

Las compañías chárter en España (2004-2019): ¿el fin de un modelo de negocio fordista?

David RAMOS-PÉREZ

SHNB



SOCIETAT D'HISTÒRIA
NATURAL DE LES BALEARS

XVII INTERNATIONAL COLOQUIUM
ON TOURISM AGE-IGU



Ramos-Pérez, D. 2020. Las compañías chárter en España (2004-2019): ¿el fin de un modelo de negocio fordista? *In*: Pons, G.X., Blanco-Romero, A., Navalón-García, R., Troitiño-Torralba, L. y Blázquez-Salom, M. (eds.). Sostenibilidad Turística: *overtourism vs undertourism*. *Mon. Soc. Hist. Nat. Balears*, 31: 431-444. ISBN 978-84-09-22881-2. Palma (Illes Balears).

La literatura académica pronostica desde inicios del siglo XXI la desaparición de las compañías chárter en las rutas de corto y medio alcance y su sustitución por operadores de bajo coste debido al declive de los paquetes turísticos. Esta aportación ofrece una aproximación cuantitativa a dicho proceso partiendo de un planteamiento metodológico que cuestiona la equivalencia habitualmente establecida entre el tráfico aéreo no regular y el tráfico de las compañías chárter. Los resultados obtenidos muestran un declive menos intenso de las aerolíneas chárter del que apuntan las cifras de tráfico no regular en aquellos aeropuertos españoles donde fueron dominantes antes de la liberalización, aunque con notables diferencias entre los mismos que atienden a diversos factores. Este declive de las compañías chárter es paralelo al auge de los paquetes turísticos observado durante los últimos años, lo que evidencia la creciente disociación entre ambos fruto de la mayor flexibilidad introducida por los turoperadores y de la creciente hibridación entre los modelos de negocio de las aerolíneas.

Palabras clave: Transporte aéreo, liberalización, chárter, bajo coste, paquete turístico.

CHARTER AIRLINES IN SPAIN (2004-2019): THE END OF A FORDIST BUSINESS MODEL? Since the beginning of the 21st century, academic literature has predicted the end of charter airlines on short- and medium-range routes and their replacement by low-cost operators due to the decline in package tours. This paper offers a quantitative approach to this process based on a methodological approach that questions the equivalence usually established between non-scheduled air traffic and charter traffic. Main results obtained show a less intense decline of charter airlines than showed by non-scheduled traffic figures in those Spanish airports where they were dominant before liberalization. However, notable differences between them arise due to different reasons. This decline in charter airlines is parallel to the boom in package tours observed over the last few years, evidencing the growing disconnection between both of them. Greater flexibility introduced by tour operators and the growing hybridization between the business models of the airlines after liberalization are main reasons explaining that dissociation.

Key words: Air transport, liberalization, charter airlines, low cost, package holidays.

David RAMOS-PÉREZ. Departamento de Geografía, Universidad de Salamanca, C/ Cervantes, s/n, 37002 Salamanca. a13004@usal.es

Recepción del manuscrito: 9-junio-2020; revisión aceptada: 6-agosto-2020.

Introducción

La desaparición de las compañías aéreas chárter en las rutas europeas de corto y medio alcance fue ampliamente pronosticada por la literatura académica desde inicios del siglo XXI. La liberalización del mercado comunitario y el declive de los paquetes turísticos facilitarían su sustitución por operadores de bajo coste, mejor adaptados a la flexibilidad requerida por las prácticas individualizadas del turismo postfordista. Aunque la reciente quiebra del turoperador Thomas Cook y de algunas compañías aéreas asociadas indicarían lo acertado de dichas previsiones, no debe olvidarse el auge experimentado por los paquetes turísticos durante los últimos años ni la pervivencia de aerolíneas especializadas en la canalización de turistas hacia los destinos del litoral mediterráneo.

Partiendo de esa aparente contradicción, la comunicación tiene como objetivo básico el estudio de la demanda canalizada por las compañías chárter (actualmente *leisure airlines*) que han operado entre España y los mercados emisores europeos entre 2004 y 2019. Con ello mejora la comprensión de la concurrencia entre estos operadores y las compañías de bajo coste, uno de los procesos derivados de la liberalización del mercado comunitario del que se tiene un menor conocimiento empírico. También pretende demostrar la existencia de un malentendido conceptual respecto al término chárter tras la liberalización del mercado, que ha derivado en una utilización equívoca de las variables tráfico regular y no regular que suministran las estadísticas oficiales de transporte aéreo y en una sistemática infrarrepresentación de las compañías chárter. La comunicación aclara esa confusión terminológica y plantea la existencia de una relación cada vez menos estrecha entre paquetes turísticos y compañías chárter. Posteriormente se procede a una evaluación de la cuota de mercado de estas compañías en los aeropuertos españoles donde habían sido dominantes antes de la liberalización, recurriendo a las estadísticas de AENA que permiten una desagregación del tráfico aéreo por compañías y aeropuertos para el periodo estudiado.

Los resultados obtenidos son un primer paso para caracterizar la secuencia temporal del proceso de sustitución de las compañías chárter por las de bajo coste en función del tipo de mercados emisores, la distancia a recorrer, el tamaño de la demanda existente y el grado de liberalización del mercado en la cuenca Mediterránea.

