

UNIVERSITAT JAUME I  
Facultad Ciencias Jurídicas y Económicas  
Grado en Turismo

**EL SECTOR AEROPORTUARIO Y EL  
PAPEL DE SU MODELO DE NEGOCIOS  
EN EL SECTOR TURÍSTICO : APLICACIÓN  
AL CASO DE ESPAÑA .**



UNIVERSITAT  
JAUME·I



FACULTAD: CIENCIAS JURIDICAS Y ECONOMICAS  
GRADO EN TURISMO  
TU0944 - TRABAJO FIN DE GRADO CURSO 2023/2024  
AUTOR : ANA MARIA SPATARU  
TUTORA: LAURA MÁRQUEZ RAMOS

## **ÍNDICE DE CONTENIDO**

<b>1. INTRODUCCIÓN.....</b>	<b>3</b>
<b>2. ESTRUCTURA DEL MARCO AEROPORTUARIO EN ESPAÑA.....</b>	<b>5</b>
<b>3. LA RED AEROPORTUARIA A LO LARGO DE LOS AÑOS.....</b>	<b>7</b>
<b>3.1 Origen y evolución del sector aeroportuario.....</b>	<b>8</b>
<b>3.2 Evolución de los aeropuertos españoles según el volumen de pasajeros.....</b>	<b>11</b>
<b>4. RELACIÓN AEROPORTUARIA Y EL TURISMO.....</b>	<b>13</b>
<b>5. MODELOS DE NEGOCIOS DE LOS AEROPUERTOS ESPAÑOLES.....</b>	<b>15</b>
<b>5.1 Definición de modelos de negocio.....</b>	<b>15</b>
<b>5.2 Modelo Charter.....</b>	<b>16</b>
<b>5.3 Modelo Tradicional.....</b>	<b>17</b>
<b>5.4 Modelo Low Cost.....</b>	<b>19</b>
<b>6. EL MODELO DE NEGOCIOS IMPACTA EN EL NÚMERO DE LLEGADAS DE LOS TURISTAS.....</b>	<b>21</b>
<b>6.1 Análisis de los casos Charter y Low Cost.....</b>	<b>22</b>
<b>6.2 Factores estratégicos.....</b>	<b>24</b>
<b>6.3 Análisis cuantitativo de los modelos de negocios.....</b>	<b>26</b>
<b>7. CONCLUSIONES.....</b>	<b>29</b>
<b>8. REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....</b>	<b>31</b>
<b>9. ANEXOS.....</b>	<b>33</b>
<b>9.1 Índice de tablas :.....</b>	<b>33</b>
<b>9.2 Índice de graficos.....</b>	<b>34</b>

## LISTA DE ACRÓNIMOS

- AENA - Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea
- ACI - Alianza Cooperativa Internacional
- CEOE - Consejo del Transporte y la Logística Departamento de Asuntos Regulatorios y Europeos
- HUB - Centro de conexión
- INE - Instituto nacional de estadística
- ONU - Organización de las Naciones Unidas
- OMT - Organización mundial de turismo
- TFG - Trabajo fin grado

## **1. INTRODUCCIÓN**

Hoy en día la sociedad se caracteriza por la revolución de los viajes ya que el transporte aéreo y el turismo están cada vez más interrelacionados . Estos se han convertido en una necesidad en la vida de las personas ya que la gente atraviesa los océanos como nunca antes ,se trata de un fenómeno que repercute directamente en las economías de grandes países de todo el mundo , donde gran parte de la población trabaja en la industria turística. Como resultado de todo este fenómeno , el espacio aéreo se ha convertido en una importante fuente de ingresos comerciales y de aviación .

En este trabajo analizaré los fundamentos del sector aeroportuario , ya que se trata de uno de los principales pilares fundamentales de la industria turística.

Me voy a centrar en el caso de España ya que según CEOE para España el transporte aéreo es un pilar fundamental para el desarrollo social y territorial, en otras palabras permite conectar personas, empresas, países y culturas, promoviendo el acceso a los mercados globales. Si nos centramos en el año actual la página Hosteltur nos proporciona los siguientes datos : “entre enero y marzo, España recibió cerca de 19,9 millones de pasajeros aéreos internacionales, un 16% más que en el mismo periodo de 2023” . Es decir año tras año España recibe cada vez más turistas y de este modo conlleva directamente una mayor demanda de transporte aéreo. Es un dato de vital importancia y por este motivo me quiero centrar en el caso de España .

El transporte aéreo impulsa el crecimiento de los países a través de la creación de una economía a escala mundial, mejorando el acceso a los mercados internacionales y también permitiendo la globalización de sus producciones e inversiones.

Voy a empezar el análisis con algunos conceptos básicos para dar una base clara a la relación entre transporte aéreo y turismo. Es decir, a fin de entender de una manera más exhaustiva la evolución , las características, mejoras y ventajas de este tipo de transporte en comparación con otros medios de transporte . Después de esto, hablaremos del transporte aéreo y su relación con el sector turístico y cómo afecta o beneficia al sector turístico, hablaremos de los temas más importantes del transporte aéreo como sus factores estratégicos , jerarquías categorías, servicios que ofrece y los más importante los modelos de negocios .

Asimismo me voy a centrar más en los turistas internacionales que llegan a España ya que el turismo internacional tiene un impacto mayor en la economía que el interior . El año pasado según INE llegaron a España 69 millones de turistas internacionales mientras que en el turismo de interior se han registrado 41,7 millones de turistas .

Por lo tanto el presente trabajo tiene como objetivo analizar el sector aeroportuario en el sector turístico en España y su relación con la economía ya que a parte la llegada de turistas que genera ingresos en las economías locales también se estima que el total de empleos generados por el transporte aéreo alcanzó los 440.000 mil empleos ,esto supone un 2% de la población ocupada según informa CEOE y demostrar que el modelo de negocio de las aerolíneas impacta en el número de llegadas de los turistas y por lo tanto en la eficiencia del aeropuerto .

## **2. ESTRUCTURA DEL MARCO AEROPORTUARIO EN ESPAÑA**

El sector del transporte aéreo, así como de pasajeros o de carga , ha sido uno de los sectores más importantes de las economías avanzadas desde principios del siglo XX. A lo largo de los años sus fuertes vínculos con el comercio, el turismo y el negocio ha supuesto un crecimiento en la tasa anual promedio de la industria en los países desarrollados que está entre el 5% según nos informa la comisión nacional de los comercios y competencias .

