

TURISMO, TRANSPORTE AÉREO Y COMPAÑÍAS DE BAJO COSTE

Pilar Lobo Montero* y Beatriz García Moreno**

Resumen: El transporte aéreo en España se ha desarrollado enormemente en los últimos años, lo que ha supuesto recibir un volumen creciente de turistas por esta vía de acceso. Esta evolución se ha visto favorecida por la aparición de las compañías aéreas de bajo coste, que han aumentado y diversificado el tráfico aéreo llegado a España. Además, este tipo de compañías introducen una nueva forma de organizar los viajes, que incide sobre los hábitos viajeros de los turistas.

Palabras clave: transporte aéreo, pasajeros, compañía aérea de bajo coste, turistas.

I. INTRODUCCIÓN

El transporte aéreo en España cobra una gran importancia en los últimos años, lo que incide directamente sobre los flujos turísticos recibidos, en cuanto a su volumen y las pautas de comportamiento seguidas. A lo largo de este artículo se profundizará en el estudio de este medio de transporte, analizando su evolución en los últimos años y de una forma más pormenorizada el año 2007.

Como punto de partida se estudiará la evolución seguida por las llegadas aéreas recibidas en los distintos aeropuertos españoles tanto procedentes del extranjero como del territorio nacional, a partir de los registros administrativos que recoge Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (AENA).

A continuación, a partir de la información de la Encuesta de Movimientos Turísticos en Fronteras (Frontur), se profundizará en el estudio del colectivo de turistas internacionales que viajan a España en avión, prestan-

do especial atención a sus características básicas, así como a sus gustos, sus preferencias y la evolución de su comportamiento viajero a lo largo de los últimos años.

También serán objeto de estudio los viajes realizados por los residentes dentro del territorio nacional, utilizando como medio de transporte el avión. La Encuesta de Movimientos Turísticos de los Españoles (Familitur) nos proporcionará información acerca de las prácticas turísticas habituales de este colectivo.

La incidencia de las compañías aéreas de bajo coste en la evolución seguida por el mercado aéreo internacional, suscita un especial interés sobre el comienzo de su actividad en España, la evolución llevada a cabo por las mismas y sus características propias, al mismo tiempo que justifica su inclusión en este artículo de manera individualizada. Serán objeto de estudio los vuelos tanto internacionales como nacionales realizados por estas compañías en España,

* Geógrafa. Jefa de Servicio de Estudios e Investigación. Instituto de Estudios Turísticos.

** Economista. Técnico del Instituto de Estudios Turísticos.

frente a la actividad llevada a cabo por las compañías tradicionales.

Por último, se profundizará en el estudio de los turistas internacionales que acuden a España en compañías aéreas de bajo coste, con el fin de determinar sus características propias, sus hábitos viajeros, sus preferencias, etc., frente a los demás turistas que optan por la vía aérea.

En el caso de las llegadas aéreas nacionales, el análisis termina forzosamente en la evolución seguida por los pasajeros nacionales según el tipo de compañía aérea elegida para sus desplazamientos, puesto que Familitur no dispone de información desagregada de los viajes realizados en avión por tipo de compañía aérea utilizada.

De esta forma se abordarán todos los aspectos relacionados con el transporte aéreo de pasajeros en España, la repercusión que están teniendo las compañías aéreas de bajo coste, así como el turismo tanto receptor como interno que genera esta forma de acceso.

II. TRÁFICO AÉREO EN ESPAÑA

La mejora de las infraestructuras y la apertura de nuevas rutas han favorecido el transporte aéreo en España. La información más relevante del tráfico aéreo desde el punto de vista turístico es el flujo de pasajeros, tanto internacional como nacional, entendiéndose por pasajero, toda persona que viaja en avión, independientemente de cuál sea su país de residencia habitual y la duración de su estancia. Se considerarán como pasajeros internacionales aquellos que procedan de un país diferente a España, sea

cual sea su país de residencia, mientras los pasajeros nacionales serán aquellos que procedan de algún aeropuerto español.

II.1 Tráfico internacional

El tráfico aéreo internacional se ha incrementado enormemente en España en los últimos años, lo que ha supuesto pasar de los 41 millones de pasajeros recibidos en 2000 hasta los 60 millones alcanzados en 2007. La tasa de crecimiento anual registrada por estos flujos a partir de 2004 ha estado próxima al 7%, si bien en 2007 ha ascendido hasta el 9%. Dentro de estas llegadas se encuentran tanto los viajeros no residentes que efectúan su entrada en el país, como los viajeros residentes que vuelven de sus viajes en el extranjero.

Si se analiza el volumen de llegadas recibido en cada de aeropuerto (ver cuadro 1), se pone de manifiesto que la mayor parte del tráfico se ha concentrado en los aeropuertos de Madrid-Barajas y Barcelona, que han ido recibiendo un número creciente de pasajeros hasta representar cerca del 40% del total de las llegadas en 2007. Por el contrario, Palma de Mallorca, que ha sido el tercer aeropuerto más transitado, ha ido perdiendo peso paulatinamente hasta llegar al 14% del año 2007, frente al 18% de partida en 2000. Lo mismo ha sucedido con los aeropuertos canarios, especialmente Tenerife Sur y Gran Canaria, que han perdido en torno a tres puntos de peso en los últimos años. Al mismo tiempo, los aeropuertos de Málaga y Alicante, que han recibido tradicionalmente un importante flujo de llegadas aéreas internacionales, han mantenido prácticamente su peso en el volumen total de llegadas a España.

Sin embargo, el rasgo que sin duda más ha caracterizado al flujo aéreo internacional en España estos últimos ocho años ha sido la aparición de determinados aeropuertos considerados como secundarios en el panorama aéreo europeo. Esto ha llevado consigo una cierta redistribución del flujo de entradas entre los distintos aeropuertos españoles y la consiguiente menor concentración geográfica de las llegadas internacionales en España. Los aeropuertos en cuestión han sido Girona-Costa Brava, Valencia y Murcia-San Javier. Los dos primeros han conseguido situarse en este periodo entre los diez primeros aeropuertos

españoles por volumen de pasajeros internacionales recibidos, con pesos entre el 3% y el 4% del total, mientras el último de ellos representa el 1,5% de las llegadas.

Por tanto, estos años se ha dado un cierto trasvase de pasajeros entre los aeropuertos que tradicionalmente concentraban mayores flujos y los nuevos aeropuertos secundarios que han hecho su aparición en el contexto aéreo internacional. Sin embargo, los aeropuertos más importantes, Madrid-Barajas y Barcelona, han mantenido o incluso mejorado su posición en lo que a volumen de pasajeros recibidos se refiere.

Cuadro 1
Evolución de las llegadas de pasajeros internacionales a España,
según aeropuerto de destino (miles de pasajeros)

	2000	2001	2001	2003	2004	2005	2006	2007
Madrid-Barajas	8.214,7	8.518,8	8.586,1	8.983,5	9.914,4	11.060,3	12.445,4	14.566,2
Barcelona	4.648,9	4.960,3	5.431,0	5.829,5	6.339,5	6.891,4	7.865,1	8.846,3
Palma de Mallorca	7.244,3	7.131,5	6.525,1	6.894,9	7.306,6	7.578,1	7.985,5	8.282,8
Málaga	3.617,2	3.805,8	4.093,4	4.445,7	4.539,5	4.675,4	4.817,2	5.003,8
Alicante	2.307,4	2.539,2	2.817,9	3.342,4	3.463,9	3.525,6	3.463,9	3.564,7
Tenerife Sur	3.656,9	3.791,4	3.639,4	3.516,0	3.375,9	3.349,3	3.451	3.320,4
Gran Canaria	3.108,7	3.016,6	2.922,4	2.909,2	2.794,6	2.725,3	2.770,6	2.726,6
Girona-Costa Brava	301,0	290,7	260,6	709,9	1.464,2	1.750,5	1.784,6	2.297,1
Lanzarote	1.757,3	1.795,2	1.793,1	1.860,8	1.782,7	1.689,9	1.682,0	1.618,2
Valencia	343,5	352,3	289,4	418,8	599,1	1.099,2	1.212,3	1.568,0
Fuerteventura	1.339,8	1.382,5	1.378,0	1.462,7	1.362,5	1.361,5	1.461,8	1.504,7
Ibiza	1.612,9	1.541,7	1.419,3	1.363,8	1.274,8	1.189,9	1.241,0	1.30,4
Murcia-San Javier	49,8	77,0	131,8	246,1	384,4	650,0	746,7	908,3
Menorca	934,3	946,2	891,1	849,3	794,7	720,9	699,4	673,0
Reus	346,3	354,3	365,0	406,1	552,3	653,7	672,3	642,0
Sevilla	186,6	222,6	221,8	253,8	248,2	389,6	467,6	629,2
Bilbao	402,6	385,7	379,5	435,5	578,7	490,9	501,8	541,1
Almería	285,7	264,1	267,7	260,4	236,9	339,8	303,0	321,1
Jerez de la Frontera	110,8	165,4	157,6	188,1	314,4	316,0	317,6	286,9
Resto aeropuertos	419,2	403,0	379,5	359,8	544,7	975,5	1.140,7	1.216,3
Total	40.887,8	41.989,4	41.949,5	44.736,3	47.872,1	51.432,8	55.030,0	59.847,4

Fuente: IET. Elaboración propia a partir de datos de AENA.

En el caso de las llegadas internacionales resulta interesante analizar cuál ha sido el punto de partida de los pasajeros recibidos, es decir, en qué país han tenido su origen los pasajeros objeto de estudio. Tradicionalmente, el Reino Unido y Alemania han sido los países que más volumen de pasajeros han concentrado, si bien el peso que han registrado ambos ha ido disminuyendo paulatinamente estos últimos ocho años, pasando de ser el lugar de procedencia de más del 55% de los pasajeros internacionales recibidos por España en el año 2000, al 48% registrado en 2007. Por el contrario, Italia ha ganado protagonismo, representando en 2007 cerca del 9% de las llegadas recibidas frente al 5% correspondiente al año 2000. Otros países como Francia, Irlanda o Portugal también han ganado peso en los últimos años, aunque en menor medida. Por otra parte, países con cierta entidad como Países Bajos y Suiza han permanecido prácticamente invariables, mientras Bélgica ha perdido cuota de mercado.