De compañías chárter a *leisure airlines*: algunas precisiones conceptuales

La eclosión de la movilidad aérea ligada a la práctica turística está claramente asociada en Europa al *Acuerdo multilateral relativo a derechos comerciales de los servicios aéreos no regulares europeos*, aprobado en París en 1956. En ese momento, el conocido como *Acuerdo de París*, firmado por 19 países¹ miembros de la Conferencia Europea de Aviación Civil (CEAC), permitió una cierta liberalización de la arquitectura para el funcionamiento de la aviación civil internacional definida por el Convenio de Chicago de 1944. Los acuerdos bilaterales de servicios aéreos fueron el mecanismo estipulado en dicho Convenio para el establecimiento de conexiones aéreas entre Estados, determinándose en los mismos

¹ Los países firmantes del *Acuerdo de París* fueron Alemania, Austria, Bélgica, Dinamarca, España, Finlandia, Francia, Irlanda, Islandia, Italia, Luxemburgo, Noruega, Países Bajos, Portugal, Reino Unido, Suecia, Suiza, Turquía y Grecia, aunque este último nunca llegó a ratificar formalmente el mismo.

varios aspectos relacionados con las rutas aéreas internacionales, desde los pares de ciudades entre los que podían ofrecerse los vuelos hasta la frecuencia y la capacidad máxima de asientos, pasando por el número de compañías que cada Estado podía autorizar o las tarifas a aplicar. Los vuelos operados de acuerdo a dichos parámetros, básicamente las conexiones aéreas entre las principales ciudades de los países afectados, recibieron la denominación de vuelos *regulares*. El resto de vuelos recibió la consideración de *no regulares*, aunque apenas fueron tratados en el Convenio (artículo 5), pues se consideró que su número sería escaso.

Por tanto, los enlaces entre los mercados emisores y los destinos turísticos que interesaban a las agencias de viajes y turoperadores de la época no podían ofrecerse sino a través de vuelos no regulares. Y aunque esos vuelos no regulares podían ser operados de manera más flexible que los regulares, necesitaban ser autorizados por los Estados involucrados. El *Acuerdo de París* eliminó la necesidad de dicha autorización, sustituyéndola por una notificación administrativa, siempre y cuando los vuelos previstos afectaran a países firmantes, fueran operados por aerolíneas de dichos países, tuvieran la condición de “vuelos internacionales por remuneración o alquiler, distintos de los servicios aéreos internacionales regulares” y se ajustaran a alguna de las seis actividades previstas en el artículo 2 del *Acuerdo*, entre las que se encontraba el “transporte de pasajeros entre regiones que no tengan enlace razonablemente directo mediante servicios aéreos regulares” (BOE, 1961). En esos vuelos no regulares estaba prohibida la venta directa de asientos, prerrogativa limitada los vuelos regulares de las rutas establecidas en los acuerdos bilaterales.

El *Acuerdo de París* propició el nacimiento de las compañías chárter europeas, es decir, de las aerolíneas especializadas en el alquiler de su capacidad a agencias de viajes y turoperadores, quienes conformaban *paquetes* en los que se ofrecía a los potenciales turistas transporte, alojamiento y manutención a precios reducidos en un determinado destino y por tiempo limitado. Ello dio lugar a un modelo de negocio que ha perdurado hasta la actualidad al posibilitar la aplicación de los principios del fordismo a la industria turística (Lyth, 2009), constituyendo la masificación de la cuenca Mediterránea un claro corolario. Lo que además permite comprender por qué estas compañías llegaron a canalizar a finales de los años setenta del siglo pasado más del 40% del tráfico aéreo internacional existente entre los países miembros de la CEAC (ECMT, 1980), llevando a una identificación casi completa entre un modelo de negocio (compañías chárter) y un tipo de servicio aéreo (no regular). Esa equiparación fue esencialmente válida hasta la entrada en vigor del tercer paquete de medidas liberalizadoras del transporte aéreo en el mercado comunitario en 1992, fecha a partir de la cual la distinción entre vuelos regulares y no regulares carece de cualquier trascendencia a la hora de programar un servicio aéreo internacional dentro de la UE.

Desde principios de siglo algunos autores han planteado numerosos interrogantes sobre el futuro de los operadores chárter (Buck y Lei, 2004; O’Connell y Bouquet, 2015; Williams, 2001). Apuntan que las compañías chárter no podrán resistir la presión competitiva de los operadores de bajo coste aparecidos tras la liberalización en las rutas de corta y media distancia, especialmente si la demanda de viajeros independientes crece a costa de aquellos que optan por paquetes turísticos. Más matizada es la posición de Doganis (2010) pues señala que las compañías chárter tendrán futuro en ciertas rutas de

media distancia, como las conexiones con un elevado volumen de tráfico de pasajeros entre las grandes ciudades emisoras europeas y los principales destinos turísticos del Mediterráneo o los enlaces estacionales con poco tráfico desde esos mercados emisores hacia pequeños destinos insulares y/o periféricos relativamente aislados.

Sin embargo, el análisis que sustenta estos planteamientos se centra casi exclusivamente en la evolución reciente del mercado emisor británico (Taylor, 2016) y además únicamente recurre a los datos de tráfico no regular para demostrar el declive de las compañías chárter en las rutas de corta y media distancia. Al mantener la identificación entre tráfico no regular y compañías chárter se obvia que la mayor parte de las operaciones de estas aerolíneas se computan como tráfico regular tras la liberalización comunitaria, ya que habitualmente comercializan directamente una parte de su oferta de asientos, lo cual introduce un sesgo notable a la hora de evaluar la cuota de mercado de tipo de compañías (Ramos-Pérez y Dobruszkes, 2019), tal y como se observa en un estudio reciente sobre el caso español (Castillo-Manzano *et al.*, 2017).