“El sector del transporte aéreo es uno de los que mayores tasas de crecimiento ha presentado en las últimas décadas, con cifras anuales medias cercanas al 5%”

Antes de empezar a explicar el marco aeroportuario detalladamente cabe destacar que uno de los principales requisitos necesarios para el desarrollo del transporte aéreo es la configuración de un sistema aeroportuario que sirva de base para su actividad. En función de este requisito hará que un aeropuerto tenga mejor desarrollo o no en comparación con otros dependiendo de las características que posee cada uno ( tipo , modelo de negocio , modelo de gestión etc)

Otro requisito de gran importancia que está vinculado con el sector aeroportuario es la importancia económica del transporte aéreo ya que la industria del transporte aéreo ha sido uno de los sectores con mayor tasa de crecimiento en las últimas décadas. Se cree que su importancia económica y social aumentará en los próximos años debido a la conectividad que aporta.

Juegan un papel fundamental los aeropuertos en el desarrollo económico del territorio donde se encuentran ( Brueckner, 2003; Bel y Fageda, 2008).Hoy en día los aeropuertos ya no son percibidos exclusivamente como proveedores de un servicio público sino que han pasado a adquirir relevancia su consideración como entidades económicas que también pretenden maximizar los ingresos de algunas mediante sus actividades.

La determinación del tipo de sistema de gestión de infraestructuras y del grado de autonomía es también una de los requisitos definitorios esenciales por los que se conoce a los modelos aeroportuarios en el mercado.

Nos podemos encontrar con dos sistemas de gestión en el sector aeroportuario: el centralizado y el descentralizado .

El modelo centralizado supone que una entidad particular comparte el control de los resultados de las decisiones primarias en la gestión aeroportuaria, incluyendo la toma de decisiones de inversión, las fuentes de financiamiento y la asignación de espacios terminales para todos los aeropuertos establecidos que funcionan como una red. En cuanto

al modelo descentralizado pueden existir otras vertientes de gestión individualizada, lo que favorece la introducción de tensiones competitivas.

#### FORMAS DE GESTIÓN DE LOS DIFERENTES AEROPUERTOS DE EUROPA

FORMA DE GESTIÓN	TIPO DE MERCADO	PAÍSES DE LA UE
CENTRALIZADA Y CONJUNTA	GRANDE	ESPAÑA
	PEQUEÑO	ESTONIA,LITUANIA,PORTUGAL , RUMANIA
GESTIÓN INDIVIDUALIZADA	GRANDE	ALEMANIA ,FRANCIA, GRAN BRETAÑA , ITALIA
	PEQUEÑO	AUSTRIA , BÉLGICA, BULGARIA, CHIPRE, HOLANDA IRLANDA , LETONIA ,MALTA ,LUXEMBURGO

TABLA 1 : Fuente : Comisión nacional mercados y competencia , elaboración propia.

Según la tabla 1 realizada por la comisión nacional de mercados y competencias podemos observar que España se encuentra dentro de una forma de gestión centralizada y conjunta en manos de Aena con un volumen elevado tanto de infraestructuras como de pasajeros transportados.

Cabe destacar en este apartado que AENA es la primera empresa de gestión de infraestructuras aeroportuarias por volumen de pasajeros a nivel mundial. En total, cuenta con 46 aeropuertos y 2 helipuertos en España que dan servicio a casi 90 países y 370 destinos en todo el mundo. A nivel internacional gestiona 17 aeropuertos internacionales (12 en México, 2 en Colombia, 2 en Jamaica y 1 en Reino Unido).

De esta manera, aunque se sabe que otros países utilizan este sistema de gestión , no se puede comparar con España,ya que se trata de países con menores volúmenes de tráfico y menos aeropuertos. (Rumanía, de los 15 aeropuertos, es el que más se acerca a los casos de España según datos de ACI).

### **3. LA RED AEROPORTUARIA A LO LARGO DE LOS AÑOS**

El turismo cumple la misión de ser una de las principales razones por lo que el desarrollo de los aeropuertos es inevitable . El enorme aumento del número de pasajeros y el avance de la tecnología aeronáutica a través de los aviones son algunas de las características que han hecho que el turismo intervenga en la evolución y eficiencia aeroportuaria. Esto ha hecho que la industria del turismo posmoderno dependa en gran medida de los viajes aéreos y todo lo que los define.

Muchos autores (Harvey, 1998; Novoa, 2003; Pedreño, 2007) han reconocido el papel del transporte aéreo en la compresión espacio-temporal y su importante papel como motor de la globalización que caracteriza al mundo moderno .

Los elementos y medios de la tecnología moderna y la civilización postindustrial nos han permitido percibir espacios diferentes a los que otras formas de transporte terrestre pueden ofrecer. A diferencia del transporte marítimo o terrestre, los aviones no requieren un contacto físico constante con las superficies, lo que permite que los flujos y las relaciones humanas se desarrollen de una manera más flexible y menos restrictiva. Esto permitió mejorar significativamente la movilidad, los flujos y los intercambios, superando las limitaciones provocadas por las condiciones topográficas.

El aumento de la población, el desarrollo de la industria turística, la reestructuración del proceso productivo, el aumento del volumen del comercio y las compras esporádicas fuera de la ciudad son algunos de los factores turísticos que han hecho que la gente utilice más los aviones .

Así que cuando hablamos de aeropuertos, está claro que estamos hablando de un mundo complejo con muchos mecanismos interconectados que forman las estructuras esenciales que sostienen la industria de los viajes .

Hemos visto que los aeropuertos han sufrido muchos cambios a lo largo de los años , desde 1903 que es cuando se realizó el primer vuelo pilotado de la historia de la aviación hasta hoy en día donde los aviones tiene cada vez más capacidad de pasajeros y está a la disposición de toda la población convirtiéndose en uno de los medios de transportes más usados y más rápidos.

A medida que entramos en un nuevo ciclo de desarrollo y progreso del transporte aéreo, la "industria" aeroportuaria, independientemente de su tipo o características, se enfrenta a grandes retos. Como se ha mencionado anteriormente, la terminal debe acomodar el rápido crecimiento del tráfico de pasajeros y de carga, así como nuevos aviones de fusil ancho, como el Airbus A380 o los últimos modelos del Boeing 777.



Algunos de los mayores hitos de la historia de la aviación y que ha relacionado más el turismo con el sector de la aviación ha sido :

- Primer vuelo trasatlántico sin escalas realizado por Charles Lindbergh en 1927.
- Primer vuelo comercial transatlántico en 1946
- Aprobación de servicios de tráfico aéreo no regular por la comisión europea de aviación civil en 1956
- Primer avión comercial de fuselaje en 1970
- Sale al mercado Boeing 777 , se trata del mayor avión birreactor del mundo creado completamente con ordenadores en el año 1994
- Por el atentado terrorista en 2001 en Nueva York se han intensificado las medidas de seguridad en los terminales de los aeropuertos
- Primer vuelo Airbus A380 , la aeronave con la mayor capacidad de pasajeros vista hasta la actualidad ( 650 pasajeros ) .