Este fenómeno se puede equiparar al observado entre las llegadas a los distintos aeropuertos españoles, donde también se da una cierta diversificación de los flujos de pasajeros recibidos a lo largo de estos últimos años.

El comportamiento llevado a cabo por los flujos de pasajeros a lo largo de estos años, tanto desde el punto de vista de los aeropuertos de destino como de los países de procedencia, está estrechamente relacionado con la aparición de las compañías aéreas de bajo coste. La actividad llevada a cabo por este tipo de compañías se ha caracterizado por la apertura de nuevas rutas internacionales con destino a España, espe-

cialmente desde y hacia aeropuertos secundarios, lo que ha permitido aumentar y diversificar el flujo aéreo internacional, con la consiguiente revitalización de determinadas zonas turísticas, que se han visto muy favorecidas por la existencia de conexiones internacionales directas con su región.

II.2. Tráfico nacional

La actividad aérea dentro de España también ha experimentado un incremento enorme en los últimos años, posibilitando una mejor conexión de las comunicaciones entre los distintos puntos del territorio nacional. La mejora de la oferta, como consecuencia de la liberalización del sector, así como la presión que sobre la demanda interna ha ejercido la mejora del nivel de vida de la población, han permitido que un colectivo cada vez más importante haya tenido acceso a este tipo de transporte para desplazarse por el territorio nacional.

De esta forma, los pasajeros procedentes de los distintos aeropuertos españoles han crecido ininterrumpidamente desde el año 2004 hasta alcanzar los 44,4 millones en el año 2007, tal como se puede observar en el cuadro 2. Esto ha supuesto para el flujo aéreo nacional crecer a una tasa del 30%. Si se compara esta cifra con la correspondiente a las llegadas internacionales, se puede concluir que España ha sido el destino de aproximadamente 1,3 pasajeros internacionales por cada pasajero nacional recibido.

Los aeropuertos más transitados por los pasajeros nacionales han sido Madrid-Barajas y Barcelona, que entre los dos reciben el 43% de los pasajeros nacionales del

año 2007. Estos aeropuertos pertenecen a las dos grandes ciudades españolas y son los que gozan de unas mayores infraestructuras, al mismo tiempo que la mayoría de las compañías aéreas optan por realizar en ellos gran parte de sus operaciones. Sin embargo, su presencia en el panorama aéreo español se ha visto ligeramente disminuida a largo de estos últimos cuatro años, para dar paso a otros aeropuertos hasta ahora desconocidos.

Otros aeropuertos importantes que han recibido un tráfico superior al millón de pasajeros al año han sido Palma de Mallorca, Gran Canaria, Tenerife Norte, Málaga, Sevilla, Bilbao, Valencia, Lanzarote e Ibiza. Todos ellos han mantenido prácticamente estable su nivel de presencia en las

llegadas aéreas españolas, con la excepción de Palma de Mallorca, que ha visto disminuida su participación, y Sevilla, que ha ganado protagonismo.

Sin embargo, han sido los aeropuertos secundarios los que más han incrementado su tráfico, especialmente Girona-Costa Brava, Murcia-San Javier, Jerez de la Frontera, A Coruña y Granada. Nuevamente, la aparición de este tipo de aeropuertos y la favorable evolución protagonizada por los mismos han marcado la actividad aérea española en los últimos años. Las compañías aéreas de bajo coste también cobran protagonismo en este sentido, dado que más de la mitad del crecimiento acumulado por estos aeropuertos secundarios ha sido consecuencia de su actividad, en la mayor parte de los casos.

Cuadro 2
Evolución de las llegadas de pasajeros nacionales a España, según aeropuerto de destino (miles de pasajeros)

	2004	2005	2006	2007
Madrid-Barajas	9.241,6	9.736,3	10.251,1	11.353,5
Barcelona	5.856,3	6.626,3	7.163,2	7.665,2
Palma de Mallorca	2.837,4	2.908,9	3.191,6	3.269,4
Gran Canaria	1.815,7	2.046,1	2.190,3	2.274,1
Tenerife Norte	1.595,0	1.779,7	1.902,3	1.985,5
Málaga	1.455,0	1.615,5	1.693,1	1.774,9
Sevilla	1.073,4	1.349,9	1.445,4	1.598,2
Bilbao	1.111,5	1.426,9	1.424,4	1.589,8
Valencia	941,8	1.210,7	1.247,6	1.379,0
Lanzarote	870,2	956,9	1.046,5	1.107,6
Ibiza	788,9	872,8	940,0	1.031,0
Alicante	793,3	849,7	945,3	963,6
Santiago de Compostela	777,8	840,7	894,6	844,0
Tenerife Sur	798,1	813,6	785,8	816,0
Fuerteventura	534,5	615,6	679,7	733,8
Resto aeropuertos	3.698,8	4.363,8	4.849,0	6.053,5
Total	34.189,3	38.085,6	40.649,9	44.439,1

Fuente: IET. Elaboración propia a partir de datos de AENA.

III. TURISMO Y TRANSPORTE AÉREO

Desde el punto de vista turístico, se debe profundizar en el estudio de aquellos pasajeros internacionales que tienen su residencia habitual en el extranjero, especialmente los que permanecen en el país más de una noche, es decir, se deben analizar los turistas internacionales (1) recibidos con la finalidad de conocer sus hábitos turísticos.

Para ello, al flujo analizado en el apartado anterior, habrá que descontarle tanto los pasajeros que residen en España, por tratarse de pasajeros españoles que están de vuelta de sus viajes en el extranjero, como los pasajeros que no pernoctan en el país (los excursionistas internacionales).

Al mismo tiempo, desde el punto de vista de la actividad aérea nacional, se deben analizar los viajes realizados por los residentes en España dentro del propio país, dado que la información manejada hasta el momento no ha permitido diferenciar si los pasajeros que vuelan de un aeropuerto español a otro residen o no en España. Este mayor conocimiento de los viajes de los residentes permitirá profundizar en sus hábitos y costumbres viajeras y en la evolución que han llevado a cabo en los últimos años.

Una vez identificado qué parte del flujo aéreo recibido puede considerarse turístico y después de profundizar en sus características, resultará de gran interés compararlo con el correspondiente a otras vías de acceso, con la finalidad de ir estableciendo un

patrón de comportamiento propio de los turistas o viajes recibidos en España por avión.

III.1. Turismo internacional

En España la información correspondiente a las llegadas aéreas de turistas procedentes del extranjero se obtiene a partir de la estadística Movimientos Turísticos en Fronteras (Frontur) elaborada por el Instituto de Estudios Turísticos (IET), que, a partir de una encuesta de carácter continuo realizada mensualmente en los aeropuertos españoles más importantes, y del registro administrativo de pasajeros internacionales llegados a España analizada en el apartado anterior, estima el número de turistas extranjeros que entran a este país cada mes por avión. Esta estadística permite determinar qué porcentaje de los pasajeros recibidos son residentes y qué porcentaje son no residentes, además de conocer las características sociodemográficas y el comportamiento viajero de estos últimos (país de residencia, edad, tipo de alojamiento elegido, motivo del viaje, etc.). El soporte utilizado para realizar esta encuesta es una tarjeta, que los propios pasajeros autocumplimentan.

La citada estadística también recoge información acerca de las demás vías de acceso utilizadas para acudir a España, dentro de las cuales, las entradas por carretera a través de los puntos fronterizos franceses y portugueses son las más relevantes. Por tanto, la información proporcionada por esta operación estadística va a permitir analizar la evolución seguida por el colectivo de turistas que han optado por la vía aérea a

lo largo de los últimos años y establecer su perfil turístico frente a las llegadas recibidas por carretera.

III.1.1 Evolución

La mayor parte de los turistas extranjeros que se reciben en España a lo largo del año han entrado por vía aérea. El protagonismo de esta vía de acceso se remonta al comienzo de la operación estadística Frontur, se remonta año 1996, aunque su peso no era tan importante como en el momento actual. Analizando la evolución de este colectivo en los últimos ocho años (ver cuadro 3), se observa que en el año 2000 la vía aérea concentró al 74% del total de los turistas recibidos (34 millones) y creció un 5,5% respecto al año anterior. Esto supuso continuar con la desaceleración en el ritmo de crecimiento iniciada años atrás, que culminó con el descenso del 1,1% acontecido

en 2002 como consecuencia de la crisis sufrida por el sector a raíz de los incidentes del 11-S. A partir de ese momento, las llegadas por vía aérea comenzaron su recuperación, protagonizando avances en torno al 4-6% desde 2003 hasta 2007. Es reseñable el resultado obtenido por esta vía de acceso en 2005, que con 41 millones de turistas creció un 5,7%, lo que supuso recibir 2,2 millones más de turistas que el año anterior. En 2007 este colectivo de turistas ha tenido un peso del 75% (44,3 millones de turistas) sobre el total de las llegadas recibidas en España, mientras la carretera ha representado un 22% (13 millones de turistas).

III.1.2 Características

Las características recogidas por Frontur sobre los turistas internacionales recibidos permiten diferenciar entre el perfil sociode-

Cuadro 3
Evolución de las entradas de turistas extranjeros en España, según vía de acceso (miles de turistas)

	Aeropuerto	Carretera	Otros	Total
2000	34.379,9	10.669,4	1.353,6	46.402,9
2001	35.331,1	11.738,6	1.495,6	48.565,3
2002	34.946,6	13.872,4	1.511,7	50.330,6
2003	36.922,9	12.118,0	1.812,9	50.853,
2004	38.523,9	12.097,0	1.808,9	52.429,8
2005	40.729,8	13.121,5	2.062,5	55.913,8
2006	42.445,3	13.818,7	1.926,5	58.190,5
2007*	44.324,0	13.086,9	1.782,4	59.193,3

Fuente: IET. Movimientos Turísticos en Fronteras (Frontur).

* Datos provisionales.

mográfico de los mismos y sus características viajeras. Analizando comparativamente el colectivo de llegadas por aeropuerto y por carretera se pueden determinar las peculiaridades de cada colectivo o las similitudes que en su caso se den entre los mismos.