La tendencia a la individualización de los viajes es una realidad, impulsada no tanto por un cambio de hábitos y preferencias del turista como sostiene Urry (1990), sino sobre todo por la creciente *mcdonaldización* de la sociedad, que asegura desplazamientos turísticos previsibles, eficientes, calculados y controlados al margen de los paquetes (Ritzer y Liska, 1997). Pero no es menos cierto que los paquetes turísticos están lejos de haber desaparecido, apreciándose incluso un claro crecimiento de los mismos desde 2009, tal y como se comprueba analizando mercados emisores maduros como el Reino Unido (Ramos-Pérez y Dobruszkes, 2019). Dichos paquetes ya no están exclusivamente asociados a un viaje en avión con una compañía chárter, porque tanto los operadores de bajo coste como los de red participan activamente en este negocio. Aun así continúan existiendo ciertas aerolíneas en Europa que transportan mayoritariamente pasajeros que han adquirido un paquete turístico y cuya red de conexiones está claramente influenciada por las necesidades de los contratos firmados con los turoperadores que adquieren su capacidad (Doganis, 2010).

Estas antiguas compañías chárter, a las que resulta cada vez más común denominar *leisure airlines* o *holiday airlines* (DLR, 2008), han experimentado ciertas transformaciones al objeto de hacer frente a las presiones competitivas apuntadas, configurando un modelo híbrido que combina elementos propios de las aerolíneas de bajo coste con otros heredados de su tradicional vinculación con los turoperadores (Papatheodorou y Lei, 2006). Así, aunque las aerolíneas centradas exclusivamente en la venta de su capacidad a los turoperadores aún existen y sus tráficos continúan considerándose no regulares, la mayoría de las antiguas compañías chárter ahora transportan en una proporción variable tanto pasajeros independientes como vinculados a paquetes de vacaciones de uno varios operadores. Un claro ejemplo es el de Condor, que en 2007 vendía el 40% de su capacidad a Thomas Cook, el turoperador al que pertenecía, mientras el 24% era adquirido por otros turoperadores y el 36% restante se vendía directamente al cliente (Doganis, 2010).

¿Cómo rastrear a las *leisure airlines* en las estadísticas oficiales de tráfico aéreo?

La caída del peso del tráfico no regular en los aeropuertos españoles a partir de 1994, un año después de la entrada en vigor del último paquete liberalizador del transporte aéreo comunitario, no se explica por una desaparición repentina de las compañías chárter o una transformación radical su modelo de negocio, especialmente cuando no se observa un desplome de dicho tráfico en términos absolutos (Fig. 1).

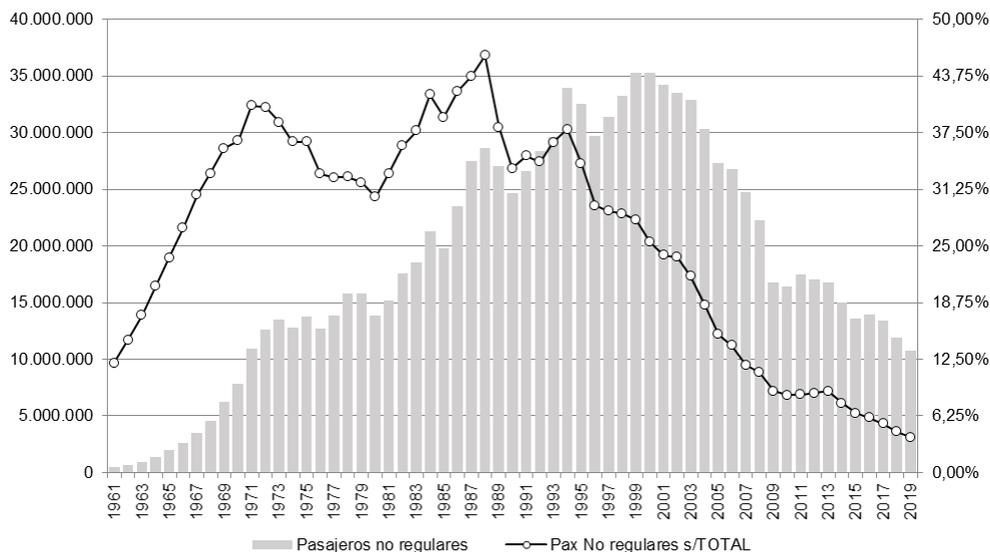


Fig. 1. Evolución del tráfico internacional no regular en los aeropuertos españoles (1961-2019). Elaborado a partir de las cifras oficiales de tráfico de la Dirección General de Aviación Civil.

Fig. 1. *Non-scheduled international traffic at Spanish Airports (1961-2019) based on data computed from Spanish Directorate for Civil Aviation.*

Al analizar las repentinas quiebras del tráfico no regular en algunos aeropuertos se observa como el ascenso del tráfico regular no puede relacionarse con la irrupción de nuevas aerolíneas, sino con un simple cambio en la categorización del tráfico de los operadores preexistentes. Lo que ocurrió entre 1994 y 1996 en los aeropuertos españoles es que los pasajeros transportados por la mayoría de las compañías chárter alemanas dejaron de ser considerados *no regulares* y pasaron a tener la condición de *regulares* en las estadísticas de AENA. Pero no sucedió lo mismo con las aerolíneas del Reino Unido, Bélgica, los Países Bajos o Suecia, cuyos pasajeros continuaron siendo etiquetados como *no regulares*. Aunque las compañías chárter alemanas ya vendían asientos al margen de los paquetes turísticos antes de la liberalización (*seat-only*), algunas aerolíneas de los países mencionados también procedían de forma similar, como Transavia. Ello evidencia que a partir de esas fechas la distinción entre servicios *regulares* y *no regulares* de las estadísticas oficiales no permite conocer la evolución seguida por las compañías chárter ni su peso real en el tráfico de los aeropuertos donde operan.