### **3.1 Origen y evolución del sector aeroportuario**

Desde que los aeropuertos fueron definidos y diseñados como infraestructura permanente, el período comprendido entre la Primera Guerra Mundial y la Segunda Guerra Mundial, los aeropuertos han visto cambios significativos. Originalmente utilizado sólo como estructura de soporte para aviones militares, con el tiempo su uso se ha ampliado para incluir la aviación civil y comercial.

Como ya he mencionado anteriormente sus orígenes se remontan a varias décadas, pero su generalización masiva comienza a partir de los años 50 . Algunas de las razones que llevaron a este crecimiento son : la rapidez de los desplazamientos, su seguridad y unos costes más ajustados entre otros.

Después de la guerra civil ,del plan de estabilización del 1957 y de que España se incorpore al comercio internacional empezaron una serie de transportes aéreos que a lo largo de los años ha ido creciendo cada vez más así en 1970 ya se contabilizan dentro de los aeropuertos nacionales un total cercano a los 21,4 millones de pasajeros según los datos obtenidos del ministerio del transporte y movilidad sostenible .

Las causas básicas que han hecho que a lo largo de los años siga creciendo el tráfico aéreo han sido : la creciente internacionalización de nuestra economía en el contexto europeo y mundial y la incorporación de España a la unión europea en 1986 ya que supuso una puente, con los países iberoamericanos y además ha favorecido esos incrementos del tráfico aéreo.

Para poder observar mejor la evolución del sector aeroportuario en España he realizado una tabla donde se puede ver como el movimiento de pasajeros se multiplica con el paso de los años y llega a pasar de 21,4 millones (1970) a 283 millones (2023) en apenas 53 años .

EVOLUCIÓN GLOBAL DE TRÁFICO DE PASAJEROS EN LOS AEROPUERTOS  
ESPAÑOLES 1970-2020

<b>AÑOS</b>	<b>TOTAL(MILLONES)</b>	<b>INTERNACIONAL %</b>
1970	21,4	43,50
1980	45,5	40,74
1990	73,3	45,69
2000	138,6	46,15
2010	192,7	59,9
2020	76,2	55,0

TABLA 2 : Fuente : Ministerio de transporte y movilidad sostenible , elaboración propia.

Como podemos observar en la tabla 2 realizada con los datos obtenidos del ministerio de transporte y movilidad sostenible se trata de una evolución de 10 en 10 años desde 1970 hasta la actualidad , consiste en una evolución global de movimiento de pasajeros en los aeropuertos españoles . La cantidad de viajeros aumentó de manera proporcional al crecimiento de la industria de las aeronaves. La cantidad inicial se ha multiplicado por 13 , esto se puede atribuir al constante aumento de la promoción de transporte aéreo y optimización de servicios aéreos que ajustan la disponibilidad de rutas y sus horarios según la cantidad de pasajeros que necesitan el servicio .

Siguiendo con la evolución desde los años 70 hasta los años 90 y principios del nuevo siglo, muchos recursos arquitectónicos fueron utilizados intensivamente para transformar los aeropuertos en lugares acogedores y con una identidad única que refleja fielmente el espíritu de la ciudad que representan . Desde la década de 1920, el significado social de los aeropuertos ha cambiado y, con el tiempo, las terminales aeroportuarias se han definido

como espacios con variadas posibilidades. Por un lado, es un sitio avanzado de orgullo nacional y cívico y, por el otro, es un proceso mecanizado de transporte público.

Hoy en día los aeropuertos no son sólo un lugar de transferencia de un modo de transporte a otro, sino también un lugar de recreación. Desde los años 2000 hasta ahora en la actualidad los aeropuertos han evolucionado de tal manera que los turistas no ven el aeropuerto como un edificio de donde se puede coger el medio de transporte sino también como un establecimiento que da la sensación de libertad ofreciendo establecimientos recreativos , salas de conferencia , centro de negocios etc .

Cabe destacar que en la evolución del sector aeroportuario no ha habido siempre periodos de crecimiento ya que hubo dos periodos que hicieron que la demanda bajase .

- En primer lugar tenemos la crisis económica del 2008 , donde nos encontramos con el alza del precio del petróleo y a la sobre oferta que tenía el mercado doméstico.
- En segundo lugar, en el año 2020 el sector aeroportuario se ha visto gravemente afectado debido a la situación sanitaria global causada por la pandemia de COVID-19 . Las limitaciones al transporte establecidas por la mayoría de los estados han provocado reducciones severas en el volumen de actividad. Esto supuso una bajada del 72% respecto al año anterior (2019).

Un rasgo a destacar del tráfico aéreo español es la importancia creciente de los flujos internacionales. En el año 2010, representaron el 59,9% del total. Su explicación se basa en una serie de factores fundamentales que contribuyen al aumento del tráfico aéreo. En España, el aumento del mercado del tráfico aéreo se debe principalmente al aumento y consolidación de las actividades turísticas relacionadas con el ocio, el tiempo libre y la recreación. Durante este tiempo, España ha recibido un aumento considerado en el número de turistas extranjeros.

En la actualidad el sector se está recuperando de la pandemia y el año pasado se registraron más de 280 millones de pasajeros en los aeropuertos españoles según nos informa la página Hosteltur ,una cifra récord que son fundamentales para el desarrollo económico y social de España.

### 3.2 Evolución de los aeropuertos españoles según el volumen de pasajeros

Como he mencionado anteriormente en el apartado 3.1 (origen y evolución del sector aeroportuario ) hay varias características y etapas que han hecho que a lo largo de los años haya cada vez más demanda de vuelos y que han hecho que los aeropuertos se convierten en uno de los principales puntos para viajar . En este apartado vamos a analizar la evolución de los aeropuertos españoles desde el punto de vista de pasajeros por aeropuerto . Para una comparación a gran escala voy a comparar los aeropuertos del año 1970 con los aeropuertos del año 2023 de esta forma analizaremos cómo han evolucionado los aeropuertos en estos 53 años .

