

## EL IMPACTO DE LAS COMPAÑÍAS AÉREAS DE BAJO COSTE EN LA ACTIVIDAD TURÍSTICA DEL ÁREA DE INFLUENCIA DEL AEROPUERTO DE ALICANTE

Josep Antoni Ivars Baidal\* y Mariano Menor Muñoz\*\*

**Resumen:** El texto analiza la evolución del tráfico de pasajeros en el aeropuerto de Alicante, el proceso que ha conducido a su especialización en el tráfico de las compañías de bajo coste (CBC) y su impacto, tanto en la actividad turística del área de influencia del aeropuerto de Alicante como en la propia gestión aeroportuaria. El análisis advierte de una serie de cambios en la dinámica hotelera y una intensificación del modelo inmobiliario-turístico, como consecuencia de los cambios en el comportamiento de la demanda a los que ha contribuido la expansión del modelo de negocio de bajo coste. Desde el punto de vista de la gestión aeroportuaria, se estudia la adaptación del aeropuerto de Alicante a los requerimientos de las CBC y la estrategia competitiva de este aeropuerto en el nuevo contexto de mercado.

**Palabras clave:** compañías aéreas de bajo coste, gestión aeroportuaria, comportamiento turístico, movilidad, especialización inmobiliaria.

**Abstract:** This paper analyses the passenger traffic evolution at the airport of Alicante, the process that has led the airport to its specialization in the low cost carriers (LCC) traffic and the impact of such traffic, both in the tourist activity of the airport influence area and in the airport planning and management. The analysis points out a series of changes in the hotel dynamics and an intensification of the real estate-tourist model, as a result of the changes in the consumer behaviour influenced by the expansion of the low cost business model. From the airport management perspective, the adaptation of the Alicante airport to the LCC requirements and the competitive strategy of the airport in the new market context are both studied.

**Keywords:** low cost carriers, airport management, tourist behaviour, mobility, real estate specialization.

### I. INTRODUCCIÓN

Desde su puesta en funcionamiento en 1967, el aeropuerto de Alicante ha constituido un pilar básico del desarrollo turístico de su área de influencia al canalizar el flujo creciente de visitantes internacionales, claro exponente del proceso de consolidación del turismo de masas en el Mediterráneo. Las ventajas comparativas derivadas del clima, las playas y el nivel de precios requerían, necesariamente, una mejora de la conectividad con los principales mercados emisores europeos cuya pieza fundamental iba a ser

el aeropuerto ubicado al sur de la ciudad de Alicante, cerca del núcleo de El Altet (término municipal de Elche) (García-Tornel y Morales, 1998). La configuración del espacio turístico litoral de la provincia de Alicante y Murcia y su orientación hacia el turismo internacional, con una presencia desigual según los destinos, resulta indisoluble de la actividad del aeropuerto alicantino.

Desde su apertura, el aeropuerto muestra una clara especialización en el tráfico charter internacional, canalizado por tour opera-

\* Departamento de Análisis Geográfico Regional y Geografía Física. Universidad de Alicante.

\*\* Sociedad Concesionaria del Aeropuerto de Murcia S.A.

dores, y dirigido fundamentalmente a la ciudad de Benidorm, que se configura progresivamente como uno de los «destinos charter» con mayor oferta de alojamiento instalada del Mediterráneo. Gaviria *et al.* (1977) estimaron que Benidorm recibía, en 1972, el 9,3% de los turistas que viajaban a España en vuelos charter.

El crecimiento prácticamente ininterrumpido del tráfico internacional desde finales de los años sesenta se halla directamente relacionado con el incremento de la oferta de alojamiento hotelero y del parque de viviendas de uso turístico en el área de influencia del aeropuerto. Asimismo, los periodos turísticos recesivos, como el derivado del efecto retardado de la crisis del petróleo de 1973 en la demanda turística internacional hacia España, o el más reciente del tránsito de la década de los ochenta a los noventa, han repercutido, lógicamente, en la evolución del tráfico internacional de pasajeros. Por otra parte, el crecimiento inmobiliario en el área de influencia aeroportuaria ha mutado progresivamente la especialización originaria del tráfico charter, asociado a paquetes turísticos y alojamiento hotelero, por un flujo mayoritario de pasajeros extranjeros vinculados al turismo residencial y vacacional en alojamiento extrahotelero.

En este contexto evolutivo, la implantación de las denominadas «compañías aéreas de bajo coste» (CBC) en el aeropuerto de Alicante ha generado un nuevo escenario marcado por elevadas tasas de crecimiento en el periodo 2001-2004, que se han reducido en 2005-2006, y una sustitución del tráfico charter internacional, fundamentalmente británico, por el tráfico regular pro-

pio de las CBC. Desde el punto de vista cualitativo, la adquisición directa de los billetes por parte del consumidor final, generalmente a través de internet, ha provocado cambios en las pautas de comportamiento turístico que afectan a los tour operadores y, consecuentemente, a la oferta de alojamiento hotelera integrada en los paquetes turísticos tradicionales. Los cambios que se analizan a continuación reflejan el tránsito desde la que cabría denominar «era charter» a una nueva etapa de consumo turístico más autónomo e independiente que requiere la adaptación de empresas y destinos turísticos.

El análisis se centra en los flujos turísticos internacionales, los que han recibido la influencia directa de la actividad de las CBC, aunque conviene observar a corto-medio plazo la incidencia en la actividad turística de las rutas nacionales operadas por CBC.

## **II. EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO DE PASAJEROS EN EL AEROPUERTO DE ALICANTE: LA ESPECIALIZACIÓN EN EL TRÁFICO *LOW COST***

La evolución reciente del tráfico de pasajeros en el aeropuerto de Alicante está marcada claramente por la implantación y desarrollo de las compañías de bajo coste, cuyo origen se remonta, a la Pacific Southwest Airlines (a finales de los 40) para determinados autores, mientras que otros lo identifican con la estrategia de negocio de la Southwest Airlines en EEUU (al inicio de la década de los 70).

A principios de los 90, como consecuencia del proceso de desregulación vivido en Europa, el fenómeno del bajo coste cruza el Atlántico y comienza a extenderse en nuestro continente. Su evolución ha sido espectacular durante este periodo, pero todavía no ha alcanzado las cifras porcentuales sobre el tráfico total que se registran en EEUU. Según la información facilitada por la OAG (2006), los asientos ofertados por compañías aéreas de bajo coste en marzo de 2006 suponían el 23% en Europa frente al 27% de los EEUU, mientras que en Asia ya alcanzaban el 8%, área geográfica donde estas compañías presentan un considerable potencial de desarrollo, al igual que en la América central y meridional.