Eliminar el sesgo introducido por esta equiparación estadística implica conocer el volumen de tráfico canalizado por las compañías chárter a partir de la liberalización que ha sido clasificado como regular. La reconstrucción de las series a partir de los datos de tráfico desagregados por compañías es la única de forma de aproximarse a dicha cuestión. Solo así puede restarse el tráfico imputable a las compañías chárter de los servicios regulares para añadirlo a las cifras de los servicios no regulares, asumiendo que éstos se corresponden en los aeropuertos con los que vamos a trabajar con operaciones exclusivamente vinculadas a la comercialización de paquetes turísticos.

La sociedad mercantil de participación estatal AENA, heredera del homónimo ente público empresarial encargado de la gestión de los aeropuertos de interés general españoles desde el año 1991, elabora al menos desde 1996 estadísticas de tráfico de cada una de las terminales con un grado de desagregación poco habitual en el contexto europeo. Ello nos permite conocer el tráfico generado por cada aerolínea en los distintos aeropuertos de la red de AENA, pudiendo diferenciar asimismo entre servicios de tipo regular y no regular y movimientos de salida y de llegada. Para el periodo 2004-2019 AENA ofrece esta información a través de un portal estadístico en línea, aunque la extracción de los datos con la desagregación requerida es un proceso laborioso debido a la configuración de las herramientas de búsqueda de dicho portal, que no permiten la descarga masiva de datos. Por lo que respecta a fechas anteriores, pudimos acceder al Anuario Estadístico de AENA en formato Access de los años 1996 y 1998, siendo imposible hasta el momento contar con datos de 1997 así como del periodo 1999-2003.

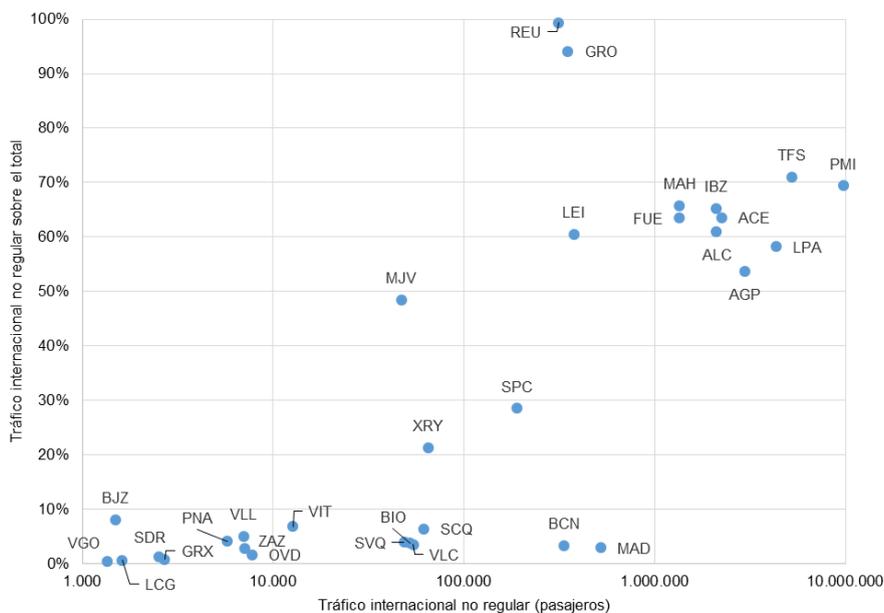


Fig. 2. Aeropuertos españoles especializados en tráfico internacional no regular en 1994. Elaborado a partir de las cifras oficiales de tráfico de la Dirección General de Aviación Civil.

Fig. 2. Spanish airports focussed in non-scheduled international traffic in 1994. Based on data computed from Spanish Directorate for Civil Aviation.

Seleccionamos para el estudio quince aeropuertos -a los que nos referiremos como *aeropuertos turísticos*- que en 1994, dos años después del tercer paquete liberalizador, continuaban especializados en el tráfico internacional no regular, tanto en términos absolutos como relativos. El cruce de las dos variables escogidas (número de pasajeros internacionales no regulares y porcentaje de esos pasajeros sobre el tráfico total del aeropuerto), permite identificar estas quince instalaciones, ubicadas en ambos archipiélagos y en la costa peninsular mediterránea (figura 2). Aunque en La Palma y Jerez el grado de especialización es menor respecto a los restantes trece aeropuertos, conviene recordar que los vuelos chárter internacionales solo habían comenzado en la isla canaria en 1987 y que en la instalación jerezana, aunque se registra tráfico no regular desde inicios de la década de los ochenta, las compañías chárter solo adquieren relevancia a partir de 1991.

La identificación concreta de las *leisure airlines* cuyo tráfico se ha computado como regular en esos quince aeropuertos es un proceso que parte del inventario de compañías chárter europeas elaborado en 1990 por el Institut du Transport Aérien (Belet y Colomb, 1991) y de la relación de aerolíneas incluidas en los *Estudios de Vuelos No Regulares* para cada temporada IATA preparados por Dirección General de Aviación Civil entre 1989 y 2000 (DGAC, 1989-1999). A partir de esa fecha se tienen en cuenta el ranking de compañías chárter confeccionado anualmente por la revista *Airline Business*, lo que permite rastrear las fusiones, quiebras y apariciones de estas aerolíneas hasta la fecha actual.