#### EVOLUCIÓN DE LOS AEROPUERTOS ESPAÑOLES SEGÚN EL VOLUMEN DE PASAJEROS 1970-2023

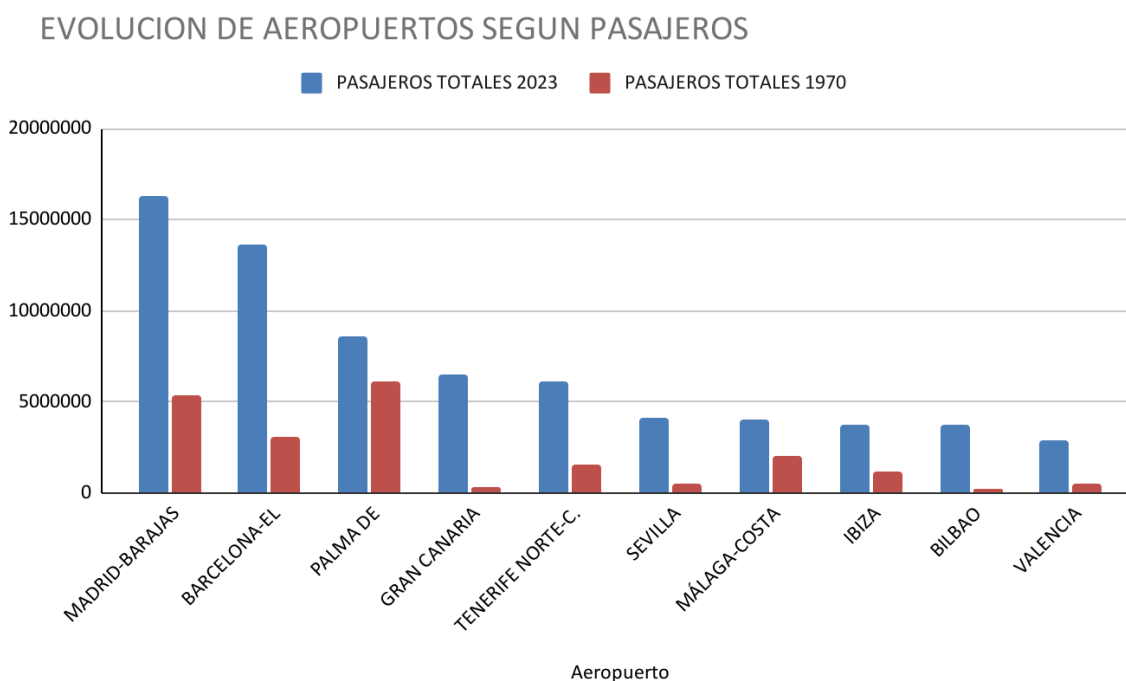


GRÁFICO 1 : Fuente AENA , elaboración propia.

A primera vista la diferencia es extremadamente notable , claramente lo más destacable es el número de pasajeros donde en casi la mayoría de los casos el número se ha triplicado .

Para un análisis más profundo a continuación está la tabla con los datos obtenidos para poder realizar el gráfico .

EVOLUCIÓN DE LOS AEROPUERTOS ESPAÑOLES SEGÚN EL VOLUMEN DE PASAJEROS 1970-2023

<b>AEROPUERTOS</b>	<b>PASAJEROS 2023</b>	<b>PASAJEROS 1970</b>
MADRID-BARAJAS ADOLFO SUÁREZ	16.332.585	5.404.000
BARCELONA-EL PRAT J.T.	13.629.145	3.087.000
PALMA DE MALLORCA	8.616.210	6.145.000
GRAN CANARIA	6.485.961	285.000
TENERIFE NORTE-C. LA LAGUNA	6.091.937	1.574.000
SEVILLA	4.154.720	503.000
MÁLAGA-COSTA DEL SOL	4.012.921	2.007.000
IBIZA	3.779.093	1.182.000
BILBAO	3.770.606	250.000
VALENCIA	2.872.520	544.000

TABLA 3 : Fuente : AENA, elaboración propia.

Desde el año 1970 hasta 2023 se han producido en gran medida ciertos cambios , el más significativo es el aumento total de pasajeros en concreto se trata de un aumento de más de 100 millones de pasajeros .

Sin embargo en líneas generales no ha variado por completo la relación jerárquica es decir la casi totalidad de los aeropuertos que se encontraban en el top 10 en el año 1970 siguen estando en el año 2023 .

En resumen, los aspectos más importantes a tener en cuenta son:

- Como he mencionado anteriormente no ha habido un cambio significativo en la jerarquía de los aeropuertos , las principales causas y motivaciones que proporcionaban las principales corrientes de flujos aéreos permanecen , aunque se han modificado las intensidades .

- En cuanto al reemplazo en el cabezal del sistema en 1970 el aeropuerto de la Palma de Mallorca se posicionaba como el aeropuerto que más volumen de pasajeros tiene, con más de 6 millones dejando en el segundo lugar al aeropuerto de Barajas , Madrid . En la actualidad el aeropuerto de Palma de Mallorca está en un puesto 3 en cuanto a volumen de pasajeros situándose por detrás del Prat , Barcelona y Barajas. No hay duda de que el estatus de Madrid como centro de la red de aeropuertos y del subsistema de transporte español, así como su importante conexión con el medio ambiente y los sistemas mundiales, es aún más prominente hoy que en los años setenta.
- El aeropuerto de Gran Canaria representa la diferencia más grande en cuanto a aumentos de pasajeros en el año 1970 apenas llegaba al medio millón de pasajeros y en la actualidad pasa de los 6 millones , es decir su número se ha multiplicado 22 veces . Se trata de un ascenso muy severo . Esto no demuestra únicamente que hay un aumento en cuanto al volumen de pasajeros sino también turístico a nivel de destino de sol y playa que ha hecho que año tras año atraiga a más turistas tanto nacionales como internacionales .
- Algo parecido aunque de otra naturaleza es el caso del aeropuerto de Barcelona que desde hace 53 años se mantiene en el top 3 aeropuertos españoles con más volumen de pasajeros . Esto se debe principalmente a que tiene un fuerte componente turístico que ha hecho que no baje del top 3 .

En definitiva, el funcionamiento de todos los aeropuertos españoles sólo puede entenderse desde una perspectiva holística, considerándolos como parte de una red que abarca todo el territorio.

Su funcionalidad dinámica crea un subsistema aeroportuario integrado con el complejo de Europa occidental y totalmente integrado con el sistema de tráfico aéreo global (Auphan.E..1997). Sólo desde esta perspectiva amplia y global podemos entender exactamente qué es esta red.

#### **4. RELACIÓN AEROPORTUARIA Y EL TURISMO**

En este apartado voy a hablar sobre el impacto del turismo en el sistema aeroportuario y la relación que tienen desde un punto de vista de la eficiencia . Para poder desarrollar este punto hay que tener claro la referencia de eficiencia en este contexto .