El origen del fenómeno del bajo coste en Europa se atribuye a la culminación del proceso de liberalización de transporte aéreo con la puesta en marcha del tercer paquete de medidas en 1997 (Vera, 2005), pero su enorme incidencia pone de manifiesto que su expansión obedece también a otros factores diferentes de los derivados de la aplicación del tercer paquete liberalizador. Estas compañías han revolucionado nuevamente el mercado en Europa y están consiguiendo que las compañías tradicionales, que han sobrevivido a otros procesos, tengan que cambiar sus estrategias, incluso creando sus propias compañías de bajo coste para poder competir en este nuevo escenario. Se podría afirmar que se asiste a un nuevo proceso liberalizador, pero esta vez regulado por el propio mercado.

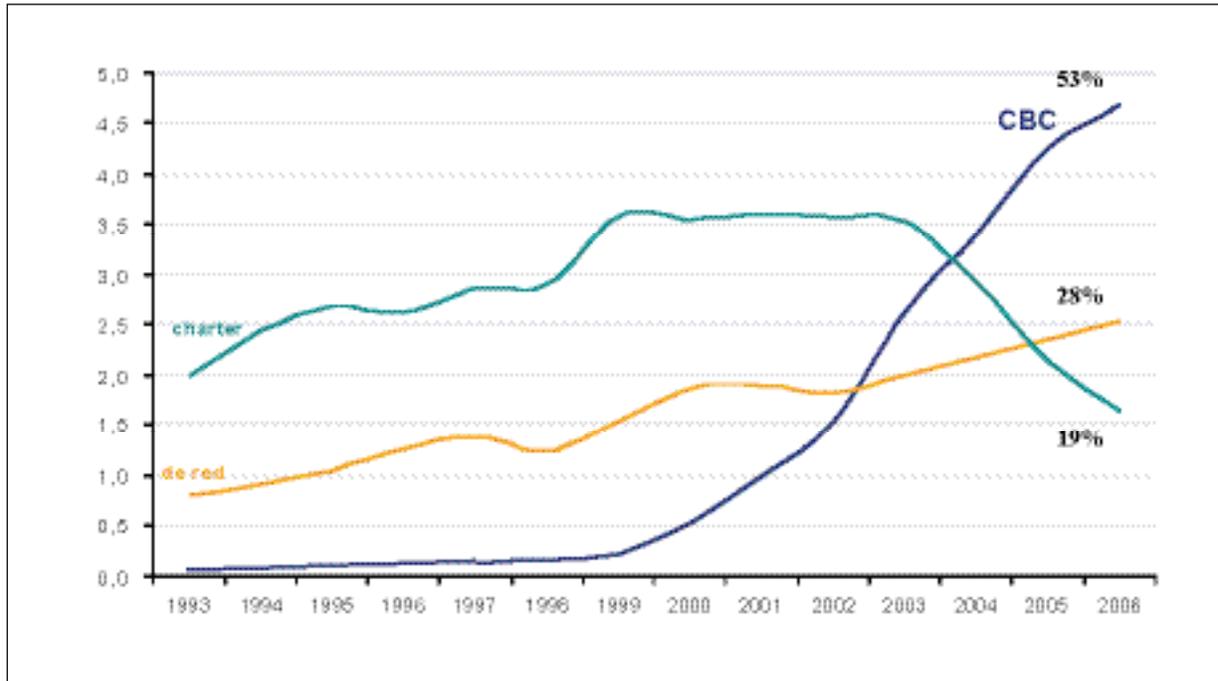
La evolución del tráfico del aeropuerto de Alicante hasta los años 90 corresponde a

un aeropuerto típicamente turístico, es decir, en torno al 70% de sus pasajeros utilizaban vuelos charter y el 30% restante, regulares o de red. A finales de los 90, y partiendo casi de cero, se produjo en Alicante la explosión del fenómeno del bajo coste. El porcentaje de las compañías de red se ha mantenido, pero se ha producido un vuelco en el otro 70%. Muchas compañías charter tradicionales han desaparecido, bien porque han dejado de operar, o bien porque se han acercado al esquema de las compañías regulares de bajo coste. Su hueco ha ido siendo ocupado por las compañías de bajo coste, pero con un gradiente de crecimiento mayor que el de decrecimiento de las charter. El resultado final ha sido de unos incrementos de pasajeros anuales muy por encima de los esperados. Esto ha llevado al aeropuerto de Alicante a duplicar su tráfico en siete años, pasando de aproximadamente 4 millones en 1997 a los 8 millones en 2003.

La figura 1 recoge la evolución mencionada por tipo de tráfico (compañías de red, charter y CBC) y muestra las cuotas correspondientes a 2006: el 53% de los pasajeros viajan en compañías de bajo coste, mientras que el 28% utilizan compañías de red y el 19% restante, compañías charter tradicionales.

Las principales compañías de bajo coste que han operado en el aeropuerto de Alicante en 2007 aparecen en la figura 2. Destaca la importancia de las compañías británicas, puesto que, además de Easyjet, que presenta el mayor volumen de pasajeros transportados (1,4 millones, el 15,1% del total), por encima de Iberia (927.000 pasa-