Aun así, somos conscientes de la dificultad que implica la identificación de una compañía con un modelo de negocio concreto en un contexto como el actual donde se aprecia una tendencia hacia la hibridación de los mismos (Daft y Albers, 2015). Ello puede cuestionar la representatividad de las compañías que hemos considerado *leisure airlines*. Por eso, nuestra selección también ha tenido en cuenta que las *leisure airlines* europeas son compañías cuyo tráfico debe centrarse en un conjunto de aeropuertos claramente asociados con el desarrollo de turismo de sol y playa de matriz fordista en la cuenca mediterránea ampliada². Es decir, deben mostrar una especialización en unos tráficos que replican los característicos de las compañías chárter hasta 1992. Ello se constata con claridad en el caso español, donde las veinte compañías que reunieron el 96,4% del tráfico regular que hemos asociado a una *leisure airline* entre 2004 y 2019 en los quince aeropuertos seleccionados, concentraban en ellos casi de forma exclusiva su actividad en España (tabla 1). Air Berlin y Transavia constituyen las únicas excepciones como consecuencia de una hibridación más intensa que, en el primer caso condujo a la formación de una compañía de red integrada en una alianza global y en el segundo dio lugar a una fórmula más próxima a la de los operadores de bajo coste. Aun así, su pasado como compañías chárter y la estrecha vinculación mantenida con diferentes turoperadores alemanes y neerlandeses justifica su consideración como *leisure airlines*.

Simultáneamente a la identificación de las *leisure airlines* procedimos a clasificar el resto de operadores que participaban en el tráfico regular de estos aeropuertos de acuerdo con los diferentes modelos de negocio habitualmente reconocidos en la literatura académica (DLR, 2008): compañías de red (*Full Service Network Carriers*, FSNC), regionales y de bajo coste (*Low Cost Carriers*, LCC).

² Por tal entendemos el espacio comprendido entre los archipiélagos ibéricos del Atlántico (Azores, Madeira y Canarias) y las costas del mar Negro y el mar Rojo (Brito, 2009).

Compañía	País	Tráfico total España	Tráfico 15 aeropuertos	% 15 aeropuertos
Air Berlin	Alemania	126.094.554	92.414.532	73,3%
Condor	Alemania	50.429.583	49.597.564	98,4%
Jet2.com	Reino Unido	49.382.499	47.120.066	95,4%
Monarch Airlines	Reino Unido	40.595.706	38.004.429	93,6%
Transavia Holland	Países Bajos	30.927.658	21.443.571	69,3%
TUIfly	Alemania	24.176.219	23.864.527	98,7%
Niki	Austria	17.540.498	14.736.021	84,0%
TUI Airlines Belgium (Jetairfly)	Bélgica	14.093.359	13.765.621	97,7%
Thomas Cook Airlines	Reino Unido	13.098.591	13.096.666	99,9%
Hapag-Lloyd Express	Alemania	12.661.971	11.111.062	87,8%
Hapag-Lloyd	Alemania	12.233.933	11.749.365	96,0%
LTU	Alemania	5.494.909	5.060.132	92,1%
Globespan	Reino Unido	4.807.746	4.230.943	88,0%
Sterling Airlines	Dinamarca	4.437.831	3.625.451	81,7%
Germania	Alemania	3.818.768	3.804.954	99,6%
Thomson Airways	Reino Unido	2.996.855	2.521.104	84,1%
Edelweiss	Suiza	2.968.467	2.829.115	95,3%
Neos	Italia	2.425.319	2.323.698	95,8%
Thomas Cook Airlines Belgium	Bélgica	1.843.454	1.817.676	98,6%
TUI Airlines Nederland	Países Bajos	1.713.013	1.702.042	99,4%
TOTAL 20 compañías		421.740.933	364.818.539	86,5%

Tabla 1. Principales compañías *leisure* según tráfico internacional regular en los aeropuertos españoles (2004-2019). Elaborado a partir del servidor estadístico de AENA <http://www.aena.es/es/corporativa/estadisticas-traffic-aereo.html>

Table 1. Main *leisure* airlines by scheduled international traffic at Spanish Airports (2004-2019). Based on data computed from AENA Statistics <http://www.aena.es/es/corporativa/estadisticas-traffic-aereo.html>

Finalmente, también podría cuestionarse el hecho de asimilar el tráfico no regular de los aeropuertos seleccionados con el de las *leisure airlines*. Sin embargo, el análisis de la composición del tráfico internacional no regular en la totalidad de aeropuertos españoles durante el periodo 2004-2019 evidencia que está dominado por compañías con una estrategia operativa centrada en la canalización de los mismos flujos turísticos que caracterizaron a las antiguas compañías chárter. Aparecen así *leisure airlines* cuyo tráfico fue considerado no regular en algunos aeropuertos hasta una determinada fecha, como Transavia; algunas compañías británicas que, aun vendiendo directamente parte de sus asientos, son clasificadas por AENA como no regulares (TUI Airways, Thomas Cook Airlines); aerolíneas escandinavas independientes (Jet Time) o asociadas a los principales turoperadores europeos (Thomas Cook Scandinavia, TUI Fly Nordic) que continúan vinculando sus vuelos con la compra de un paquete turístico; compañías neerlandesas y

belgas en una situación similar a las anteriores (Jetairfly o TUI Nederland); o más recientemente, compañías de países de Europa Central y Oriental (Enter Air, Travel Service, Small Planet) con una estrategia de operador chárter turístico similar a la dominante antes de la liberalización, centrado en mercados emisores menos maduros como los de sus países de origen (Taylor, 2016), pero con una destacada presencia en otros mercados maduros, como Francia, donde practican una suerte de *dumping* social debido a sus reducidos costes salariales. Aparecen también las antiguas compañías de bandera escandinava (SAS) y finlandesa (Finnair), lo que pone de manifiesto la particularidad de algunos mercados emisores, donde estos operadores siempre han mantenido una estrecha relación con los operadores turísticos.