Normalmente conocemos la eficiencia como la capacidad de lograr los resultados queridos utilizando el mínimo posible de recursos pero cuando nos referimos a la eficiencia dentro del ámbito turístico se trata de reforzar más su significado .

La eficiencia se ha convertido en un factor clave para el éxito de las industrias turísticas; especialmente cuando la naturaleza limita sus recursos. Por lo tanto, para lograr un mejor desempeño económico, la satisfacción del cliente y una mejor posición en el mercado frente a la competencia, se deben gestionar los recursos disponibles de manera eficiente y sin costos excesivos. Por este motivo, las empresas del sector turístico gran parte del tiempo , emplean el método de ratios y, en ocasiones, el de regresión para la evaluación y análisis de la eficiencia. de esta manera se puede comparar y evaluar el comportamiento de una o varias empresas en un periodo de tiempo determinado, o bien para contrastar el comportamiento de diferentes empresas. Con la definición de eficiencia ahora podemos analizar como el turismo impacta en el sector aeroportuario .

El transporte aéreo proporciona el vínculo más rápido entre la población turística y sus destinos . Actualmente, más del 70% de los turistas internacionales llegan a sus destinos por vía aérea según nos informa Air Transport Action Group, (2017) . Así, el transporte aéreo comercial está determinado principalmente por el turismo, incluido el modelo de pasajeros “low cost” y el modelo de pasajeros “chárter”.

Los diferentes modos de transporte juegan un papel importante en el actual proceso de globalización ya que facilitan la intensidad de los flujos de personas y bienes (Held, 1997: LIV).

Por ese motivo se necesitan medios de transportes para construir puentes que conecten diferentes regiones. En este proceso económico florecieron las ciudades turísticas, sin duda debido al rápido desarrollo del transporte aéreo a mediados del siglo XX. Por lo tanto, las ciudades turísticas necesitan una variedad de vías de transporte y comunicación, incluidas las aéreas, para atraer visitantes que generan importantes beneficios económicos de su estancia.

Los aeropuertos también desempeñan un papel importante en la promoción de una región como destino turístico. Por lo tanto, debe diseñarse para brindar a los viajeros una experiencia agradable y acogedora y crear una primera impresión positiva del destino. En cuanto al impacto económico del aeropuerto en el sector turístico y la economía local la presencia de aeropuertos bien conectados promueve el crecimiento del sector turístico, atrayendo más visitantes y creando empleo en sectores relacionados como hoteles, transporte y actividades de ocio.

ONU Turismo calcula que las llegadas de turistas internacionales alcanzarán los 1.800 millones en 2030, si no antes. Dado que el sector crece más deprisa que la economía mundial o el comercio internacional

Por lo tanto cabe destacar que los aeropuertos son una parte importante de la industria de viajes global. Se trata de una infraestructura importante que conecta a personas de todo el mundo y permite a los viajeros moverse de forma eficiente y rápida. Por este motivo, los aeropuertos son algo más que simples terminales de transporte. Esto se debe a que desempeñan un papel importante en el turismo y el desarrollo económico local.

Por otra parte antes de empezar a explicar el siguiente apartado cabe mencionar que en los últimos años la industria de turismo ha crecido favorablemente y eso se debe gracias al incremento en la cantidad de viajeros internacionales. A pesar de ello, los sitios donde el viajante del país tiene predominancia son los más perjudicados.

Los efectos de la decadencia y que ciertas destinaciones se transformen para cautivar turismo foráneo. En este sentido, la viabilidad de disponer de infraestructuras que viajan por avión asistan en esta transformación y asistan a los viajeros internacionales se vayan a estos nuevos lugares. Pero con el fin de que este cambio si se produce, la zona de turismo, junto con los representantes de la región, deberá enseñar la totalidad del territorio para estimular la llegada de más viajeros.

Únicamente a través de estrategias concertadas de explotación de turismo es posible atender las necesidades de los viajeros donde las zonas más frecuentadas por los viajeros de turismo interior darán el salto a la esfera internacional y tomar partido por la corriente positiva que ha venido desarrollándose en los últimos tiempos.



## **5. MODELOS DE NEGOCIOS DE LOS AEROPUERTOS ESPAÑOLES**

### **5.1 Definición de modelos de negocio**

Cuando hablamos de modelo de negocio nos referimos a una herramienta que antecede a un plan de negocios en el que una empresa puede decidir qué ofrecer, cómo venderlo y quiénes son los clientes objetivo.

Esto va a ayudar a proporcionar claridad sobre los productos que posteriormente se van a ofrecerán al mercado.

En conclusión un modelo de negocio consiste en :

- Desarrollar plan de negocios
- Definir los productos y servicios a ofrecer
- Plan de marketing
- Prepararse para el análisis externo.

Hoy en día los modelos de negocio que verdaderamente cumplen con su función son los que crean valor al consumidor , en otras palabras son imprescindibles para llegar al consumidor y diferenciarse y poder fidelizarlos. Por este motivo los modelos representan un punto fuerte para cada empresa.

Los modelos de negocios se pueden clasificar de diferentes maneras según sus propiedades o según su tipo de gestión o configuración operativa. Por lo tanto los aeropuertos se clasifican según el modelo de gestión aeroportuario

Una forma de catalogar y analizar diferentes modelos de gestión es en función de la propiedad, ya sea plenamente pública o mixta o privada. La característica principal de este modelo es el hecho de que el país conserva la propiedad pública del aeropuerto, o al menos una participación mayoritaria en los principales aeropuertos del país .

Seguidamente voy a exponer los aeropuertos según su tipo de propiedad

#### **Aeropuertos de Propiedad Pública:**

- Aeropuertos Propiedad de los Gobiernos Nacionales.
- Aeropuertos de Propiedad combinada entre Gobiernos Nacionales, Autonómicos y/o Locales

#### **Aeropuertos de Propiedad Mixta**

- Aeropuertos con capital Público y Privado.

## Aeropuertos de Propiedad Privada.

- Aeropuertos con capital privado .

A continuación en los siguientes apartados voy a explicar el funcionamiento de cómo se estructuran los modelos de gestión charter , tradicional y low cost .

### **5.2 Modelo Charter**

En el contexto de la industria de la aviación, los vuelos chárter son vuelos que no siguen un horario fijo, a diferencia de la previsibilidad de los vuelos comerciales tradicionales. Este tipo de servicio está detalladamente planificado para satisfacer las necesidades de pasajeros individuales o grupos, brindándole más flexibilidad para elegir el tipo de avión, las fechas y horarios de los vuelos y los lugares de despegue y aterrizaje. En otras palabras un vuelo chárter es un tipo de vuelo que no forma parte de un horario o ruta regular, sino que se organiza precisamente para un grupo o individuo específico, transportándolo generalmente a un destino específico.