El **perfil sociodemográfico** de los turistas internacionales llegados a España por avión evidencia que se trata de turistas entre 25 y 44 años, mayoritariamente, frente al predominio de turistas de edades más avanzadas mostrado por la carretera. Entre los turistas que optan por esta vía de acceso más del 50% tienen entre 45 y 64 años o más de 64.

El nivel de renta de los turistas que optan por el avión es medio en más del 67% de los casos frente al 57% de los turistas que acceden por carretera. En ambos casos se trata de personas que tienen una ocupación laboral (principalmente asalariados con cargos medios).

Si se analizan las características propias de su **comportamiento viajero**, se observa cómo este colectivo de turistas contrata paquetes turísticos en mayor medida que los turistas que se decantan por la carretera como vía de acceso. A pesar de ello, esta forma de organización del viaje está perdiendo peso paulatinamente, pasando de representar más del 57% (20 millones de turistas) de las entradas por vía aérea en 2002, a cerca del 36% (15,8 millones de turistas) en 2007. Esta evolución está estrechamente relacionada con la aparición de nuevas formas de organización del viaje, donde el uso de Internet como medio para

contratar determinados servicios ha tenido mucho que ver.

Los turistas objeto de estudio han optado por el alojamiento hotelero en mayor medida que los de carretera, si bien esta modalidad de alojamiento ha ido representando menos a lo largo de los años. Concretamente, se ha pasado de porcentajes cercanos al 77% en 2000 al 70% registrado en 2007. No obstante, este último año esta modalidad de alojamiento ha ganado peso en relación al año anterior. Esta evolución va de la mano del menor grado de contratación de paquetes turísticos comentado anteriormente. Al mismo tiempo, el mayor grado de acceso a viviendas propias observado últimamente entre los viajes de los turistas internacionales a determinadas regiones puede ser también una de las causas.

En cuanto a la duración de la estancia, los turistas que llegan a España por avión se caracterizan por estancias más largas que los que prefieren utilizar su propio vehículo. No obstante, es reseñable el peso que han ganado durante los últimos años las estancias más cortas (especialmente las de 2 a 3 noches) en ambos tipos de turistas. Este hecho está en consonancia con el progresivo fraccionamiento de las vacaciones observado en los países europeos, que en España se ha visto también reflejado en el mayor incremento de las llegadas fuera de la temporada de verano.

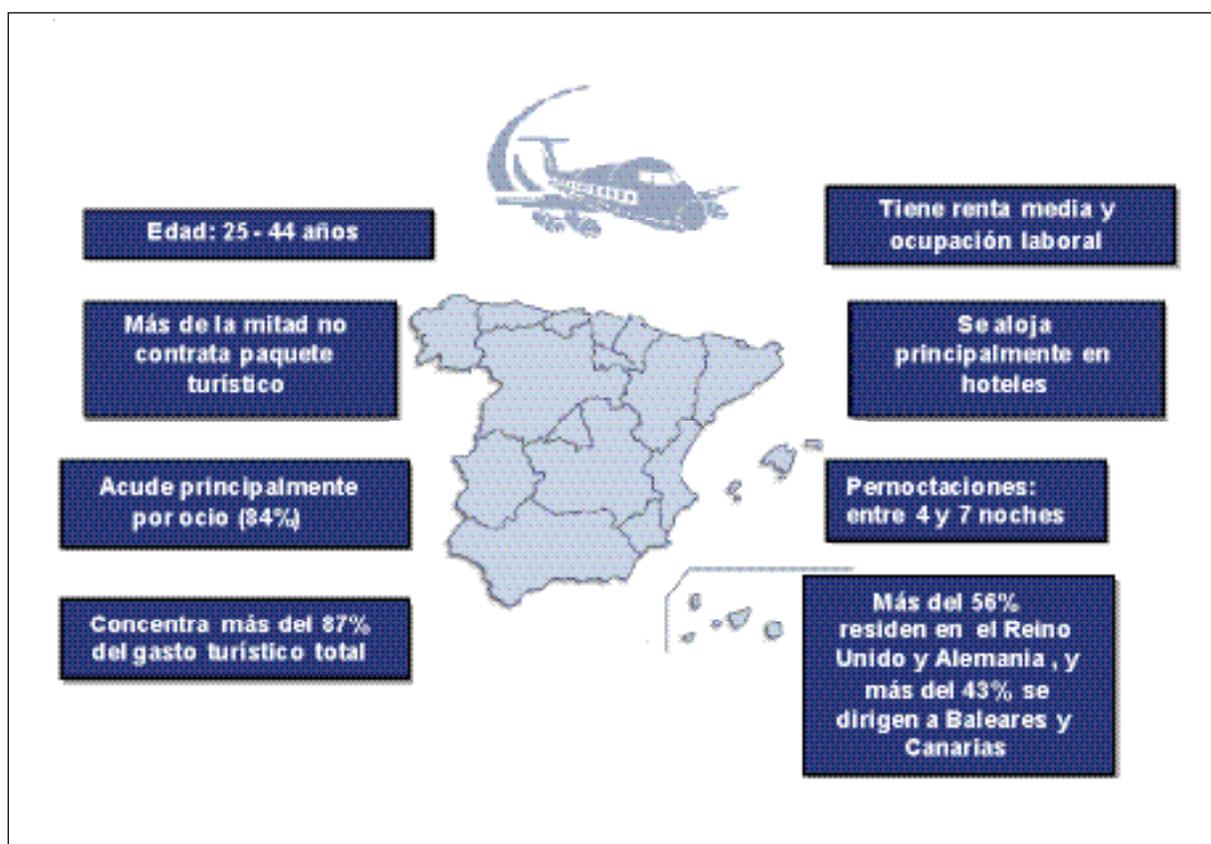
Por otra parte, los turistas llegados por vía aérea en 2007 viajan a España principalmente por motivos de ocio y vacaciones (84%), seguidos a cierta distancia por los negocios (10%). Los viajes vacacionales de

los turistas internacionales, que son los que gozan de un mayor protagonismo, se realizan sobre todo en la época estival y su duración oscila entre una semana y quince días. Para los turistas que optan por la carretera, el motivo ocio también ocupa el primer puesto, aunque con un menor volumen de turistas (73%). En este caso, son los motivos personales (visita a familiares y amigos),

con un peso del 14%, los que le siguen. La motivación de estos viajes está más ligada a vínculos familiares con España y presumiblemente las distancias recorridas serán inferiores, dado que las estancias de este tipo de viajes son también más cortas.

La estadística Frontur también permite conocer el país de residencia de los turistas

Figura 1
Perfil de los turistas llegados a España por vía aérea. Año 2007



Fuente: IET. Movimientos Turísticos en Fronteras (Frontur).

que visitan España, lo que supone un avance respecto a los registros administrativos manejados hasta el momento, que sólo recogían información acerca del punto de partida de los pasajeros internacionales. A este respecto, España recibe principalmente turistas británicos y alemanes, por lo que el Reino Unido y Alemania se convierten en sus principales mercados emisores. Si se analiza de forma individualizada la vía aérea se observa que este predominio se acentúa, dado que estos dos mercados tienen una mayor presencia entre los turistas recibidos en España por avión (en 2007 concentran más del 56% del flujo recibido por esta vía). Sin embargo, entre las llegadas realizadas por carretera los turistas que más entidad tienen son los franceses, que representaron cerca de la mitad de estas entradas en 2007.

Además, Frontur recoge la información correspondiente al destino principal de los viajes de los turistas dentro de España, de tal forma que, se puede analizar cuál ha sido el destino más visitado por los mismos. Si se tienen en cuenta únicamente las llegadas por vía aérea, los archipiélagos balear y canario concentraron una parte importante de los flujos recibidos, más del 40% del total nacional entre los dos, lo que ha supuesto un total de 19,2 millones de turistas. A continuación se situó Cataluña, que fue el destino elegido por más de 8 millones de turistas, el 19% del total recibido por España. Por su parte, los turistas que accedieron por carretera se dirigieron en más de la mitad de los casos a Cataluña, lo que está en consonancia con el protagonismo que tiene el mercado francés en esta vía de acceso.

Por último, a partir de la Encuesta de Gasto Turístico (Egatur) (2), elaborada por el IET, se puede determinar qué parte del gasto turístico total efectuado por los turistas internacionales corresponde a cada vía de acceso. A este respecto, se observa que el colectivo de turistas que optó por la vía aérea generó más del 87% del gasto total de los turistas extranjeros llegados a España en 2007, un total de 43.510 millones de euros. Por su parte, a los turistas que accedieron por carretera les correspondió el 13% del mencionado gasto. Teniendo en cuenta que el porcentaje de turistas recibidos por avión representó el 75% del total de las llegadas y los recibidos por carretera el 22%, se puede afirmar que los turistas llegados en avión efectuaron un gasto medio por persona dos veces superior al de los turistas que se decantaron por su propio vehículo.

Se puede concluir que los turistas internacionales que eligieron España como destino para sus vacaciones en el año 2007 y que utilizaron como vía de acceso el avión, fueron personas entre 25 y 44 años, con un poder adquisitivo medio y con una ocupación laboral. Al mismo tiempo están cambiando sus costumbres viajeras porque recurren a los paquetes turísticos y al alojamiento hotelero en menor medida, acortan sus estancias y viajan fuera de la temporada de verano más que en años anteriores (ver figura 1).

III.2. Turismo nacional

La demanda turística de los residentes en lo que a viajes (3) en avión se refiere también se ha incrementado en los últimos

años. En muchos destinos considerados como de ocio y vacaciones, como es el caso de los archipiélagos, la demanda interna ha logrado incluso compensar la menor llegada de turistas extranjeros en determinados momentos.

La estadística Movimientos Turísticos de los Españoles (Familitur), elaborada por el IET, es la que recoge la información sobre los viajes realizados por los residentes en España, tanto en el territorio nacional como en el extranjero aunque en este análisis sólo se tendrán en cuenta los primeros. Esta estadística se realiza mediante encuestas a un panel de hogares residentes en las distintas comunidades autónomas. La muestra encuestada se divide en tres partes, encuestando cada mes, con un período de referencia trimestral, a un tercio de la misma. De esta forma, pasados tres meses ya se dispone de información para toda la muestra completa. En esta estadística, la recogida de la información se efectúa mediante un sistema mixto que combina la entrevista personal a domicilio con la encuesta telefónica.