Las *leisure airlines* en España: declive sin colapso

Los pasajeros no regulares han constituido durante décadas una variable fundamental para entender la evolución del tráfico de los aeropuertos españoles. Las estadísticas disponibles muestran un crecimiento de dicho tráfico paralelo a la especialización turística de la economía española impulsada por la dictadura franquista (Pack, 2009), suponiendo en 1971 el 40,5% de los pasajeros en el conjunto de las instalaciones del país (Fig. 1). Tras la crisis económica de la segunda mitad de los setenta esas cifras se reducen para experimentar una nueva recuperación durante los ochenta, propiciando que en 1990 el tráfico no regular alcanzase el máximo valor de su contribución relativa al tráfico aéreo total de España, suponiendo el 46% del mismo. Estos pasajeros no regulares eran mayoritariamente turistas canalizados por los turoperadores y las compañías chárter hacia los destinos del litoral español donde se centraba el desarrollo turístico del país. De ahí que las quince instalaciones seleccionadas hayan concentrado entre 1961 y 2019 prácticamente el 94% del tráfico internacional no regular que transitó por la totalidad de los aeropuertos españoles durante ese periodo.

Aunque en términos absolutos el crecimiento del tráfico no regular se mantendrá hasta el año 1999, fecha en la que se registra su máximo histórico, no ocurre lo mismo en términos relativos, con una creciente pérdida de relevancia, claramente visible a partir de 1996. Esta tendencia general se reproduce en el conjunto de quince aeropuertos seleccionados, donde se observa una primera quiebra del tráfico no regular a partir de 1993, justo un año después de iniciada la liberalización del mercado comunitario. Esa caída del tráfico no regular se ha mantenido hasta el momento actual, de tal forma que en 2019 ya ni siquiera alcanzó el 4% del tráfico total que transitó por los aeropuertos españoles.

Al reconstruir las series para los quince aeropuertos seleccionados de acuerdo con los planteamientos expuestos en la metodología, segregando del tráfico regular el correspondiente a las *leisure airlines* y añadiéndolo al no regular, resulta que el peso de estas aerolíneas habría experimentado una caída menos intensa. De hecho, en 2019 continuarían asegurando más del 35% del tráfico internacional de esta muestra de aeropuertos, cifra que desciende al 10,6% si únicamente consideráramos los datos oficiales de tráfico no regular. Además, durante el periodo de crecimiento de la demanda turística que tuvo lugar en plena crisis económica y financiera, el tráfico canalizado por estas compañías experimentó un notable aumento en términos absolutos, contribuyendo a ralentizar su pérdida de cuota de mercado (figura 3).

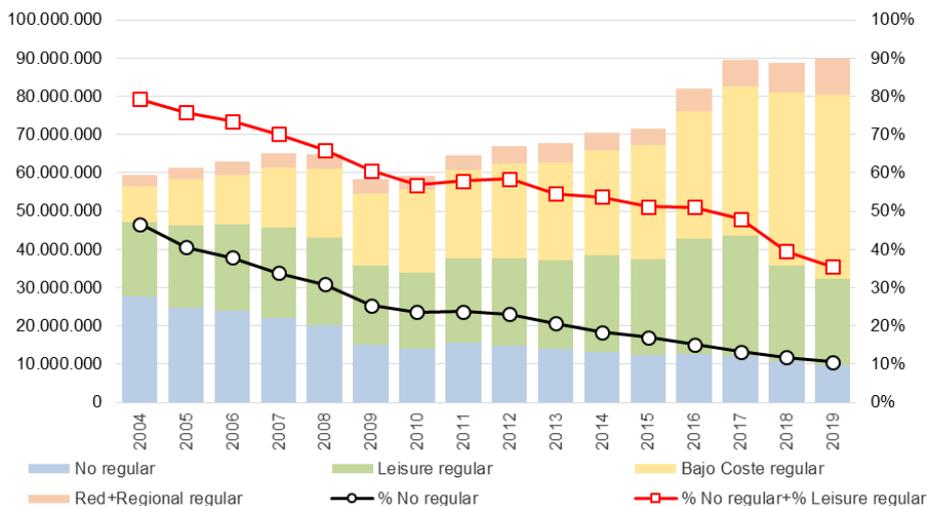


Fig. 3. Tráfico internacional en los aeropuertos turísticos seleccionados según modelo de negocio de las aerolíneas (2004-2019). Elaborado a partir del servidor estadístico de AENA <http://www.aena.es/es/corporativa/estadisticas-traffic-aereo.html>

Fig. 3. International traffic in the Spanish Holiday airports selected according to airlines' business model (2004-2019). Based on data computed from AENA Statistics <http://www.aena.es/es/corporativa/estadisticas-traffic-aereo.html>

Aunque existen claras diferencias entre aeropuertos, estas cifras globales matizan la idea relativamente difundida en el ámbito académico sobre la desaparición de las *leisure airlines*. Asimismo, también ponen de manifiesto que los operadores de bajo coste están aún lejos de haber alcanzado una hegemonía total en estos aeropuertos, lo que corrobora conclusiones similares obtenidas para aeropuertos de otros países donde se ha aplicado una metodología de análisis similar, como el de Faro en el Algarve portugués (Ramos-Pérez y Almeida, 2015). Finalmente, aunque no por ello menos relevante, también nos indica que el paquete turístico tradicional, cuya confección ha alcanzado una creciente flexibilidad gracias a la implantación de fórmulas como el *dynamic packaging*, ahora está lejos de ceñirse exclusivamente a las compañías chárter, involucrando una mayor diversidad de aerolíneas.