Los vuelos chárter son muy populares porque ofrecen muchas ventajas sobre los vuelos tradicionales regulares, incluida flexibilidad, comodidad y mayor privacidad.

Según el artículo sobre el modelo charter de David Ramos Perez desde inicios del siglo XXI hay un declive de las compañías chárter ya que a medida que disminuyan los viajes combinados, las compañías chárter de corta y media distancia desaparecerán y serán reemplazadas por aerolíneas de bajo costo o también llamadas low cost . Este artículo proporciona un enfoque cuantitativo a este proceso, basado en un enfoque metodológico que cuestiona la equivalencia comúnmente establecida entre viajes aéreos no regulares y el tráfico de las compañías Chárter . Los resultados obtenidos muestran que, aunque existen claras diferencias entre las aerolíneas chárter debido a diversos factores, se demuestra que el descenso de las aerolíneas no es tan severo. Sin embargo cabe destacar que la disminución de las compañías de vuelos chárter es paralela al aumento de los paquetes turísticos observado en los últimos años, lo que sugiere una creciente separación entre ambas a medida que los operadores turísticos introducen una mayor flexibilidad y los modelos de negocios de las aerolíneas se vuelven cada vez más mixtos.

A continuación se puede observar una lista con los aeropuertos regionales ordenados de norte a sur de España que disponen de un modelo Charter

- Aeropuerto Barcelona : Operaciones de vuelo chárter: 24/7 + aduanas 24/7
- Aeropuertos de Girona : Operaciones de vuelo chárter: 24/7
- Aeropuerto de Zaragoza : Operaciones de vuelo chárter: 24/7
- Aeropuerto Pamplona : Operaciones de vuelo chárter: 05:30 a 22:00. Aeropuerto situado en la montaña; se necesitan buenas condiciones meteorológicas.
- Aeropuerto Bilbao : Operaciones de vuelo chárter: De 06:00 a 23:00, manipulación de carga sólo entre las 08:00 y las 19:00
- Aeropuerto de Santiago de Compostela : Operaciones de vuelo chárter: 24 horas al día, 7 días a la semana, para vuelos de pasajeros, no hay servicio de manipulación de carga disponible
- Aeropuerto de Málaga : Operaciones de vuelo chárter: 24/7, pero se requiere autorización previa para la manipulación de carga entre las 22:00 y las 06:00
- Aeropuerto de Sevilla : Operaciones de vuelo chárter: 24/7, pero se requiere autorización previa para la manipulación de carga entre las 22:00 y las 06:00 horas.

### **5.3 Modelo Tradicional**

El modelo de negocio tradicional es el más antiguo y su desarrollo se inició con una compañía gubernamental, también conocida como aerolínea de bandera o aerolínea de “full service 7 “. Desde la Segunda Guerra Mundial, han operado bajo la dirección y gestión de los gobiernos nacionales. En aquel momento, el mercado del transporte aéreo estaba casi monopolizado y sólo existía una aerolínea por país que se encargaba de cubrir tanto las rutas nacionales como internacionales .

Las aerolíneas tradicionales son compañías aéreas típicamente ligadas e identificadas según el país de procedencia o propiedad, como pueden ser American Airlines, Air Canada, British Airways o Iberia en el caso de España . Suelen ser aerolíneas fundadas hace más de 30 años y actualmente son reconocidas por los servicios que se brindan en el viaje como por ejemplo : incluyen la totalidad de los costos de los pasajes en forma de servicio: transporte, hospedaje, alimentación , clase de viaje ( primera clase , clase familiar , clase media etc ) además de estar especializadas en rutas transoceánicas.

Para entender mejor en que se basa este modelo de negocios voy a exponer las principales características de las aerolíneas tradicionales según la tesis de Mario Bustos (2020):

- Forman parte de alianzas internacionales y trabajan con aeropuertos HUB( también llamado centro de conexiones es un aeropuerto que sirve de destino y de punto de conexión con otros aeropuertos ), que suelen componer la flota dominante. De manera que suelen realizar escalas y conexiones entre vuelos, que han de estar correctamente sincronizados.
- Flota numerosa compuesta por aeronaves de diferentes características, la adquisición de estas se realiza según la misión a la que vayan a ser destinadas. Cuentan con aeronaves de mayor tamaño como el Airbus A380 por lo que optimizan el uso de tripulación cualificada.
- Utilizan una estrategia que tiene como objetivo dividir las aeronaves en clases con diferentes capacidades. También intentan alinear la capacidad de los aviones y los mejores segmentos de los clientes. En otras palabras, enfocan su estrategia de vuelo en dominar los mejores slots de cada aeropuerto.
- Como cubren un mercado amplio, necesitan un sistema de gestión de redes integrado. Al ser un mercado amplio, se dividen en viajeros de negocios, los cuales son los más rentables, y viajeros de ocio, los cuyo precio de billete puede ser sensiblemente controlado debido a algunos factores como por ejemplo los viajeros de larga duración y los viajeros que adquieren sus boletos con mucha anticipación de esta manera el precio puede variar .
- Al presente , grandes aerolíneas tradicionales, como IAG (International Airlines Group) es un holding de aerolíneas británico-español resultado de la fusión de British Airways e Iberia Líneas Aéreas de España, están colaborando mediante participaciones de capital, dividiendo los beneficios y los gastos de vuelo, coordinando horarios según slots o compartiendo con los aeropuertos HUB.

Actualmente el modelo tradicional tiene como competidor al modelo low cost que voy a explicar a continuación ( punto 5.4) y que se basa en ofrecer servicios base a un menor precio , por este motivo las aerolíneas tradicionales han sacado su servicio low cost con más tipos de billetes y ofertas, pero con más extras y comodidades que las aerolíneas low cost . Un ejemplo de aerolínea tradicional que ofrece servicios low cost sería Iberia Express o TAP.

#### **5.4 Modelo Low Cost**

Antes de empezar a desarrollar este tipo de modelo hay que saber en qué consiste y cuáles han sido sus orígenes y porque hoy en día es uno de los modelos más populares a la hora de elegir un viaje .

En primer lugar low cost hace referencia a una estrategia de negocio, una empresa ,en nuestro caso, una aerolínea que ofrece precios más bajos, atrayendo una gran demanda, lo que también se traduce en una mayor cuota de mercado. También es importante destacar que este modelo no sólo ofrece precios más bajos a los pasajeros, sino que también se caracteriza por la forma en que estas empresas gestionan sus flotas y los servicios de venta y distribución, velando siempre por la seguridad de sus usuarios, al igual que las normas de aviación. Otra característica de los modelos low cost es que las configuraciones de las aeronaves están parcialmente estandarizadas para un solo fabricante y tipo de aeronave. También se caracteriza por más asientos y una sola clase, operaciones de vuelos punto a punto y pago por servicios adicionales, uso de aeropuertos secundarios y estructuras administrativas simples.