**Figura 1**  
**Evolución del tráfico de pasajeros en el aeropuerto de Alicante por tipo de compañía**

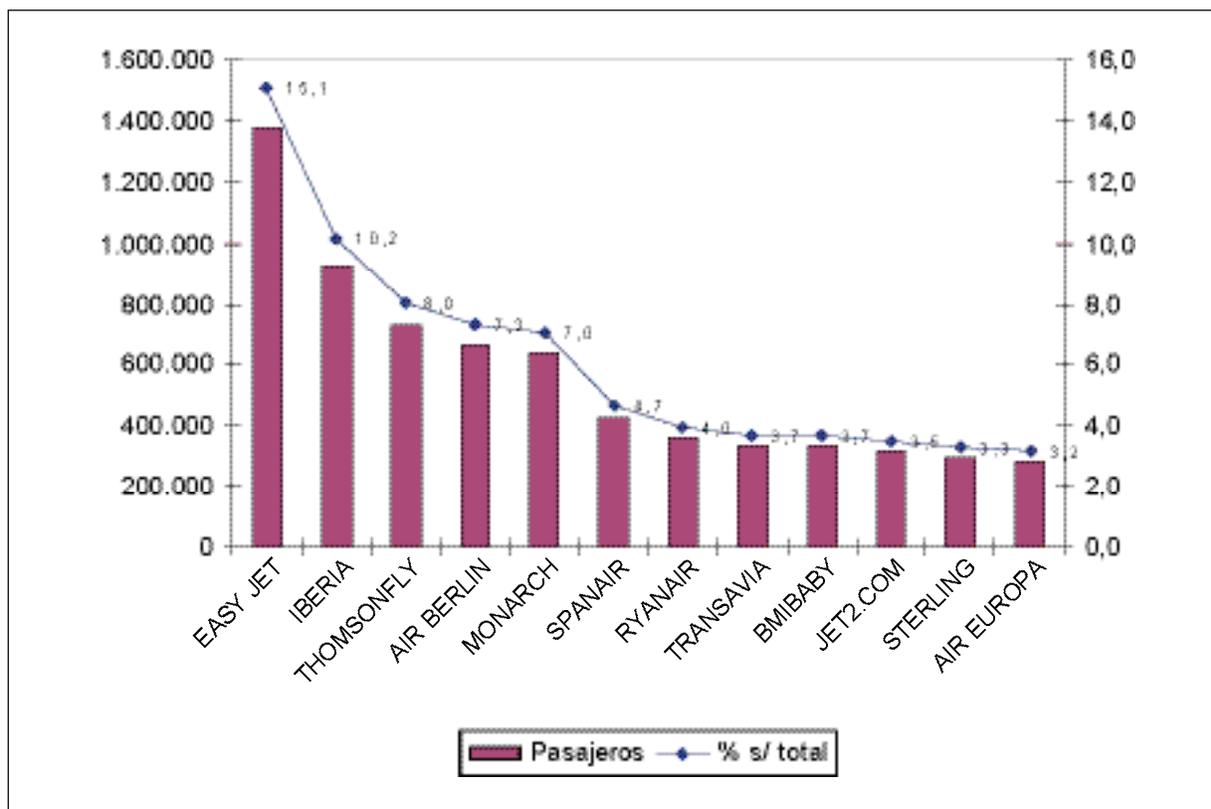


Fuente: Elaboración propia a partir de AENA-Aeropuerto de Alicante.

jeros y el 10,2% del total), concentran una cuota importante Thomsonfly (CBC del grupo TUI), Monarch y BMIBaby. Air Berlin es la principal compañía en las rutas con Alemania, además de los enlaces con su hub de Palma de Mallorca, mientras que Transavia y Sterling, con cuotas más modestas, canalizan los desplazamientos desde los mercados holandés y escandinavo, respectivamente. No obstante, el establecimiento de la base operativa de Ryanair

en el aeropuerto de Alicante, desde noviembre de 2007, ha incrementado la cuota de esta compañía sobre el total de pasajeros al 14% (sólo por debajo del 14,7% de Easyjet), en la evolución acumulada de pasajeros de enero a mayo de 2008. La presencia de esta compañía ha contribuido a incrementar la tasa anual de variación del número de pasajeros hasta el 14%, muy por encima de la tasa de variación interanual registrada desde 2004.

**Figura 2**  
**Pasajeros transportados por las principales compañías que operan en el aeropuerto de Alicante y cuota sobre el total de pasajeros (2007)**



Fuente: Elaboración propia a partir de AENA-Aeropuerto de Alicante.

### III. CAMBIOS EN LA DINÁMICA HOTELERA E INTENSIFICACIÓN INMOBILIARIO-TURÍSTICA

Indudablemente, el incremento del número de rutas y de la frecuencia de los enlaces que ha supuesto la implantación de las CBC en el aeropuerto de Alicante tiene una repercusión positiva en la actividad turística, patente en el incremento del

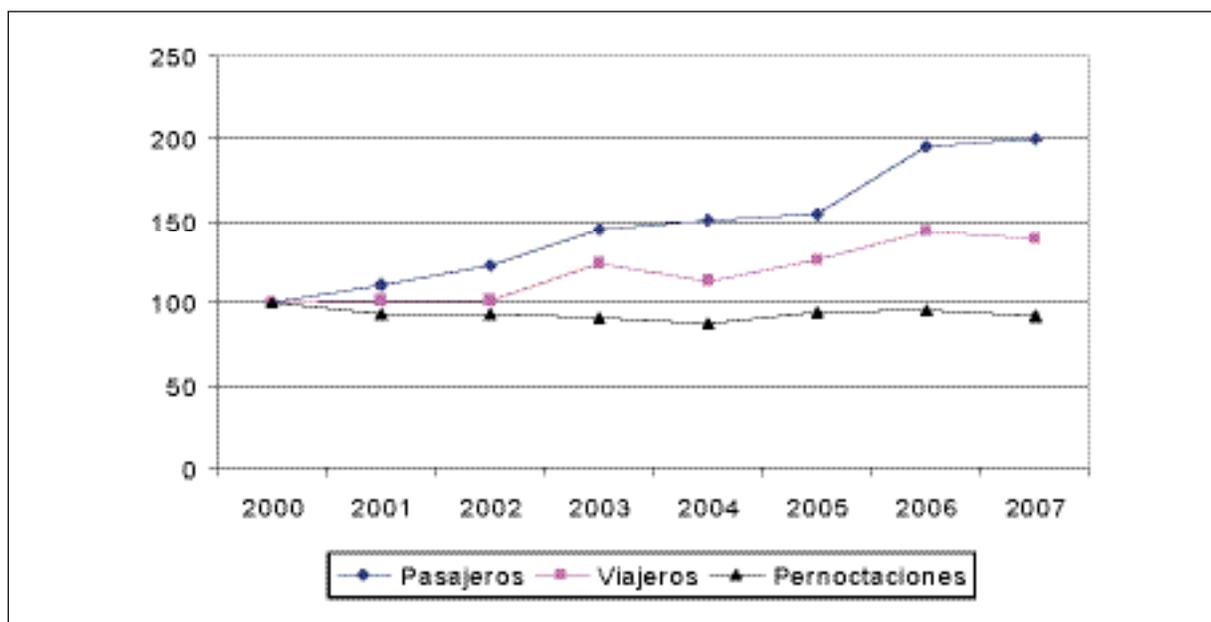
número de pasajeros internacionales. No obstante, si se compara la evolución del tráfico internacional con algunos parámetros básicos de la evolución de la demanda en establecimientos hoteleros de la provincia de Alicante se observa, en primer lugar, que el crecimiento ha sido más intenso en las llegadas aéreas que en los viajeros alojados en establecimientos hoteleros mientras que, en segundo lugar, se constata la evolución

negativa de las pernoctaciones de la demanda extranjera (figura 3). Esta última tendencia está relacionada con el descenso de la estancia media (7,8 días en 2000 frente a los 4,18 en 2007) y del grado de ocupación hotelera en plazas (del 76,2% en 2000 al 66,5% en 2007).