Respecto a las diferencias existentes entre aeropuertos, a partir de la lectura de la Fig. 4, donde cruzamos el tráfico internacional total con el peso que supone la suma del tráfico no regular y *leisure*, puede apuntarse una cierta correlación entre ambas variables si exceptuamos los casos de Girona y Murcia, ya que R^2 pasaría de 0,237 a 0,659. Es decir, las *compañías leisure* mantendrían una cuota de mercado superior en los aeropuertos con menor tráfico, mientras en las instalaciones que presentan un mayor volumen de pasajeros habrían sido desplazadas en mayor medida por las compañías de bajo coste. Esto confirmaría parcialmente la hipótesis de Doganis (2010) respecto a que estas compañías podrían mantener una posición relevante en destinos con una demanda reducida y estacional que puede ser cubierta con uno o dos vuelos semanales a lo sumo, ya que este tipo de oferta puede resultar compleja de integrar en la programación de las compañías de

bajo coste. Sin embargo, cabe esperar cambios al respecto durante los próximos años, porque especialmente Ryanair y en menor medida Easyjet tienden a expandirse incorporando rutas en las que ofrecen menos de un servicio diario (de Wit y Zuidberg, 2012).

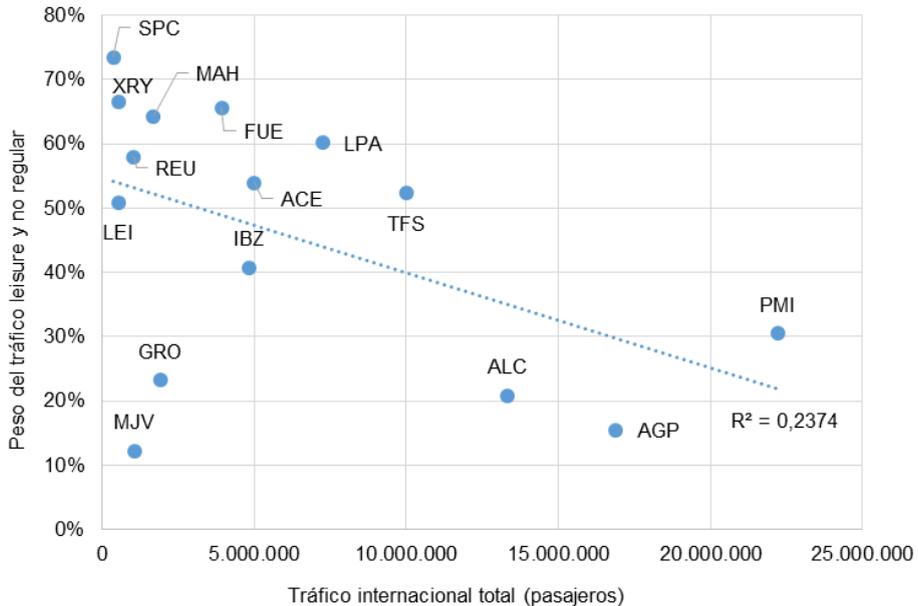


Fig. 4. Las compañías *leisure* en los aeropuertos turísticos en 2019. Elaborado a partir del servidor estadístico de AENA <http://www.aena.es/es/corporativa/estadisticas-traffic-aereo.html>

Fig. 4. *Leisure airlines in the Spanish Holidays airports in 2019. Based on data computed from AENA Statistics* <http://www.aena.es/es/corporativa/estadisticas-traffic-aereo.html>

Los casos de Tenerife Sur y Gran Canaria parecen contrariar esta lógica, aunque en ellos conviene no desdeñar la trascendencia de la distancia como factor explicativo, pues las conexiones desde los principales mercados emisores europeos implican más de cuatro horas de vuelo, lo que dificulta la gestión de flotas de las compañías de bajo coste, cuyo modelo de negocio se centra en trayectos más cortos donde se obtienen ventajas derivadas de un rotación más intensa de los aparatos (de Wit y Zuidberg, 2012). De hecho, Ryanair irrumpió en Gran Canaria a finales de 2009, dos años después de haberlo hecho en Mallorca y transcurridos siete años desde sus primeras operaciones en Girona. En cuanto a Girona y Murcia, constituyen casos particulares debido a la temprana e intensa implantación de Ryanair, lo que dificultó la pervivencia en ambos aeropuertos de las *leisure airlines*. En Girona, tras la progresiva reducción de la oferta de Ryanair iniciada en 2011 y acentuada en 2014, las compañías *leisure* han retornado progresivamente al aeropuerto, lo que explica esa cuota de mercado del 23% en 2019 cuando en 2013 apenas llegaba al 4%.

Conclusiones

La composición del tráfico de los aeropuertos que protagonizaron el desarrollo del turismo fordista en el litoral español muestra una diversidad y complejidad que se aleja de la excesiva simplificación con la que en ocasiones se ha abordado la cuestión. No puede concluirse, por tanto, que se haya operado una mera sustitución de las antiguas compañías chárter por los nuevos operadores de bajo coste. En los quince aeropuertos seleccionados conviven aerolíneas que operan de acuerdo a diferentes modelos de negocio, presentando una cuota de mercado variable en función de las características de cada instalación.

Las antiguas compañías chárter, reconvertidas en *leisure airlines*, aún están lejos de la desaparición, aun cuando se observe una significativa merma de 43,7 puntos porcentuales en su peso relativo desde 2004. Es pronto para determinar si esta tendencia culminará con el colapso de todos estos operadores, siguiendo la estela de lo ocurrido con Thomas Cook a finales de 2019. Cabe recordar además que las *leisure airlines* mostraron una fortaleza inusitada durante el periodo álgido de la crisis económica y financiera. Esta situación no es ajena al hecho de que el paquete turístico haya ganado atractivo en un contexto de mayor precariedad laboral e inestabilidad de rentas, al facilitar el control del presupuesto destinado a las vacaciones frente a las incertidumbres asociadas a la adquisición individualizada de desplazamiento, alojamiento y manutención. Y dado el probable recrudescimiento de ese escenario tras la pandemia del Covid-19, un aumento de la demanda de paquetes resulta factible a corto plazo.