Por consiguiente podemos afirmar que la clave de que el modelo low cost funcione se debe a :

- Ofertar lo básico : es decir la empresa o en nuestro caso las aerolíneas deben prestar solo los servicios básicos sin añadir elementos finales para elevar el precio final como es el caso de los billetes de avión y los extra tales como el equipaje y el seguro que son añadidos aparte.
- Seguir con el margen de beneficio: una empresa low cost debe ser rentable y eficiente de manera que se pueda controlar los gastos para no reducir las ganancias .
- Uso de la tecnología : para que una empresa low cost como son las aerolíneas es fundamental el uso del internet puesto que prescindan de las oficinas comerciales y la relación con el cliente se gestiona a través de la red mediante páginas web , redes sociales etc.

En este apartado hay que destacar la aerolínea que más turistas internacionales ha traído hacia España y se trata de Ryanair que se basa en el modelo de negocios low cost , y que según el diario “la razón 25” en el año 2019 ha traído 83,5 millones de visitantes , convirtiéndose en la aerolínea Low cost más grande de Europa con más de noventa millones de pasajeros al año .

Desde su llegada en el año 2002 el número de usuarios de Ryanair en España ha crecido a un ritmo muy elevado, con una tasa de crecimiento anual del 26%, hasta alcanzar la cifra de

46 millones en 2019, último año previo a la pandemia. En términos acumulados, Ryanair es la compañía que más pasajeros ha transportado en España en los últimos 20 años: más de 400 millones de pasajeros según informa el periodico “la razon 25 “

Ryanair, como low-cost, se centra en ofrecer un servicio básico y funcional al momento de volar, lo que le permite aportar valor para los clientes por el reducido precio de sus tarifas.

Así pues, no prescinde de los conocidos servicios auxiliares, sino que los ofrece de manera adicional al coste del billete. A su vez, la prestación de estos servicios adicionales representa una importante fuente de ingresos para la aerolínea.

Hoy en día en España, Ryanair es la aerolínea líder por número de pasajeros desde 2010, una posición que aspira mantener durante un largo periodo.

## **6. EL MODELO DE NEGOCIOS IMPACTA EN EL NÚMERO DE LLEGADAS DE LOS TURISTAS**

Como he explicado en los puntos anteriores el modelo de negocio de los aeropuertos es de vital importancia para que una red aeroportuaria funcione y sea de utilidad tanto para los turistas como para la región en la que está ubicado. Hemos visto en el punto 3.2 (Evolución de los aeropuertos españoles según el volumen de pasajeros) que gran parte de la evolución de un aeropuerto se basa en el número total de pasajeros que llegan pero ¿ que hace que un aeropuerto atraiga más o menos turistas ?

Lonely Planet<sup>1</sup> ha realizado una encuesta a la comunidad de viajeros que es lo que les atrae más de los aeropuertos , y las respuestas que más han destacado han sido : que esté bien ubicado , que tenga espacios tanto para descansar como para comer , que tengan salas donde se puedan recargar los servicios electrónicos etc . En definitiva, según palabras de Florido Benitez ( Doctor por la Universidad de Málaga con la tesis Análisis de los efectos del marketing móvil en la satisfacción del usuario de las infraestructuras aeroportuarias 2015) , los aeropuertos mejoran la productividad de todos con su infraestructura ya que involucran personas que promueven el turismo en ese lugar, lo que hace más fácil y económico acceso a proveedores de servicios y productos ofrecidos y también acceso a los viajes. Los turistas están utilizando los aeropuertos para simplificar la gestión del tiempo y el espacio durante sus viajes.

Sin embargo, este método no tiene en cuenta las estrategias de posicionamiento actualizadas. Los aeropuertos se enfocan en la satisfacción del cliente, lo cual ha sido impulsado por los directivos. Las redes aeroportuarias han buscado formas de aumentar sus ingresos, siendo la clave principal el modelo de negocios .

---

<sup>1</sup> Editorial de guías de viajes

## 6.1 Análisis de los casos Charter y Low Cost

Viajar en avión se ha vuelto más fácil para personas de todos los presupuestos gracias a los diferentes tipos de vuelos disponibles, lo que permite a los viajeros elegir la forma de vuelo que mejor se adapta a sus necesidades. El competitivo mundo del transporte aéreo de pasajeros se divide en tres categorías: chárter, tradicional y regional o también llamado regular. En este apartado me voy a centrar más en los dos que más evolución han tenido en los últimos años y estos son los modelos charter y el modelo low cost .

No obstante , aunque he explicado los casos en profundidad en los puntos de arriba ( 5.2 y 5.3 ) en este apartado me voy a centrar más en analizarlos mediante comparaciones y haciendo una lista en qué destaca cada uno.

En cuanto al número de pasajeros que llegan a España según el INE el 54,40% del total vienen a España mediante un modelo low cost mientras que el 45,50 viene mediante un modelo charter o comercial .En el siguiente gráfico se puede ver la diferencia .

### REPRESENTACIÓN EN % DE TURISTAS QUE HAN LLEGADO A ESPAÑA MEDIANTE LOS DOS MODELOS

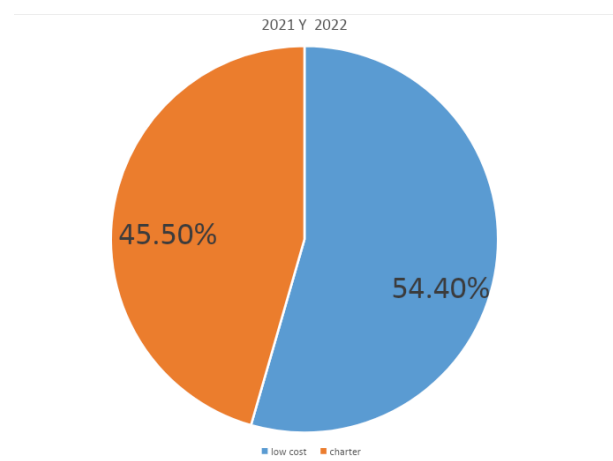


GRÁFICO 2 : Fuente: INE, elaboración propia.

Para entender mejor a que se debe esta diferencia tenemos que analizar más en profundidad cuáles son los puntos fuertes de cada modelo y en que se destacan estos dos modelos .