Aunque las características sociodemográficas de los pasajeros de CBC son análogas (IET, 2006; Vera, 2005), algunas pautas de comportamiento han variado respecto a los patrones turísticos tradicionales en la Costa Blanca, cambios que no se explican exclusivamente por la implantación de las

CBC, pero que éstas han contribuido a intensificar. La demanda hotelera internacional en el área de influencia del aeropuerto de Alicante alcanza 1,4 millones de viajeros (2005), de los cuales un 88% corresponde a la provincia de Alicante y un 12% a la Región de Murcia, servida también por el aeropuerto de Murcia-San Javier que, en 2005, alcanzó la cifra de 1,3 millones de pasajeros internacionales (entradas y salidas), transportados mayoritariamente por CBC (92,3% de las llegadas internacionales), en particular por la compañía Ryanair. Entre los destinos litorales, destaca Benidorm, que ha concentrado, en 2005, el

**Figura 3**  
**Evolución del tráfico internacional de pasajeros en el aeropuerto de Alicante, viajeros y pernoctaciones internacionales en la provincia de Alicante (2000 = 100)**



Fuente: Elaboración propia a partir de AENA e Instituto Nacional de Estadística.

53,5% de los viajeros en establecimientos hoteleros del área de influencia aeroportuaria, un destino tradicionalmente vinculado al turismo internacional canalizado por tour operadores que se ha visto afectado por el descenso en la venta de paquetes turísticos puesto que, según los datos de EGATUR (IET), el porcentaje de viajeros internacionales llegados al aeropuerto de Alicante con paquete turístico ha pasado del 36% (2003) al 24% (2006). Por otra parte, según la misma fuente, las llegadas internacionales de viajeros que se hospedaban en hoteles han decrecido del 38,5% (2003) al 28% del total (2006).

Estas tendencias ponen de manifiesto la creciente especialización inmobiliaria del turismo en el área de influencia del aeropuerto de Alicante aunque, lógicamente, el incremento absoluto del número de pasajeros también ha repercutido de manera positiva en la frecuentación hotelera. La organización independiente del viaje, facilitada por el uso de Internet, que utiliza el 72% de los pasajeros llegados al aeropuerto de Alicante para la consulta, reserva o pago de servicios turísticos (EGATUR-IET) y la utilización de CBC ha reforzado el uso del alojamiento extrahotelero, a la vez que genera nuevas oportunidades para la comercialización de la oferta hotelera y, cuando menos, obliga a una adaptación de este tipo de oferta a fórmulas de comercialización más flexibles que ya han adoptado los principales tour operadores europeos (*flexible o dynamic packaging*) y que repercutirá indetectablemente en sus proveedores.

El dinamismo inmobiliario del litoral y, paulatinamente, del prelitoral alicantino y

murciano ha generado un enorme parque de viviendas de potencial uso turístico vinculado al residencialismo de retirados extranjeros, a la segunda residencia de ciudadanos españoles y a un uso vacacional más o menos estacional. A partir del Censo de Población y Vivienda, podrían estimarse en torno a 1,3 millones de plazas de potencial uso turístico en el litoral alicantino y, según una estimación reciente de la Consejería de Turismo, Comercio y Consumo de la Región de Murcia (2006), 503.622 plazas en la Costa Cálida (La Manga, Mar Menor, Bahía de Mazarrón y litoral de Águilas). El asentamiento de residentes extranjeros provoca elevados porcentajes de población extranjera procedente de la UE en la provincia de Alicante, distinta de la inmigración por motivos laborales: 12,1% (2005); sin embargo, en la Región de Murcia, el predominio de la inmigración laboral explica el escaso porcentaje de ciudadanos extranjeros procedentes de la UE (2,5%, en 2005).

La demanda de transporte aéreo generada por el fenómeno residencial no se circunscribe a los residentes en España ya que estimula viajes, más o menos regulares, de familiares y amigos, un segmento (*VFR, Visiting Friends and Relatives*) que no debe pasar desapercibido en espacios turístico-residenciales. Así, entre las actividades realizadas por los turistas llegados al aeropuerto de Alicante destaca la visita a familiares, realizada por un 22,5% de los turistas, del mismo modo que un 26,1% se aloja en viviendas de familiares o amigos (EGATUR-2005, IET). Por otro lado, los residentes extranjeros suelen presentar una mayor frecuencia viajera al realizar desplazamientos con cierta regularidad a sus países de

origen, circunstancia que convierte la accesibilidad aérea en un criterio significativo para decidir la compra de un inmueble en el extranjero.

En este sentido, la mejora de la accesibilidad se ha convertido en un factor esencial para el mantenimiento de un intenso crecimiento inmobiliario en el litoral y prelitoral alicantino y murciano. Esta interrelación se constata claramente en las Directrices y el Plan de Ordenación del Litoral de la Región de Murcia, entre cuyas actuaciones estratégicas figura la construcción de un nuevo aeropuerto en Corvera y el desarrollo de la Marina de Cope, un complejo turístico-residencial construido *ex novo* con una capacidad para 60.000 personas en el litoral suroccidental murciano, con una marina interior y cinco campos de golf (Vera y Espejo, 2006). De este modo, el sur del área de influencia del aeropuerto alicantino estará servido en 2010 por tres aeropuertos internacionales en los que operarán de manera predominante las CBC, circunstancia claramente relacionada con las expectativas de crecimiento inmobiliario.