III.2.1. Evolución

En el caso de los viajes de los residentes, el medio de transporte más utilizado ha sido tradicionalmente la carretera, que ha concentrado en torno al 89% de estos viajes. Por su parte, el avión ha sido utilizado en un 4-4,5% de los viajes. Esto denota el predominio de viajes de menos distancia presumiblemente a la segunda residencia o a viviendas de familiares o amigos. Desde 2004 (ver cuadro 4), esta proporción se ha mantenido prácticamente estable, si bien en 2007 se ha dado un cierto cambio de tendencia porque los viajes realizados por carretera, bien en vehículo propio o bien en autobús, han perdido en torno a un punto de peso en la cifra total de viajes internos de los residentes, mientras los viajes por avión han ganado presencia.

III.2.2. Características

La estadística Familitur permite caracterizar a los individuos residentes que viajan

Cuadro 4
Evolución de los viajes internos de los residentes,
según medio de transporte
(miles de viajes)

	Avión	Transporte por carretera	Otros	Total
2004	6.781,3	136.085,1	9.485,3	152.351,6
2005	6.946,3	143.975,8	9.941,8	160.863,9
2006	7.078,1	138.630,9	9.950,1	155.659,2
2007	8.307,0	129.707,1	8.767,6	146.781,7

Fuente: IET. Movimientos Turísticos de los Españoles (Familitur).

por el territorio español, al mismo tiempo que recoge información acerca de las características de los viajes realizados, tales como la forma de organización de los mismos o el tipo de alojamiento utilizado.

El colectivo de viajeros residentes más numeroso fue el de 25 a 44 años, tanto en los viajes por carretera como en los viajes por avión, aunque su presencia fue mayor entre estos últimos. El siguiente colectivo en importancia, el de 45 a 64 años, tuvo también más peso entre los viajeros que optaron por el avión. Por el contrario, los viajeros que acudieron por carretera tuvieron más peso en los tramos de edad más bajos.

En relación a la situación laboral, la mayor parte de los viajeros declararon estar en situación activa, especialmente los que utilizaron el avión como medio de transporte. Estos individuos fueron mayoritariamente personal ocupado.

El comportamiento viajero de los residentes puso en evidencia un mayor grado de contratación de paquete turístico entre los viajes realizados en avión. En consonancia con esta práctica estuvo el mayor peso alcanzado por el alojamiento hotelero en este tipo de viajes. Los realizados por carretera se concentran en la vivienda propia y la vivienda de familiares o amigos.

La duración de la estancia puso de manifiesto que la mayor parte de los viajes realizados por carretera fueron de corta duración (de una a tres noches), frente a los viajes en avión, que tuvieron en más de la mitad de

los casos una larga duración (cuatro o más noches). Por tanto, todo parece indicar que los viajes realizados por carretera suelen ser viajes de fin de semana a la vivienda propia.

En relación al motivo del viaje, el ocio y las vacaciones fue el más nombrado entre los hogares que realizaron sus viajes en coche o autobús, seguido por la visita a familiares o amigos. Los viajes realizados en avión también tuvieron como primer motivo el ocio y las vacaciones, si bien, a continuación, y con una cierta entidad, se situó el motivo trabajo y negocios.

Familitur recoge también información sobre la comunidad autónoma de residencia de los individuos que realizan los viajes. En 2007, la Comunidad de Madrid, Andalucía y Cataluña, con pesos muy similares, fueron las comunidades autónomas de origen de la mayor parte de los viajes realizados por carretera. Estos viajes tuvieron como destino mayoritario la propia comunidad autónoma de origen, excepto en el caso de la Comunidad de Madrid donde el flujo de viajes estuvo más repartido, sobre todo entre las comunidades autónomas de Castilla y León y Castilla-La Mancha.

Entre los viajes en avión, los procedentes de la Comunidad de Madrid fueron los más numerosos (dos de cada diez viajes tuvieron su origen en esta comunidad). Los destinos elegidos fueron diversos: por un lado estuvo Cataluña, que se situó a la cabeza, presumiblemente por los viajes de trabajo y negocios entre las dos principales ciudades españolas; a continuación, los archipiélagos balear y canario, que acapa-

raron una parte importante de los viajes por ocio y vacaciones realizados por los madrileños en avión.

Desde el punto de vista del destino, Andalucía fue la comunidad autónoma más demandada en los viajes por carretera, le siguieron Cataluña, Castilla y León y la Comunidad Valenciana, que presentaron pesos similares. Los viajes de los propios residentes en estas comunidades tuvieron mucho que ver en estos desplazamientos. Por el contrario, los viajes en avión se concentraron en los archipiélagos canario y balear (40%). Les siguió de cerca Cataluña, que en los últimos años ha visto incrementada de manera importante su presencia entre los viajes realizados por avión al territorio español.

Por tanto, los viajes realizados por los residentes en su propio vehículo o en autobús son mayoritariamente viajes de fin de semana, presumiblemente a la segunda residencia o para visitar a familiares o amigos, dada la relevancia que los viajes con destino a la propia comunidad han tenido. Los viajes en avión, por el contrario, son o bien viajes por negocios principalmente entre las dos grandes ciudades españolas o bien viajes por ocio a los archipiélagos balear o canario.

IV. INCIDENCIA DE LAS COMPAÑÍAS DE BAJO COSTE

IV.1. Origen y evolución

Las compañías aéreas de bajo coste (CBC) (4) irrumpieron en España a media-

dos de los noventa pero no alcanzaron su pleno apogeo hasta los años 2003 y 2004. Este tipo de compañías vinieron de la mano de la utilización de Internet como medio para planificar y contratar un viaje, lo que ha tenido mucho que ver con la evolución seguida por la forma de organización del viaje de los turistas recibidos por avión, analizada anteriormente. Las CBC sólo venden su producto a través de la red, además, ofertan sus billetes a precios más bajos que los del mercado, por lo que van atrayendo poco a poco a un grupo cada vez más numeroso de turistas, que, además de valorar la rebaja ofrecida, prefieren organizar sus viajes más a medida.

Además, las CBC han apostado por otro tipo de aeropuertos distintos a los utilizados hasta el momento, por los aeropuertos secundarios, lo que ha ido modificando poco a poco el mapa de conexiones aéreas internacionales con España. Esto ha supuesto una revolución en los medios de transporte y en las conexiones entre ciudades europeas, dado que se ha potenciado enormemente la movilidad y el intercambio. Al mismo tiempo, se ha dado un importante auge tanto a los aeropuertos secundarios elegidos como a las ciudades pequeñas que les rodean, con su consiguiente revitalización turística.

La reciente aparición de estas compañías en los vuelos operados en el territorio español también ha dinamizado las comunicaciones en el propio país y ha permitido a más viajeros hacer uso de este medio de transporte en sus viajes por el país. Este tipo de compañías han tratado de introducirse en un segmento poco explotado hasta

ahora, el del ocio y las vacaciones, puesto que los desplazamientos por motivo de trabajo ya se daban en el pasado en mayor medida.

La nueva forma de negocio que plantean las CBC ha influido de forma directa sobre el mercado aéreo tradicional, donde sus estructuras de costes y sus políticas estratégicas no les habían permitido todavía ofrecer a los turistas una forma tan dinámica y económica de viajar. Las compañías que lo componen se han visto obligadas a adaptarse a los nuevos tiempos, y la mayoría introducen Internet como nuevo canal de venta de sus billetes, al mismo tiempo que intentan reducir costes a través de la eliminación de servicios a bordo, entre otros. Poco a poco, las compañías tradicionales intentan adaptar sus precios a un mercado cambiante, tratando de ofertar periódicamente billetes más baratos en aquellas rutas en las que vuela alguna CBC. Asimismo, muchas de ellas han optado por entrar en el negocio de las CBC, como es el caso de Iberia con su filial de bajo coste Clickair.

Al mismo tiempo se observa que algunas CBC no operan al cien por cien de acuerdo a sus características propias, y comparten determinadas prácticas con las compañías tradicionales, como es el caso de la utilización de intermediarios (agencias de viaje) para vender sus billetes o la existencia de programas de fidelización de los clientes. El no cumplimiento de estas características formaba parte de la esencia de las CBC en el pasado.

Por tanto, la evolución que el mercado aéreo ha llevado a cabo estos últimos años, muy influenciado por la aparición de las

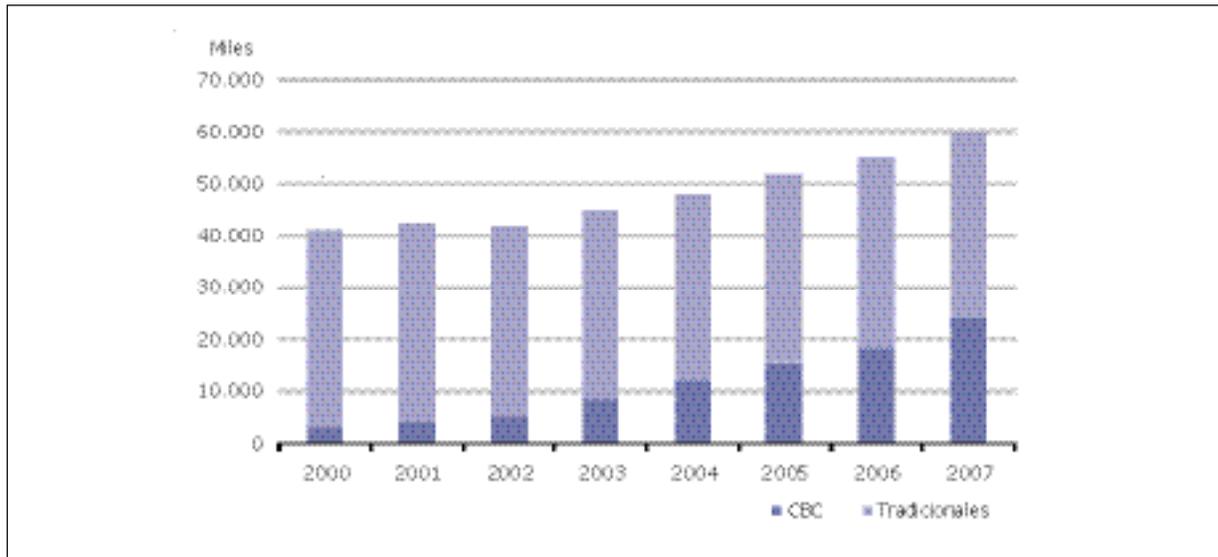
CBC, está propiciando un cierto acercamiento entre los dos tipos de compañías que operan en el mismo, que no es sino fruto de la adaptación de las mismas a un mercado que está en continuo proceso de cambio y que últimamente se está viendo afectado por la crisis del petróleo y por la consiguiente subida de los precios del carburante. Además, ambos tipos de compañías están dando similares respuestas ante esta situación incierta, como es el caso de las fusiones que se han sucedido en los últimos meses.

