales creando sus propias marcas de CBC para contrarrestar la competencia de éstas, particularmente en algunos mercados (véase el caso de Clickair, compañía creada por el grupo Iberia).
- **Extensión continuada de las redes de las CBC** a destinos de medio alcance

Gráfico 2
Evolución del tráfico aéreo en el aeropuerto de Alicante



(véanse las rutas Europa-Canarias y Europa-África de algunos de los principales operadores) y largo alcance (operadores en Asia y MO).

- Flotas de **aviones de mayor capacidad**, especialmente en Asia (India e Indonesia).
- Construcción de terminales especiales para CBC, como Sepang (Kuala Lumpur) o Marsella.
- Alianzas estratégicas entre CBC con otras compañías y socios de otros sectores para ofrecer a sus clientes mayor conectividad y servicios.

III. ESTRATEGIAS DE SOSTENIBILIDAD EN EL TRANSPORTE AÉREO

Este anunciado crecimiento del transporte aéreo va a crear, sin duda, importantes **tensiones en las infraestructuras aéreas**, las de control en particular, así como problemas medioambientales. Son ya **muchas las voces que alertan sobre los efectos perjudiciales para el medio ambiente y los espacios naturales**, cuyo atractivo es una de las principales razones de los movimientos turísticos.

Los transportes son unos de los principales responsables de las emisiones de CO₂ a la atmósfera y la tendencia es al alza en lo que concierne a las emisiones. En la Europa de los 15, en 2004, los gases efecto invernadero derivados del transporte suponían el 21% del total de emisiones.

Mientras que las emisiones de gases efecto invernadero en otros sectores están descendiendo, la contribución del transporte sigue aumentando: hasta un 23% desde 1990.

Las **emisiones** de gases de la aviación, si bien muy inferiores a las de otros modos de transporte (**un 3% de las emisiones** de gases con efecto invernadero, frente a un 26% del sector energético o un 18% del sector del transporte por carretera), tienen un mayor impacto (un impacto tres veces superior) al ser emitidas a 10.000 m de altitud. **Las emisiones de la aviación han aumentado rápidamente**, en torno a un 86% entre 1990 y 2004. Las mejoras tecnológicas realizadas por los fabricantes de aeronaves en los últimos años no han neutralizado el efecto negativo del crecimiento del sector por el abaratamiento de los billetes.

Se establece entonces un **debate sobre cómo debe el sector aéreo contribuir para compensar el impacto negativo de sus emisiones**. Las organizaciones de aerolíneas como IATA consideran que la **creación de impuestos especiales** sería tremendamente **negativa** para el sector, y tendría un fuerte impacto en el desarrollo de nuevas regiones turísticas.

Tanto la industria aérea como la turística **están fuertemente mentalizadas de dichos impactos**. Ambos sectores **se están movilizand**o para identificar medidas y actuaciones que, además de responder a estas inquietudes medioambientales y de sostenibilidad, no limiten el crecimiento del sector ni perjudiquen el desarrollo de las regiones turísticas.

La Organización Mundial de Turismo (OMT) está impulsando varios programas para prevenir los efectos perjudiciales de un crecimiento constante. Programas como STEP proponen medidas encaminadas, **no tanto a restringir el crecimiento** del transporte aéreo, sino más bien, a **ordenar y canalizar adecuadamente** ese crecimiento, de manera que se contribuya al **desarrollo de las regiones receptoras** sin afectar a su medioambiente. Algunas de las medidas que promueve son las siguientes:

- Políticas para una **eficiente planificación del suelo** y un efectivo **control de su uso**.
- Políticas de desarrollo de **estándares de calidad** (como las «banderas azules» de muchas playas) acompañadas de eficaces medidas de **control y certificación**.
- Políticas en los mercados emisores para **reducción de la estacionalidad** y moderar los periodos punta, por ejemplo, escalonando las vacaciones escolares.
- Apoyo económico al **desarrollo de alternativas a la oferta turística tradicional** de sol y playa, favoreciéndose el desarrollo de alternativas sostenibles, como el turismo rural, el turismo de aventura o el cultural.

Por su parte, IATA apoya la implantación de políticas que incentiven el desarrollo de aviones y modelos operativos **más eficientes**. IATA está promoviendo la implantación del *Project Green*, un plan

estratégico para aplicar las mejores prácticas medioambientales entre sus asociados.

Fabricantes de aeronaves como **Boeing y Airbús** han anunciado en 2007 incrementos de hasta un 25% en sus presupuestos de I+D para reducir el volumen de emisiones de sus aparatos en 2020 en hasta un 50%.

Por su parte, la organización internacional de aviación civil, **OACI**, ha publicado un catálogo de «**Mejores prácticas operacionales** para minimizar el consumo y las emisiones» a aplicar por todos los países miembros, centrada en aspectos como:

- La Mejora en los **sistemas y procedimientos actuales de navegación aérea**, que reduzcan el consumo innecesario de combustible. En este sentido, la UE está estudiando mejoras a través del Programa «Single European Sky». Se calcula que las mejoras de las ineficiencias de la gestión del tráfico aéreo (menores tiempos de vuelo podrían generar ahorros en emisiones de 35 millones de toneladas de CO₂ anuales)
- La Revisión de los **procedimientos y prácticas operativas en los aeropuertos**, que minimicen los rodajes innecesarios

IATA también apoya la iniciativa de la UE de crear un **sistema europeo de negociación de derechos de emisión** para el sector aéreo (ETS). **Este nuevo mercado** de derechos de emisiones, que entrará en vigor en 2011 para todos los vuelos dentro de la UE, **incentivará a aquellas aerolíneas**

as que mejoren sus emisiones, ya sea mediante el uso de aeronaves menos contaminantes, o mediante prácticas operativas más eficientes. Estas compañías podrán vender sus derechos sobrantes a otros sectores más contaminantes.

Esta iniciativa **proporcionaría los mismos beneficios medioambientales** que la aplicación de impuestos especiales, **pero con un impacto mucho menor** en el precio de los billetes y, por tanto, **en el desarrollo turístico y regional de Europa**.

El desarrollo sostenible de **la industria aérea y turística** es vital para la prosperidad y estabilidad de muchas economías. La **cooperación intersectorial** y, en mayor medida, **la cooperación entre regiones** puede hacer posible el desarrollo de políticas coordinadas como las citadas, que fomenten un uso eficiente del suelo turístico y del combustible para uso aéreo, de manera que cada vez más personas y más regiones puedan tener acceso a los beneficios del turismo y del placer de viajar.