El fenómeno residencial ha contribuido a fijar población e incrementar el rango demográfico de municipios litorales y prelitorales pero la afluencia turística mantiene un patrón de comportamiento estacional. El incremento absoluto del tráfico aéreo ha aumentado el número de llegadas durante los meses de temporada baja pero persiste el pico de afluencia estival, si bien el tráfico aéreo en Alicante presenta una temporada alta extendida de abril a octubre respecto a la concentración de la demanda turística en los meses de verano. Lógicamente, existe

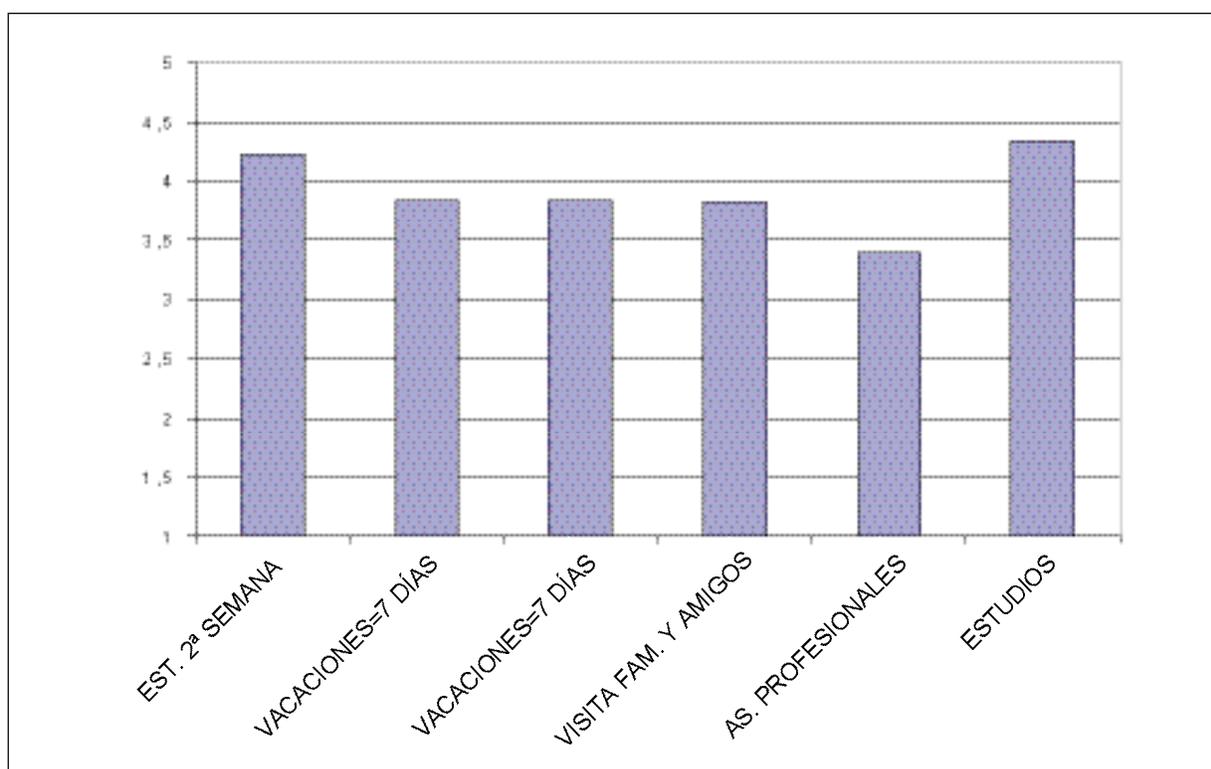
una interdependencia entre las llegadas aéreas y el atractivo del área de influencia del aeropuerto en temporada baja, de modo que los altos índices de ocupación de Benidorm durante todo el año, por ejemplo, han repercutido favorablemente en la demanda de transporte aéreo. En consecuencia, los indicios de un repunte de la estacionalidad en este destino afectarían negativamente al tráfico aeroportuario.

El incremento del número de rutas y la frecuencia de los enlaces favorece las estrategias de desestacionalización y diversificación de la oferta turística, sin embargo, el aeropuerto alicantino mantiene un elevado porcentaje de tráfico internacional con origen o destino Reino Unido (67,2% en 2004), a la vez que ha incrementado los enlaces con Alemania a través del hub de Air Berlin en Palma. Esta distribución del tráfico concuerda con los principales mercados de origen del turismo vacacional y residencial hacia el área de influencia del aeropuerto. En el caso británico, la actividad de las CBC confiere a las conexiones con este país un carácter de mercado prácticamente doméstico, una ventaja comparativa valiosa desde el punto de vista turístico y residencial. Por otra parte, el incremento de los enlaces y del número de pasajeros procedentes de países escandinavos como Noruega o Dinamarca, ciertamente con porcentajes reducidos sobre el tráfico internacional total, u Holanda, están relacionados con la actividad de las CBC en estos mercados. En este sentido, la apertura incipiente de nuevas rutas con Italia que ha iniciado Ryanair supone una interesante tendencia para favorecer la diversificación de los mercados de origen de la demanda turística.

La demanda generada por la implantación de las CBC es un factor difícil de cuantificar en un aeropuerto turístico que se ha beneficiado tradicionalmente de las tarifas bajas ofertadas por tour operadores, bien integradas en paquetes turísticos bien comercializadas como *seat only*. La encuesta realizada a 808 pasajeros con destino Reino Unido en el aeropuerto de Alicante, en junio de 2005, revela una percep-

ción generalizada del abaratamiento de las tarifas como consecuencia de la implantación de las CBC, menos significativa en el caso de los viajeros por motivos profesionales, que se traduce en una mayor propensión al viaje a/desde Alicante, superior entre los pasajeros que viajan por motivos de estudios y a la segunda residencia, y menor para los desplazamientos de tipo vacacional.