IV.1.1. Las compañías de bajo coste y los vuelos internacionales

Como se pone de manifiesto en la figura 2, la actividad llevada a cabo por las CBC en España en los últimos años ha sido muy intensa. El volumen de pasajeros internacionales transportados por este tipo de compañías ha ido aumentando paulatinamente, de forma que, en 2007, el 40% del tráfico aéreo internacional recibido por España correspondió a las CBC. Esto ha supuesto un total de 24 millones de llegadas y un crecimiento respecto a 2006 del 33,9%. Por el contrario, las compañías tradicionales han visto disminuido el flujo de pasajeros transportados, pasando de un volumen de 38 millones en 2000 hasta los 36 millones de 2007 (el 60% del total), con la consiguiente pérdida de cuota de mercado a favor de las CBC.

Desde el punto de vista del destino elegido en España, los aeropuertos más transitados, que han acaparado el 44% de las llegadas en 2007, han sido:

Figura 2
Pasajeros internacionales llegados a España según tipo de compañía utilizada (años 2000-2007)



Fuente: IET. Elaboración propia a partir de datos de AENA.

- Palma de Mallorca.
- Barcelona.
- Málaga.

Todos ellos, menos Barcelona, han perdido peso en el volumen total de llegadas. Los aeropuertos que más han crecido en el periodo analizado han sido:

- Girona-Costa Brava, con un peso del 9% en las llegadas internacionales.
- Valencia, con un 5%.
- Murcia-San Javier, con un 3,4%.

En este caso también han sido los aero-

puertos secundarios los que más se han visto favorecidos por la actividad de este tipo de compañías, que han logrado poner en el mapa aeropuertos que apenas tenían movimientos aéreos internacionales. Esto ha supuesto una cierta diversificación de los destinos a los que se han dirigido los flujos aéreos internacionales.

Si se analiza el lugar de procedencia de estos flujos, se pone en evidencia que el Reino Unido y Alemania fueron el punto de partida de una parte importante de los pasajeros del periodo, más del 60% en 2007. Su evolución en los últimos años ha sido favorable, aunque ambos han perdido peso en el volumen total de llegadas internacionales procedentes del extranjero, en el caso de

Alemania desde 2002 y en el Reino Unido a partir de 2006.

Otros países como Italia, Francia y Portugal han presentado crecimientos porcentuales más altos que los mercados anteriores. El que mejor se ha situado en el ranking ha sido Italia, que en 2006 logra el tercer puesto, pero ha sido Francia, en quinto lugar, el que más se ha incrementado en este período. Todos ellos han ganado presencia en el total de las llegadas internacionales, alcanzando un peso del 10% en el caso de Italia, del 5% en el caso de Francia y del 2,4% en Portugal.

Si se tiene en cuenta la compañía aérea que ha efectuado los traslados, se observa que tradicionalmente este tráfico ha estado en manos de pocas compañías aéreas, por lo que estamos ante un sector muy concentrado. A partir de 2004 estas compañías han sido Ryanair, Easyjet y Air Berlin, que en 2007 transportaron a más de la mitad de los pasajeros internacionales recibidos por España en CBC.

IV.1.2. Las compañías de bajo coste y los vuelos nacionales

Las cifras del tráfico aéreo nacional de las CBC también revelan una importante actividad por parte de las mismas (ver figura 3), que ha traído consigo un cierto cambio en las pautas de comportamiento de los pasajeros nacionales en lo que a sus aeropuertos de destino se refiere.

El tráfico nacional de pasajeros ha evolucionado favorablemente, creciendo a un

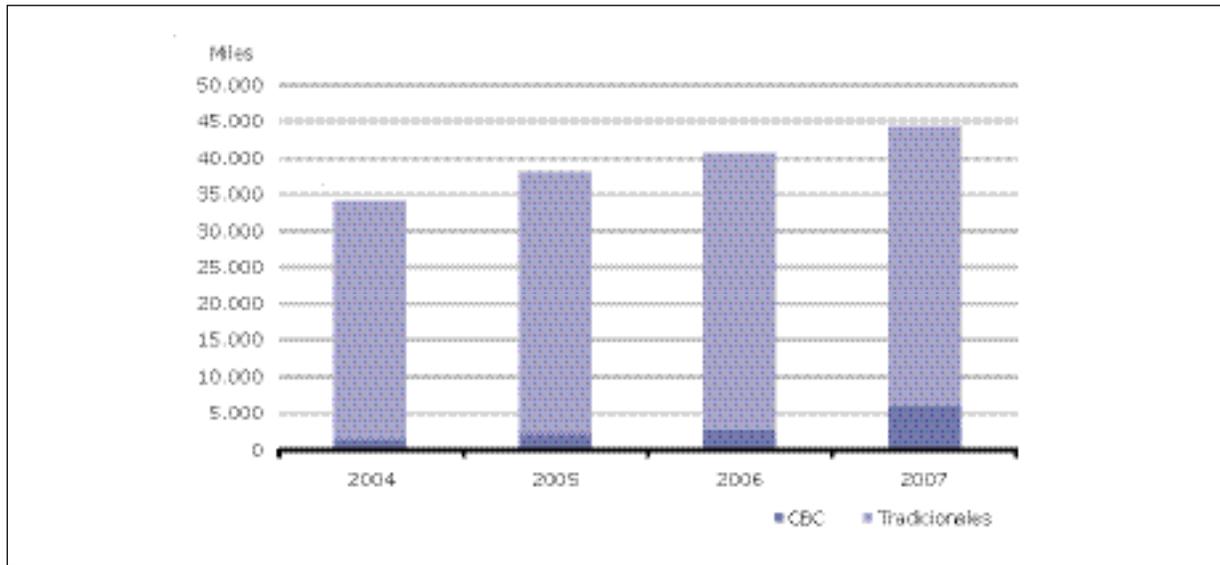
ritmo que en 2007 ha permitido duplicar la cifra alcanzada el año anterior. Se ha pasado de una cifra de 1,2 millones de pasajeros en 2004 hasta los 6 millones transportados en 2007. La actividad de las compañías tradicionales, que parten de niveles de pasajeros mucho más altos, también se ha visto incrementada aunque en menor medida. En 2007 este tipo de compañías transportaron más de 38 millones de pasajeros, lo que representó más del 87% del flujo aéreo nacional, y crecieron un 1,5% en relación al año anterior.

Los **aeropuertos** que más actividad han concentrado han sido Palma de Mallorca, Barcelona y Sevilla que han ocupado distintas posiciones en el ranking a lo largo de estos últimos cuatro años. Entre ellos, el aeropuerto más dinámico ha sido el de Barcelona, que alcanza a partir de 2006 la primera posición, registrando una de las tasas de variación más altas del periodo. Por el contrario, Palma de Mallorca pierde posiciones hasta llegar al tercer puesto. Los aeropuertos que más han destacado por su favorable evolución han sido el de Santiago de Compostela y el de Asturias, que en 2007 recibieron 253.000 y 115.000 pasajeros nacionales respectivamente. El incremento registrado por Madrid-Barajas también ha sido importante.

La mayor parte de este tráfico ha estado concentrado en pocas compañías aéreas. En 2007 tres de ellas, Vueling, Clickair y Air Berlín han centralizado más del 90% de los movimientos.

Una vez más se repiten las pautas observadas en el tráfico aéreo internacional, dado

Figura 3
Pasajeros nacionales según tipo de compañía analizada (años 2004-2007)



Fuente: IET. Elaboración propia a partir de datos de AENA.

que la actividad aérea se diversifica entre los distintos aeropuertos españoles al mismo tiempo que se concentra en manos de pocas compañías aéreas.

IV.2. Características

Las **compañías aéreas de bajo coste** se definen por una serie de características que, aunque no todas cumplen, sí les sirven para diferenciarse de las compañías tradicionales. Estas características son las siguientes:

- Venta directa de sus pasajes (vía Internet o telefónica utilizando *Call Centers*).

- No emiten billetes.
- No tienen oficinas en el extranjero.
- No tienen programas de fidelización.
- No tienen servicio a bordo (ni comida, ni periódicos, ni revistas,...).
- Minimizan los costes operativos (gracias a mejores productividades, menores costes de mantenimiento, no pagan márgenes a las agencias, el tipo de avión, etc.).
- Utilizan mayoritariamente vuelos regulares.

- Maximizan la ocupación de sus vuelos.
- Maximizan la utilización de los aviones (realizan un mayor número de vuelos al día por avión).
- Minimizan el tiempo que permanece en tierra un avión en cada aeropuerto.
- Maximizan la flexibilidad para adquirir trayectos (sólo ida, sólo vuelta, ida y vuelta).
- No tienen clase *business* ni primera.
- Utilizan aviones muy homogéneos (mayoritariamente 737).
- Son empresas independientes (de los turoperadores y de las compañías aéreas tradicionales).
- No realizan conexiones (priorizan los vuelos punto a punto).
- No comercializan asientos dentro de paquetes turísticos.
- Utilizan estrategias de marketing basadas casi exclusivamente en ofertas de sus tarifas.
- No tienen asientos numerados.