En todo caso ello no significa que las *leisure airlines* sean las únicas beneficiadas de la mayor venta de paquetes, pues la relación casi exclusiva entre compañías chárter y paquetes turísticos que constituyó un verdadero binomio del turismo fordista es cada vez más laxa. Aún en los casos en los que las *leisure airlines* son completamente dependientes de los turoperadores, como en el mercado escandinavo, estos últimos trabajan con una diversidad de aerolíneas al objeto de facilitar la flexibilidad en el diseño de los paquetes. De ahí la creciente presencia de antiguas compañías de bandera en el tráfico de nuestra selección de aeropuertos, especialmente a partir de 2015.

Para generalizar estas conclusiones resulta necesario aplicar la metodología propuesta en otros aeropuertos de la cuenca Mediterránea. Sin embargo, las tendencias observadas en el caso español confirman la hipótesis formulada en un trabajo seminal de Lobbenberg (1995) recién iniciada la liberalización del mercado comunitario, donde señalaba que en las rutas anteriormente explotadas casi en exclusividad por las compañías chárter se estaba configurando un continuo de aerolíneas. Aparecían desde las chárter tradicionales que vendían la mayoría o la totalidad de su oferta a los turoperadores hasta las compañías de bandera públicas. Entre ambas, algunas aerolíneas que optaban por modelos mixtos, en los que se mezclaba en el mismo avión a pasajeros de paquetes turísticos con viajeros independientes. A ese continuo se han añadido los operadores de bajo coste, lo que ha incrementado la diversidad de aerolíneas implicadas en dichas rutas. En todo caso, no debe olvidarse que el proceso de hibridación y convergencia de modelos en marcha desde hace años ha propiciado que las diferencias existente entre unas aerolíneas y otras sean actualmente mucho menos evidentes que a finales del siglo pasado.

Agradecimientos

Esta investigación forma parte del proyecto “Saturación turística en destinos costeros españoles. Estrategias de decrecimiento turístico”, financiado por el Ministerio de Ciencia, Innovación y Universidades (referencia RTI2018-094844-B-C31; periodo 2019-2022).

Bibliografía

- BOE. 1961. Instrumento de ratificación del acuerdo multilateral relativo a derechos comerciales de los servicios aéreos no regulares europeos. *Boletín Oficial del Estado*, 117 de 17 de mayo, 7.419-7.421.
- Belet, D. y Colomb, L. 1991. *European charter airlines: strategies for the 90s*. ITA, París.
- Brito, S. P. 2009. *Território e Turismo no Algarve*. Edições Colibri, Lisboa.
- Buck, S. y Lei, Z. 2004. Charter airlines: Have they a future? *Tourism and Hospitality Research*, 5(1), 72-78.
- Castillo-Manzano, J., Castro-Nuño, M., López-Valpuesta, L. y Pedregal, D. 2017. Measuring the LCC effect on charter airlines in the Spanish airport system. *Journal of Air Transport Management*, 65, 110-117.
- Daft, J. y Albers, S. (2015). An empirical analysis of airline business model convergence. *Journal of Air Transport Management*, 46, 3-11.
- De Wit, J. y Zuidberg, J. 2012. The growth limits of the low cost carrier model. *Journal of Air Transport Management*, 21, 17-23.
- DGAC (Dirección General de Aviación Civil). 1989-1999. *Estudio sobre vuelos no regulares* (temporadas de invierno y verano). Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones, Madrid.
- DLR. 2008. *Airline Business Models*. Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt, Colonia.
- Doganis, R. 2010. *Flying Off Course. Airline economics and marketing* (4a edición). Routledge, Londres.
- ECMT. 1980. *Transport and the Activity of the Conference* (General Report on Activity, 26th Annual Report, 1979). París: European Conference of Ministers of Transport.
- Lyth, P. J. 2009. Flying Visits. The Growth of British Air Package Tours, 1945-1975. En Segreto, L., Manera, L. y Pohl, M. (eds.) *Europe at the seaside. The Economic History of Mass Tourism in the Mediterranean*. Berghahn Books, Oxford, 11-31.
- O'Connell, J. y Bouquet, A. 2015. Dynamic Packaging Spells the End of European Charter Airlines. *Journal of Vacational Marketing*, 21(2), 175-189.
- Pack, S. 2009. *La invasión pacífica. Los turistas y la España de Franco*. Turner, Madrid.
- Papatheodorou, A. y Lei, Z. 2006. Leisure travel in Europe and airline business models: A study of regional airports in Great Britain. *Journal of Air Transport Management*, 12 (1), 47-52.
- Ramos-Pérez, D. y Almeida, C. 2015. Transporte aéreo y turismo en el Algarve (Portugal): más allá de la dualidad chárter-bajo coste. En Espinosa Seguí, A. (coord.), *El papel de los servicios en la construcción del territorio: redes y actores*. Ediciones Universidad de Alicante y AGE, Alicante, 543-558.
- Ramos-Pérez, D. y Dosbruszkas, F. 2019. The end of European charter airlines: Myths and realities. En Graham, A. y Dobruszkas, F. (ed.). *Air Transport: A Tourism Perspective*. Elsevier, Amsterdam, 143-162.
- Ritzer, G. y Liska, A. 1997. McDisneyization and post-tourism: complementary perspectives on contemporary tourism. En: Rojek, C. and Urry, J. (Eds) *Touring Cultures: Modern Transformations in Leisure and Travel*. Routledge, London, 96-109.

- Taylor, Z. 2016. Air charter leisure traffic and organised tourism in Poland: Are charters passé? *Moravian Geographical Reports*, 24(4): 15–25.
- Urry, J. 1990. *The tourist gaze: leisure and travel in contemporary societies*. Sage, Londres.
- Williams, G. 2001. Will Europe's charter carriers be replaced by "no-frills" scheduled airlines? *Journal of Air Transport Management*, 7(5), 277-286.