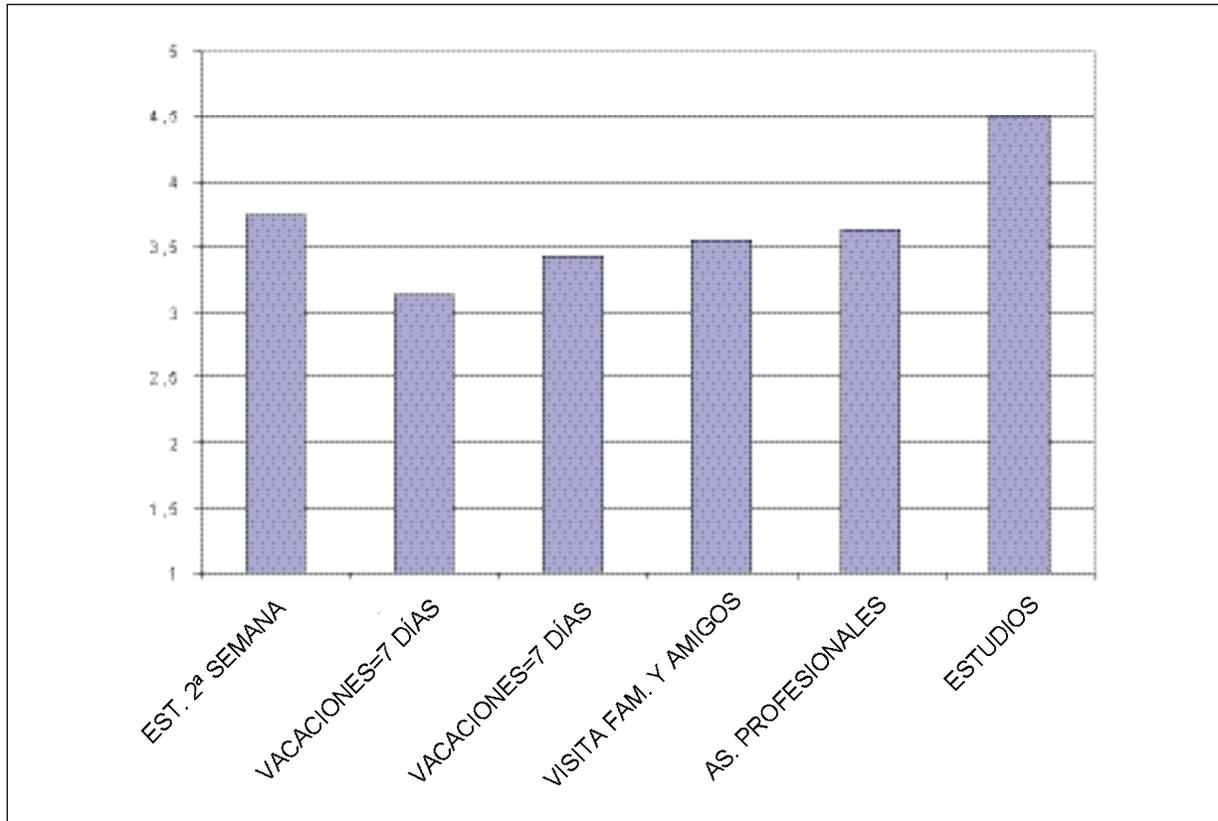
**Figura 4**  
**Las CBC han abaratado los precios con origen/destino Alicante**



Fuente: Elaboración propia a partir de Vera (2005).

Nota: Los gráficos recogen las respuestas a las proposiciones indicadas mediante una escala Likert: 1 (totalmente en desacuerdo) – 5 (totalmente de acuerdo).

**Figura 5**  
**“Viajo más a/desde Alicante desde que existen las CBC”**



Fuente: Elaboración propia a partir de Vera (2005).

Nota: Los gráficos recogen las respuestas a las proposiciones indicadas mediante una escala Likert: 1 (totalmente en desacuerdo) – 5 (totalmente de acuerdo).

#### **IV. LA ESTRATEGIA DEL AEROPUERTO DE ALICANTE EN EL NUEVO CONTEXTO DE MERCADO**

Los cambios en el mercado del transporte aéreo, que se han producido durante los últimos quince años, han condicionado el planteamiento estratégico del aeropuerto de

Alicante. Estos cambios han puesto sobre la mesa una serie de nuevas oportunidades que el aeropuerto está intentando aprovechar. Entre las más significativas cabe destacar las siguientes:

- Oportunidad de consolidar al de Alicante como un aeropuerto de referencia para las compañías de bajo coste. Sus condiciones de entorno lo hacen

idóneo para serlo. Se ubica en una zona turística con un benigno clima durante casi todo el año, y está rodeado de un desarrollo urbanístico de segundas residencias, tanto para españoles como para ciudadanos de la Unión Europea.

- Oportunidad de incremento de conexiones regulares con el mercado alemán y con el este de Europa. Aunque ha aumentado la oferta internacional regular, ésta se ha producido principalmente en el mercado británico. Los enlaces charter internacionales se han mantenido, pero también en el ámbito británico. Se puede deducir de lo anterior que existe una oportunidad de penetración en ciertos mercados, que por otra parte ya están funcionando mejor en otros destinos competidores de la Costa Blanca.
- También existe la oportunidad de aumentar las conexiones al resto de España. La oferta doméstica se ha desarrollado hasta ahora teniendo como objetivo principal Madrid, seguido de Barcelona. El resto de destinos está por explotar, por lo que podría haber oportunidades de desarrollo de nuevas rutas.
- Por último, también aparece la posibilidad de incrementar las conexiones a los grandes *hub* europeos. La red de enlaces del aeropuerto de Alicante tiene unas características que permiten estimar un importante potencial de desarrollo. Entre las más significativas está el dato de que el número de países

conectados con Alicante es del orden de la mitad que los conectados con otros grandes aeropuertos turísticos similares al de Alicante.

Ante las nuevas condiciones de mercado, el aeropuerto de Alicante se planteó en 2004 una adaptación de su estrategia. Partiendo de los datos que le aportaba su pasado, estudió su presente y redefinió su futuro con el fin de adaptarse a él lo antes posible. El resultado fue la necesidad de establecer un planteamiento estratégico acorde con la nueva situación, que le permitiera adelantarse a esos más que previsibles cambios que se iban a producir, y colocaran al aeropuerto en una situación que le diera la posibilidad de competir desde una posición de ventaja.

El trabajo para diseñar el nuevo planteamiento estratégico del aeropuerto de Alicante ha tenido dos partes. La primera ha significado redefinir su posicionamiento; y la segunda, el establecimiento de nuevos objetivos. En cuanto a su posicionamiento, el de Alicante pretende ser el principal aeropuerto de las compañías de bajo coste en el litoral este del Mediterráneo. Además quiere ser el aeropuerto de referencia para la población residente en las provincias de Alicante, Albacete y Murcia en sus desplazamientos comunitarios.

Para un aeropuerto que intente captar compañías de bajo coste, lo primero que tiene que saber es qué buscan este tipo de compañías. Estos operadores buscan, sobre todo, eficiencia operativa: tasas aeroportuarias bajas y procesos de operación rápidos y sencillos.