Esta enumeración pretende recoger todas las características propias de las CBC, lo que no significa que para considerar a una compañía dentro de este grupo deba cumplirlas todas. Es más, sólo las CBC puras se encuentran en esta situación. Se trata, por tanto, de una definición operativa que per-

mite incluir en el listado de las CBC objeto de estudio a todas aquellas compañías que cumplen una parte importante de estas características o las más diferenciadoras, como puede ser la no realización de conexiones, y que a la vez descarta aquellas compañías que no las cumplen.

Sin embargo, la propia evolución que ha experimentado en los últimos años el mercado aéreo internacional está haciendo que muchas de estas características diferenciadoras se den en ambos tipos de compañías y que, por tanto, haya que tomarlas con mucha más cautela y de una forma mucho más abierta que en el pasado. Muchas compañías tradicionales cumplen ahora alguno de los criterios que en su día eran propios de las CBC, como la venta directa de los pasajes o la no existencia de servicio a bordo, y algunas CBC ya no son fieles a algunos de los criterios que en su día formaban parte de su esencia, como la no existencia de programas de fidelización o de intermediarios.

Por tanto, por un lado hay que considerar en menor medida algunas características propias de las CBC que se han extendido a las demás compañías (venta directa de pasajes, no emisión de billetes, no servicio a bordo, etc.) o interpretarlas, en su caso, como única forma de trabajar de este tipo de compañías. Por otro lado hay que profundizar en las características que siguen siendo diferenciadoras (máxima ocupación de sus vuelos, máxima utilización de los aviones, inexistencia de conexiones, etc.) y no perder de vista la evolución de ambos tipos de compañías y del mercado aéreo internacional en general.

IV.3. Perfil de los turistas internacionales llegados a España en CBC

La repercusión que la aparición de las CBC ha tenido en la organización y contratación de los viajes en avión al extranjero, unida a la proliferación de las agencias de viaje *on-line*, ha favorecido el cambio observado en el patrón de comportamiento de los turistas internacionales recibidos en España por vía aérea en los últimos años, especialmente en lo que se refiere al menor uso del paquete turístico y al mayor peso del alojamiento no hotelero comentados anteriormente. Dentro de este colectivo es conveniente analizar las características propias de los turistas que eligen CBC a la hora de venir a nuestro país, frente a los que prefieren compañías tradicionales, con la finalidad de evaluar los efectos que está teniendo en España la actividad de este tipo de compañías.

El **perfil sociodemográfico** de los turistas que acudieron a España en avión durante 2007, según se observa en la figura 4, revela que el tramo de edad mayoritario entre los turistas de ambos tipos de compañías fue el comprendido entre los 25 y los 44 años. A continuación, se situaron los turistas que tienen entre 45 y 64 años. Entre los turistas que optaron por las compañías tradicionales el peso de estos dos tramos de edad fue mayor.

Cerca de la mitad de los turistas objeto de estudio viajaron con su pareja, sin diferencias apreciables entre ambos tipos de compañías. Los turistas que emprendieron sus viajes solos se situaron a continuación

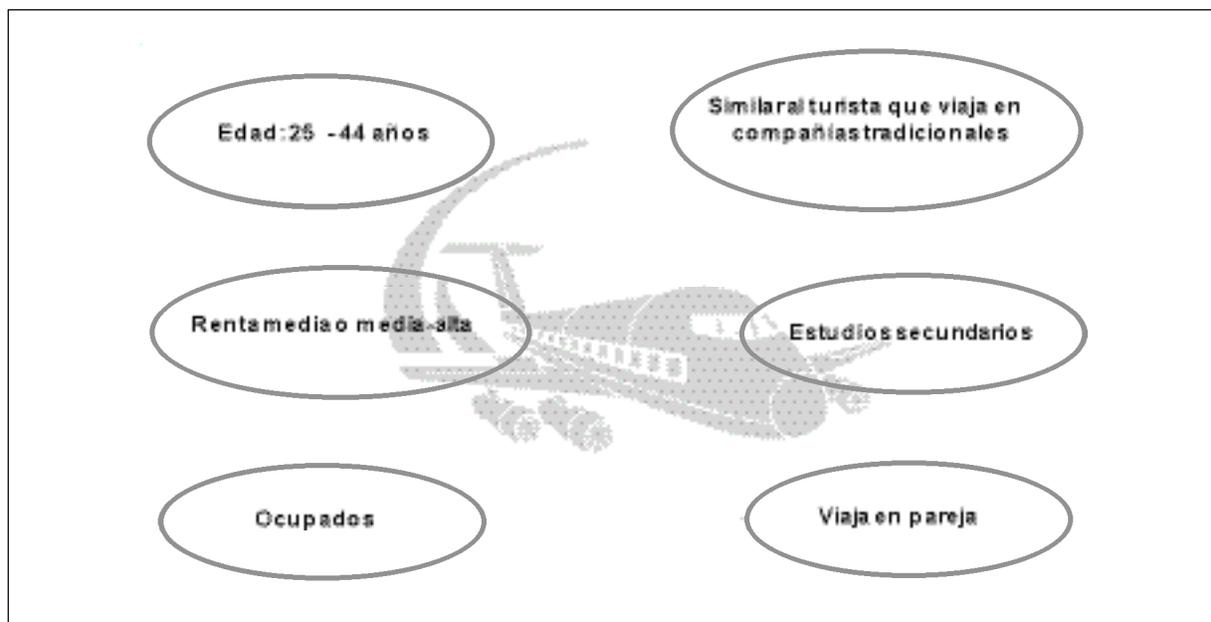
en el caso de las compañías tradicionales, mientras para las CBC este lugar fue ocupado por los viajes en familia.

En relación al nivel de renta, más del 88% de los turistas que viajaron en CBC declararon tener una renta media o media-alta, si bien, los turistas que prefirieron las compañías tradicionales alcanzaron valores más altos en los tramos superiores de renta.

La mayor parte de los turistas que utilizaron CBC tuvieron alguna ocupación laboral, con un peso inferior al alcanzado por el resto de entradas por vía aérea. El grado de formación de ambos grupos de turistas fue dispar: mientras más de la mitad de los turistas de CBC tenían estudios secundarios, los turistas de compañías tradicionales declararon poseer estudios superiores mayoritariamente, registrando porcentajes más altos que los alcanzados en 2006 en ambos casos.

Atendiendo al **comportamiento viajero** de los dos grupos de turistas que acceden a España por vía aérea en 2007, se observa que, en el caso de las CBC, se da un uso más intensivo de Internet a la hora de preparar el viaje frente a las compañías tradicionales. Como indica la figura 5, más del 72% de los turistas que eligen las primeras lo utilizan frente al 50% de las segundas. Sin embargo, ambos tipos de turistas experimentaron un crecimiento importante en relación al porcentaje alcanzado en 2006. La mayor parte de estos turistas recurrieron a este medio para consultar algún tipo de información, seguido de la contratación de algún servicio o la realización de algún pago. En consonancia con el perfil mostrado hasta el momento por los turistas de

Figura 4
Perfil sociodemográfico de los turistas llegados a España en CBC
(año 2007)



Fuente: IET. Encuesta de Gasto Turístico (Egatur).

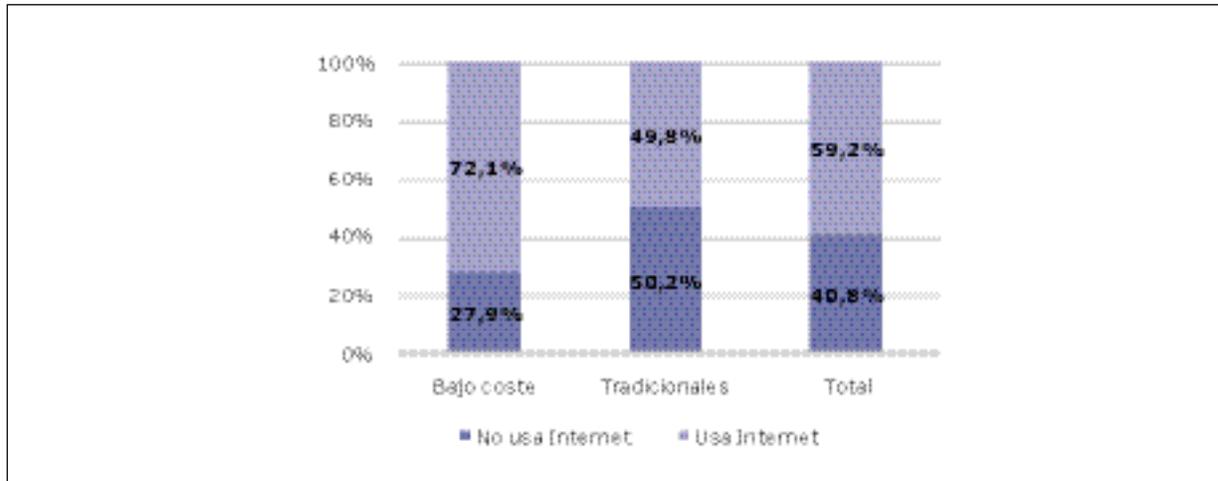
CBC, éstos acudieron a España sin contratar previamente un paquete turístico en más de un 72% de los casos, frente al 59% de los turistas de compañías tradicionales. Ambos colectivos han experimentado subidas en relación a 2006. Las reservas de transporte de los primeros se hicieron en la práctica totalidad de los casos de forma directa, al mismo tiempo que las reservas de alojamiento directas alcanzaron porcentajes importantes para este tipo de turistas.

La mayor parte de los turistas que vinieron a España en avión declararon hacerlo por motivos de ocio, si bien este motivo

tuvo un cierto mayor peso entre los turistas que viajaron en CBC. El motivo trabajo y negocios ocupó la segunda posición en ambos colectivos de turistas aunque su peso fue superior para los turistas recibidos en compañías tradicionales, que registraron un porcentaje del 13% frente al 6% de los turistas recibidos en CBC. Para estos últimos, 2007 ha sido el primer año en el que este motivo ha superado a los motivos personales, que han perdido dos puntos de peso respecto a 2006 (ver figura 6).