Una vez definido el posicionamiento del aeropuerto de Alicante, y conocido lo que demanda el mercado, en especial el segmento del bajo coste, hubo que fijar una serie de objetivos. Éstos se basan en seis áreas diferentes, pero totalmente complementarias.

El primero de ellos es la adaptación de la capacidad aeroportuaria a la demanda, mediante la construcción de las infraestructuras necesarias. Cuando en 2010 se acabe este proceso de adaptación, el aeropuerto podrá absorber más de 40 movimientos por hora, con un ratio capacidad / demanda por encima de 1 y con un adecuado nivel de calidad (B en terminología IATA). Pero la adaptación de la capacidad a la demanda no se va a conseguir en un solo paso. Ajustes ya realizados en la infraestructura existente han permitido pasar de los históricos 18 movimientos por hora a 20 en 2006. Además, con la entrada en servicio en marzo de 2007 de la Terminal de pasajeros llamada T2, se ha pasado de esos 20 movimientos por hora a 24, lo que ha supuesto un incremento de capacidad del 33% desde 2005 a 2007.

El gran salto se dará en 2010. Será el año de la puesta en operación de las obras englobadas bajo el nombre de Nueva Área Terminal (NAT), cuyo importe final superará los 400 millones de euros. Al inicio de la próxima década se estará en disposición de atender un tráfico de aproximadamente 20 millones de pasajeros por año con una elevada calidad.

El segundo objetivo tiene relación con una intervención activa en la captación de

tráfico. Ya hace varios años que en la mayoría de los aeropuertos europeos se está trabajando muy intensamente en buscar tráfico en el mercado. Uno de los que faltaba era el de Alicante, que bajo la muy discutible premisa de estar saturado, no había dado ese paso. Desde hace dos años, y apoyándose en el progresivo aumento del 33% de su capacidad, se han desarrollado iniciativas buscando nuevos destinos y nuevas compañías. Las informaciones que han aparecido últimamente en los medios de comunicación locales, tanto desde la óptica del establecimiento de nuevas rutas, como del inicio de actividad de nuevas compañías, constituyen una muestra de los resultados obtenidos.

También se está invirtiendo mucho esfuerzo en el intento de que se establezcan en Alicante bases operativas de compañías de bajo coste. Para ello, se mantienen negociaciones con las compañías potencialmente interesadas, ofreciéndoles todas las facilidades que el aeropuerto dispone. Entre ellas cabe destacar, no sólo las infraestructuras que necesitan para desarrollar su actividad, sino también los estudios para el desarrollo de nuevos mercados, así como el desarrollo de nuevas rutas de alta capacidad, mediante las herramientas más avanzadas de marketing aeroportuario. Como consecuencia de esta estrategia, Ryanair ha establecido una base operativa en el aeropuerto de Alicante en noviembre de 2007 y, en junio de 2008, conecta Alicante con 24 aeropuertos europeos. Otros segmentos de especial interés, con buenas expectativas en un aeropuerto como el de Alicante, son el de la aviación comercial de corto radio y la de negocios.

El tercer objetivo está relacionado con la mejora del servicio que se presta a las compañías aéreas. Este apartado engloba la reducción de los tiempos de escala, la facilitación de instalaciones a compañías y demás participantes en el proceso aeroportuario, así como el fomento de la competencia entre las compañías de *handling*. Este último aspecto merece una breve mención especial.

Todos los aeropuertos españoles, menos cuatro, tienen dos licencias de agentes de *handling*. Alicante es uno de esos cuatro en los que hay operando una tercera empresa de *handling*. Los otros tres aeropuertos son Madrid-Barajas, Barcelona y Málaga. Las consecuencias de esta tercera licencia son, en primer lugar, un aumento de la competencia y, como consecuencia de ello, una bajada en las tarifas, que en el caso de Alicante ha sido del orden del 50%. Por otra parte, los nuevos contratos de *handling* llevan una componente de condiciones de calidad muy altas. En definitiva, se aumenta la calidad reduciendo drásticamente el precio final de la escala. Esto es lo que han venido demandando las compañías aéreas, en especial las de bajo coste. A pesar del poco tiempo que se está trabajando con el esquema de tres operadores de *handling*, ya se ha podido ver los primeros resultados. Algunas compañías de bajo coste, que tenían como condición indispensable para operar en Alicante hacerse ellas mismas el *handling*, ya han cambiado de opinión al encontrarse un mercado que les ofrece una calidad y precio adecuados.

El cuarto objetivo tiene que ver con la introducción progresiva de mejoras en la

propia gestión aeroportuaria. La orientación al cliente, al negocio aeroportuario y la adaptación de los recursos humanos a los nuevos requerimientos son los tres pilares básicos sobre los que se sustenta este objetivo. La orientación al cliente se fundamenta en una intensa colaboración con las compañías aéreas, y en la búsqueda de soluciones para atender sus nuevas necesidades. En cuanto al negocio aeroportuario, se trata de atender y destinar más recursos a las principales líneas de negocio, sin descuidar el resto. La adaptación de los recursos humanos incluye el desarrollo del equipo directivo, incluso con la incorporación de nuevos perfiles profesionales, y una mayor implicación de todos los trabajadores en los servicios que presta el aeropuerto.

El quinto objetivo se refiere a la necesidad de que exista una coordinación con las entidades locales. En esta línea se está trabajando con la Cámara de Comercio de Alicante en la búsqueda, tanto de nuevos mercados (países del este de Europa, norte de África, etc.) como de nuevos segmentos (aviación general, ferias, congresos, etc.). También se debe profundizar más en la colaboración con los organismos locales y autonómicos, responsables de la planificación del resto de las infraestructuras, ya que éste es el único camino para conseguir una mejora de la intermodalidad de los transportes. Como último aspecto de esta coordinación, cabe destacar la existente con la Institución Ferial Alicantina (IFA). Las sinergias del aeropuerto y de IFA son enormes de cara al futuro.

El sexto y último objetivo es, quizás, el más importante desde el punto de vista del

éxito de la estrategia planteada. En primer lugar porque engloba, en cierta manera, a todos los anteriores; y, en segundo lugar, porque será el punto de partida del futuro aeropuerto. Se trata de la puesta en marcha con éxito de la Nueva Área Terminal en 2010. En esa fecha, todos los cambios mencionados deberán estar dando resultados positivos: el incremento de la capacidad, que deberá ser gestionada correctamente; la captación de mayor volumen de tráfico; o la adaptación de los servicios a las necesidades de los distintos clientes del aeropuerto.