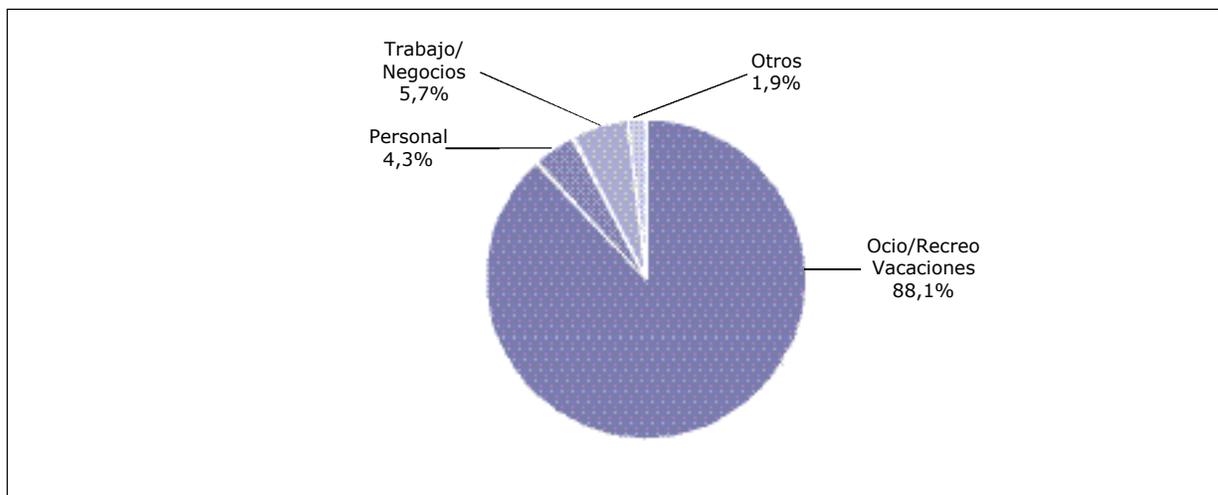
En relación al tipo de alojamiento utilizado, el hotelero fue el más demandado por

Figura 5
Turistas llegados a España por vía aérea según tipo de compañía utilizada y uso de Internet (año 2007)



Fuente: IET. Encuesta de Gasto Turístico (Egatur).

Figura 6
Turistas llegados a España en CBC según motivo del viaje (año 2007)



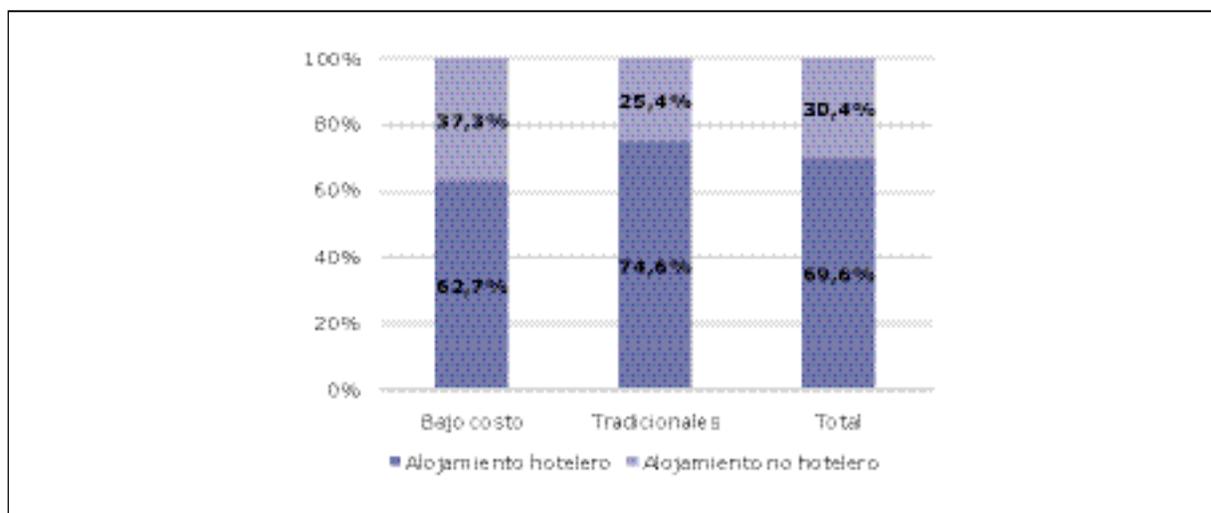
Fuente: IET. Encuesta de Gasto Turístico (Egatur).

ambos grupos de turistas, si bien los que viajaron en compañías tradicionales recurrieron a ellos en mayor medida que los de CBC. Para estos últimos el alojamiento no hotelero concentró más del 37% de las llegadas, con especial relevancia por parte del alojamiento de familiares o amigos. Sin embargo, respecto a 2006, los turistas de CBC que se alojaron en hoteles experimentaron un importante aumento que les ha llevado a ganar peso en esta modalidad de viaje en relación al alojamiento no hotelero. Por el contrario, los turistas de compañías tradicionales que se alojaron en hoteles disminuyeron aunque en menor medida que los que se decantaron por el alojamiento no hotelero (ver figura 7).

La duración de la estancia resultó muy similar para ambos tipos de turistas, pernoctando mayoritariamente de 4 a 7 noches. Los turistas asociados a este tramo de pernoctaciones han registrado un peso superior al de 2006, especialmente los que optaron por compañías tradicionales. Al mismo tiempo, las estancias más largas se han visto disminuidas.

La fidelidad hacia España mostrada por los turistas recibidos por vía aérea, medida a partir del número de veces que los turistas encuestados han estado en este país con anterioridad, fue más alta en el caso de los turistas que viajaron en una CBC, con más del 88% repitiendo visita en 2007. Al

Figura 7
Turistas llegados a España por vía aérea según tipo de compañía utilizada y tipo de alojamiento (año 2007)



Fuente: IET. Encuesta de Gasto Turístico (Egatur).

mismo tiempo, el colectivo de turistas que declaró haber estado en este país previamente más de 10 veces fue también superior en el caso de las CBC.

La valoración que los turistas recibidos por vía aérea hicieron de su estancia en España fue muy positiva, con 8,4 puntos de puntuación media. La correspondiente a los turistas de CBC estuvo ligeramente por encima de la de los turistas de compañías tradicionales. Es reseñable el peso que tuvo la puntuación máxima, el 10, entre los turistas de CBC, un 25% frente al 19% alcanzado por los turistas de compañías tradicionales.

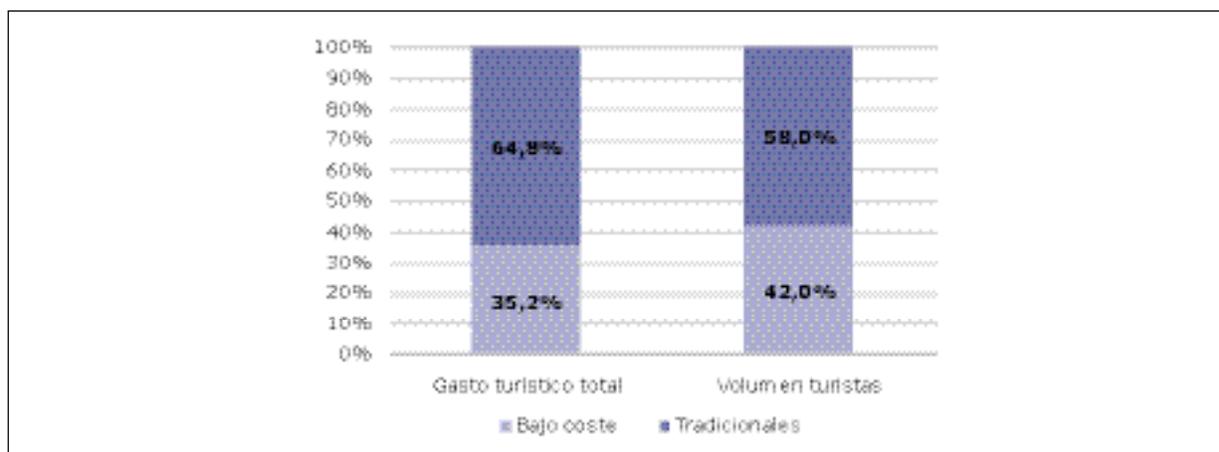
En relación a las actividades realizadas por estos turistas durante su estancia en España, ambos grupos realizaron sobre todo

actividades culturales y actividades de diversión, con un porcentaje más elevado en estas últimas en el caso de los turistas recibidos en CBC.

Por último, con respecto al gasto turístico efectuado por los dos colectivos de turistas objeto de estudio, se tendrá en cuenta el presupuesto total del viaje así como cada uno de sus componentes, haciendo especial hincapié en el gasto en transporte.

Los turistas internacionales que optaron por las compañías tradicionales para llegar a España (el 58% del total) fueron los que efectuaron la mayor parte del gasto turístico total del periodo (65%). Los turistas de CBC, el 42% restante, concentraron el 35% del mismo (ver figura 8). Este mayor peso del gasto total de los turistas de compañías

Figura 8
Gasto turístico total y volumen de turistas según tipo de compañía utilizada.
Porcentajes (año 2007)



Fuente: IET. Encuesta de Gasto Turístico (Egatur).

tradicionales, en relación al volumen de llegadas, ha hecho que el gasto medio por persona de los mismos sea más elevado que el de los turistas que recurren a las CBC, acumulando una diferencia de más de 159 € por persona. En relación a 2006, tanto los turistas llegados en CBC como el gasto realizado por los mismos aumentaron mientras que los demás turistas que accedieron por vía aérea descendieron tanto en volumen como en gasto total realizado. A pesar de ello, la diferencia entre el gasto medio por persona de ambos colectivos ha aumentado puesto que en el caso de las compañías tradicionales el gasto realizado descendió en menor proporción que el volumen de turistas recibidos.

Si se tiene en cuenta el número de pernoctaciones realizadas por los turistas en el análisis del gasto, es decir, el gasto medio diario (5), se pone de manifiesto que aquellos que optaron por una CBC gastaron de media 20,9 € menos al día que el resto de los turistas llegados a España por vía aérea, diferencia que resultó similar a la de 2006.