La gestión aeroportuaria deberá ser la idónea para afrontar los cambios que se puedan producir en el mercado. En definitiva, la puesta en marcha con éxito de las nuevas instalaciones deberá marcar un punto de inflexión en la vida del aeropuerto de Alicante. De ser un aeropuerto de tipo medio, sin un planteamiento de marketing aeroportuario, se deberá convertir en un centro de negocio y de transporte con capacidad para atraer tráfico en un mercado en el que, por primera vez en su ya larga historia, el aeropuerto de Alicante va a tener que competir con otros modos de transporte y, sobre todo, con otros aeropuertos.

## **V. CONCLUSIONES**

La expansión del tráfico aéreo en compañías de bajo coste constituye uno de los factores de cambio más significativos en la dinámica reciente del turismo internacional en el área de influencia del aeropuerto de Alicante. El posicionamiento estratégico del aeropuerto alicantino, que aspira a convertirse en el principal aeropuerto de las

compañías de bajo coste en el litoral este del Mediterráneo y la ampliación de su capacidad hasta los 20 millones de pasajeros anuales en 2010, genera nuevas oportunidades para la actividad turística, cuyo aprovechamiento requiere mayor reflexión y acción estratégica por parte de las empresas y los destinos turísticos. La mejora y ampliación de la infraestructura aeroportuaria debe completarse con la integración del transporte ferroviario en la nueva terminal de pasajeros, con el fin de mejorar su conectividad con el entorno metropolitano de Alicante y Elche, y con las áreas turísticas del litoral.

Desde el punto de vista de la política turística, se abren nuevas posibilidades para la diversificación de la oferta y de los mercados turísticos que exigen nuevas modalidades de promoción y apoyo a la comercialización, entre las que cabe destacar el apoyo a los Comités de Rutas, las iniciativas innovadoras de marketing en internet, e, incluso, cuando convenga, los acuerdos de colaboración con compañías aéreas, siempre de acuerdo con las determinaciones de la Comisión Europea a tal efecto y los principios de publicidad, libertad de competencia y transparencia en la aplicación de los fondos públicos.

La «despaquetización» del consumo turístico obliga a una mejor adaptación a pautas de consumo más personalizadas y flexibles que han redefinido las relaciones entre los tour operadores y las empresas proveedoras de servicios (hoteles fundamentalmente, pero también compañías de transporte terrestre o agencias de viaje receptoras). La cooperación empresarial y

la colaboración público-privada revisten indudable interés para garantizar una mejor adaptación a los nuevos patrones de consumo turístico. En este ámbito, resulta aconsejable ampliar los estudios de mercado con el fin de mejorar el conocimiento cuantitativo y cualitativo de la evolución de demanda, punto de partida para emprender acciones innovadoras de comercialización.

La especialización inmobiliaria del turismo en el área de influencia del aeropuerto se ve reforzada por el incremento de la accesibilidad aérea, un factor fundamental para la adquisición de inmuebles y el asentamiento de residentes extranjeros. La consolidación del modelo residencial resulta incuestionable y obedece a una conjunción de factores, entre los que cabe considerar las buenas conexiones, sobre todo, con el mercado británico y alemán, sin embargo, la propensión al uso de la oferta extrahotelera entre los clientes de compañías de bajo coste no debería traducirse en una desaceleración de la demanda hacia los establecimientos turísticos reglados (hoteles, apartamentos turísticos, etc.), oferta estratégica desde el punto de vista de la desestacionalización y de la consolidación de productos turísticos específicos (congresos, golf, náutico, etc.). Además del impacto medioambiental derivado del elevado crecimiento urbanístico, una excesiva especialización inmobiliaria del modelo turístico también conllevaría efectos negativos en la rentabilidad económica y social del mismo.

Por otra parte, la previsible penetración de las compañías de bajo coste en las rutas domésticas abre nuevas posibilidades que conviene analizar conjuntamente con la

puesta en funcionamiento del corredor ferroviario de alta velocidad Madrid-Alicante-Murcia. La mejora de la accesibilidad se traduce igualmente en un impacto positivo, particularmente relevante para determinados segmentos de demanda como el turismo de negocios y reuniones, entre otros.

En suma, la implantación de las compañías de bajo coste y la ampliación de la capacidad aeroportuaria generan expectativas favorables de crecimiento y diversificación de la actividad turística en el área de influencia del aeropuerto de Alicante. Aunque la dinámica del mercado condicionará la evolución del tráfico aéreo y de la propia actividad turística, la comprensión de los efectos de las compañías de bajo coste en las áreas turísticas se convierte en un factor esencial para la adaptación de empresas y destinos a los nuevos patrones de comportamiento turístico que estas compañías han contribuido a generar.

## BIBLIOGRAFÍA

- CONSEJERÍA DE TURISMO, COMERCIO Y CONSUMO DE LA REGIÓN DE MURCIA (2006): «El alojamiento privado de uso turístico en la Región de Murcia», disponible en: [www.carm.es/ctyc/turismo](http://www.carm.es/ctyc/turismo).
- GARCÍA-TORNEL, F. y MORALES GIL, A. (dirs.) (1998): *Potencial de captación y generación de tráfico del aeropuerto de Alicante*, Madrid, Ed. Civitas.
- GAVIRIA, M. et al. (1977): *Benidorm, ciudad nueva*, Madrid, Editora Nacional, 2 vols.
- INSTITUTO DE ESTUDIOS TURÍSTICOS (2006): «Las compañías aéreas de bajo coste en España en

2005», Madrid, IET, disponible en [www.iet.tourspain.es](http://www.iet.tourspain.es).

OAG (2006): «European Low Cost Carriers White Paper», disponible en <http://www.oag.com>.

VERA REBOLLO, J. F. (dir) (2005): «Análisis del impacto de las compañías de bajo coste en el perfil del viajero del aeropuerto de Alicante», AENA-Aeropuerto de Alicante.

VERA REBOLLO, J. F. y ESPEJO MARÍN, C. (2006): «El papel de los instrumentos de planificación en las dinámicas productivas y territoriales: las Directrices y el Plan de Ordenación del Litoral de la Región de Murcia», en Romero, J. y Farinós, J. (eds), *Gobernanza territorial en España*, Valencia, Universidad de Valencia, pp. 61-79.