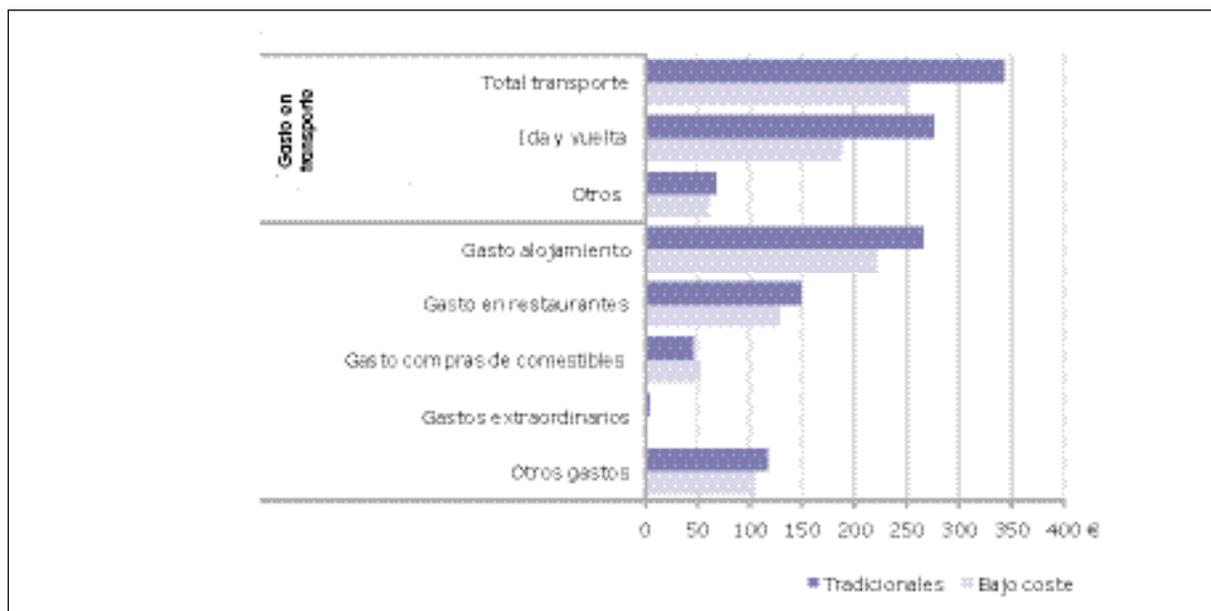
Si se desglosa por conceptos el presupuesto total destinado por los turistas al viaje (6), se pone en evidencia que, la partida más importante, el transporte, tiene más peso en los viajes de los turistas que recurren a las compañías tradicionales que en los correspondientes a los turistas de CBC. El alojamiento, en segundo lugar, tuvo una mayor presencia en el presupuesto del viaje de los turistas que optaron por las CBC. Al mismo tiempo, los demás gastos propios de la estancia en España tales como el gasto en restaurantes, en comestibles, etc. tuvieron un mayor peso entre los turistas que acudieron en CBC.

Sin embargo, si se analiza este gasto total en relación al volumen de turistas asociado al mismo, es decir, el gasto medio por persona, se evidencia que tanto el gasto medio en transporte como el gasto medio en alojamiento resultaron superiores en el caso de los turistas de compañías tradicionales, si bien hay que destacar que se han acortado distancias respecto a lo acontecido en 2006 en el primero de los gastos. Por su parte, los demás gastos efectuados por los turistas durante su viaje, resultaron similares e incluso superiores en el caso de los turistas de CBC (ver figura 9).

En términos de gasto medio diario, se observa que los turistas de compañías tradicionales registraron un gasto medio en transporte y alojamiento superior al de los turistas de CBC, si bien el resto de gastos realizados durante el viaje fueron muy parecidos en ambos tipos de turistas.

Por tanto, los turistas entrados a España en CBC tienen un perfil sociodemográfico muy similar al de las demás llegadas por vía aérea. Su comportamiento viajero presenta alguna diferencia en la organización del viaje, por el mayor uso de internet y el menor grado de contratación de paquete turístico que caracteriza a los turistas que optan por alguna CBC. Al mismo tiempo, el motivo ocio tiene más presencia entre este tipo de turistas y se recurre en menor medida al alojamiento hotelero. Desde el punto de vista del gasto, los turistas que acuden en compañías tradicionales gastan más de media en las partidas del presupuesto de sus viajes correspondientes al transporte y al alojamiento. Sin embargo, en otros conceptos de gasto propios de la estancia en España

Figura 9
Desglose del gasto medio por persona de los turistas llegados a España por vía aérea, según tipo de compañía utilizada (año 2007)



Fuente: IET. Encuesta de Gasto Turístico (Egatur).

(como el gasto en restaurantes o en comestibles), los gastos medios de ambos colectivos están más igualados, con valores incluso superiores en el caso de los turistas que optaron por una CBC.

III. CONCLUSIONES

- El ritmo alcanzado por el tráfico aéreo en los últimos años ha incidido de manera directa sobre el flujo turístico recibido en España.
- Los aeropuertos españoles han tenido una fuerte expansión desde el punto de
- vista geográfico, como consecuencia de la diversificación del tráfico aéreo recibido.
- Las compañías aéreas de bajo coste han tenido una gran repercusión en la actividad aérea española, con una rápida evolución en poco tiempo.
- El avión cobra importancia como vía de acceso mayoritaria utilizada por los turistas internacionales que visitan España.
- El turismo receptor cambia sus hábitos viajeros: contrata menos paquetes

turísticos, recurre menos a los hoteles, viaja en mayor medida fuera de la temporada de verano y reduce sus estancias en España.

- En el turismo interno español comienza a ganar peso el medio de transporte aéreo, que se caracteriza por viajes de larga duración, en alojamiento hotelero y con cierto peso del motivo negocios.
- El uso de Internet gana presencia entre los turistas internacionales, especialmente los que utilizan compañías de bajo coste, que demandan menos los paquetes turísticos y el alojamiento hotelero.
- Los turistas internacionales que viajan en compañías de bajo coste gastan menos de media que los de compañías tradicionales, aunque en algunos conceptos como la compra de comestibles están por encima.

BIBLIOGRAFÍA

- INSTITUTO DE ESTUDIOS TURÍSTICOS (2008): *Turismo, tráfico aéreo y compañías aéreas de bajo coste en el año 2007*, Madrid. Ministerio de Industria, Turismo y Comercio.
- INSTITUTO DE ESTUDIOS TURÍSTICOS (2008): *Movimientos Turísticos en Fronteras (Frontur). Año 2007*, Madrid. Ministerio de Industria, Turismo y Comercio.
- INSTITUTO DE ESTUDIOS TURÍSTICOS (2008): *Movimientos Turísticos de los Españoles (Familitur). Año 2007*, Madrid. Ministerio de Industria, Turismo y Comercio.
- INSTITUTO DE ESTUDIOS TURÍSTICOS (2008): *Familitur. Estadística de los movimientos turísticos de los residentes en España. Referencias metodológicas (2005-2008)*, Madrid. Ministerio de Industria, Turismo y Comercio.
- INSTITUTO DE ESTUDIOS TURÍSTICOS (2008): *Encuesta de Gasto Turístico (Egatur). Año 2007*. Madrid. Ministerio de Industria, Turismo y Comercio.
- OMT (1994): *Recomendaciones sobre Estadísticas de Turismo*, Nueva York, Madrid.
- OMT (2008): *International Recommendations for Tourism Statistics (IRTS 2008)*, New York, Madrid.

NOTAS

(1) Se considera turista a toda persona que se desplaza a un lugar distinto al de su entorno habitual, por una duración inferior a doce meses y cuya actividad primordial no es la de ejercer actividad remunerada en el lugar visitado. Además, pernocta al menos una noche en el lugar visitado (OMT, 1994). En el caso del turista internacional la persona viaja a un país distinto al de su residencia habitual.

(2) Egatur es una encuesta mensual de carácter continuo que tiene como objetivo caracterizar los visitantes que llegan a España por las principales vías de acceso de acuerdo con su perfil sociodemográfico y comportamiento viajero, prestando especial atención al gasto turístico que éstos realizan durante sus viajes. La recogida de información se realiza mediante entrevista personal con un ordenador de mano. Una vez tratada esta información, se eleva al universo proporcionado por la estadística Movimientos Turísticos en Fronteras (Frontur).

(3) Se considera viaje al desplazamiento de una persona con al menos una pernoctación fuera de su entorno habitual. Quedan excluidos aquellos desplazamientos que supongan una residencia superior a 12 meses consecutivos en el lugar de destino (IET, 2008).

(4) Para la realización de este artículo se ha tenido en cuenta el listado de compañías aéreas de bajo coste aprobado conjuntamente por AENA y el IET para el año 2007, que incluye las siguientes compañías: Virgin Express (Bélgica), Sterling European Airlines (Dinamarca), Ryanair (Irlanda), Myair, Volare Airlines (Italia), Transavia (Holanda), EasyJet Airline Co. Ltd, Jet2 (Channel Express), Flyglo-bespan (GSM), bmiBaby, Flybe, Air Scotland, Thomsonfly (Reino Unido), Air Berlin, German Wings, Hapag Lloyd Express (Alemania), Centralwings (Polonia), Easyjet Switzerland, FlyBaboo, Helvetic (Suiza), Norwegian (Noruega), Flyniki / NL Luftfahrt GMBH (Austria), Sky Europe (Eslovaquia), Smart Wings (República Checa), Wizz Air (Hungría), Blue Air (Rumania), Vueling, Clickair,

LTE International Airways (España) y Flyme (Suecia).

(5) Tanto para los gastos medios por persona como para los gastos medios diarios se han considerado únicamente los turistas que tuvieron su origen en mercados europeos, para poder comparar de manera más precisa la información, ya que las CBC operan principalmente en estos mercados.

(6) El gasto analizado a partir de ahora corresponde a los turistas internacionales que no contrataron previamente un paquete turístico a la hora de viajar a España, lo que nos permite incluir en el desglose del presupuesto total del viaje el gasto en transporte y el gasto en alojamiento.