## PRINCIPALES DIFERENCIAS ENTRE LOS MODELOS CHARTER Y LOW COST

<b>MODELO CHARTER</b>	<b>MODELO LOW COST</b>
Vuelos puntuales de acuerdo a la demanda	Vuelos a diario
Poco tráfico aéreo	Mucho tráfico aéreo
Precio elevado	Precio económico
Uso en situaciones particulares	Uso para todo tipo de situación
Vuelos directos	Vuelos de corto y medio radio
Ofrece buena calidad de servicios y calidad	No dispone de business class
Se adquieren en paquetes turísticos	Páginas Web o agencias de viaje

TABLA 4 : Fuente : Lara aeronáutica , elaboración propia.

Según estas características podemos analizar porque el modelo low cost predomina más que el charter. Por una parte los vuelos low cost realizan vuelos más a menudo a diferencia de los charter que dependiendo de la demanda del mercado se realizan los vuelos . Otro punto que cabe destacar es la situación ya que los vuelos chárter se utilizan específicamente para situaciones concretas como viaje de militares, cruceros, equipos deportivos, bandas sonoras etc . De modo que el low cost se usa más para un sector más grande y se usa exclusivamente para los turistas . Finalmente cabe destacar el punto más importante por lo que el low cost predomina y es el precio económico que ofrece a calidad el modelo charter lleva ventaja ya que en el modelo low cost se ofrece lo básico para que haya una relación entre el precio y el servicio ofrecido .

Según un estudio realizado por Europair España encabeza la lista de tráfico low cost con diferencia del charter . Aunque cabe destacar que en cuanto a la calidad de servicios y un 55% y sigue creciendo con el paso de los años ya que los turistas prefieren un servicio básico a un precio económico ya que gracias a este método pueden disfrutar del placer de viajar un rango más amplio de turistas.

## 6.2 Factores estratégicos

En base a lo anteriormente escrito, este trabajo se centra en la investigación de los modelos de negocios de los aeropuertos y cómo estos están relacionados con el número de llegadas de los turistas y ser competitivos dentro de un entorno liberalizado.

Para que un modelo de negocios pueda influir en el número de llegadas de turistas tiene que tener en cuenta 3 factores : el modelo competitivo de Porter , el modelo basado en los clientes de Hax y el modelo basado en recursos empresarios de Prahalad y Hamel.

### PLANTEAMIENTO DE FACTORES ESTRATÉGICOS EN EL MODELO DE NEGOCIOS

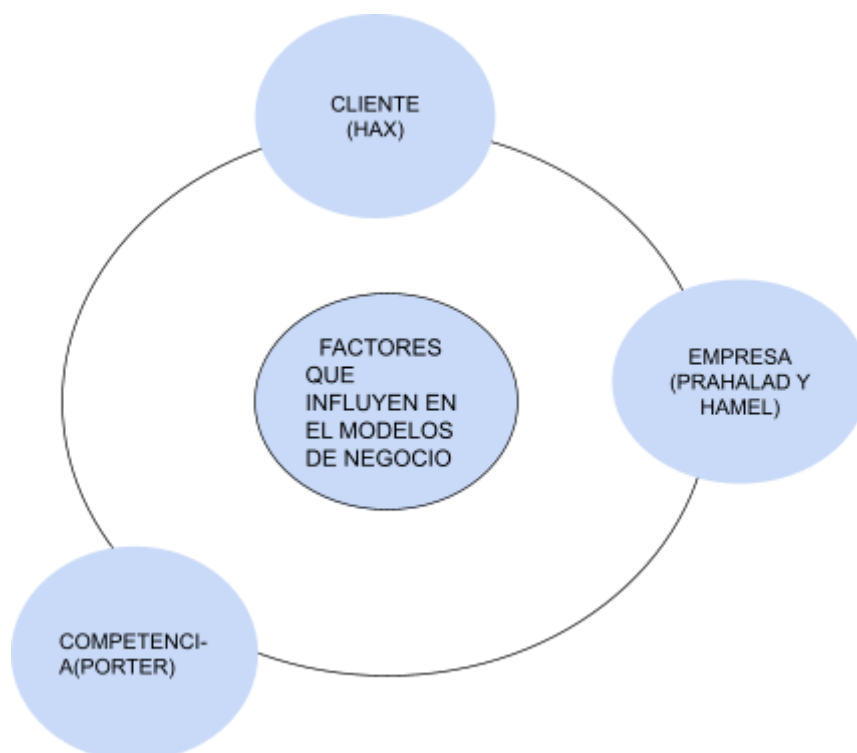


ILUSTRACIÓN 1: Fuente : Jose Javier Romero, elaboración propia.

El primer factor que voy a explicar es el factor competitivo de Porter , en el que se centra en la idea de que la industria específica logra mantener un alto rendimiento y alcanzar sus objetivos de manera consistente siempre y cuando supera en totalidad a sus competidores. Según lo dicho por Porter, solo hay dos maneras de competir: a través de la oferta de precios bajos o mediante la creación de productos únicos. Si relacionamos esta definición con lo redactado anteriormente podemos concluir que el modelo de negocios que utiliza la aerolínea Ryanair es decir el modelo low cost encaja con la estrategia competitiva de Porter ya que este modelo de negocios compite con sus competidores a través de una oferta con precios bajos y de esta manera atrae a sus clientes .

En cuanto al segundo factor basado en el modelo Hax se centra en la diferenciación donde su principal objetivo es desarrollar productos percibidos como únicos por los clientes y con un gran valor añadido para ellos. En el sector aeroportuario hemos visto cómo a lo largo de la evolución los aeropuertos han intentado satisfacer los deseos de los turistas mediante la disposición de internet espacios para comer y para descansar , de esta manera los aeropuertos se focalizan no solo a los pasajeros, sino también a los potenciales clientes que pueden aprovechar las oportunidades puestas de acuerdo comúnmente.

En definitiva este modelo está basado en el cliente ya que este debe estar situado en el centro y el servicio del cliente debe ser realizado de forma diferenciada. , el mercado y la creación de valor.

Finalmente el último factor está relacionado con los recursos dentro de un modelo de negocios y fue elaborado por Prahalad y Hamel en 1990 . El modelo intenta encontrar el valor que puede lograrse a partir de los recursos, habilidades y capacidades de la empresa ya que los recursos son a menudo escasos y difíciles de reemplazar, siendo esenciales para la realización de múltiples actividades en la vida cotidiana. En otras palabras Hamel y Prahalad (1990) consideran que las empresas se pueden mover a nuevos y otros mercados y así tener la posibilidad de crecimiento con mayor facilidad mediante el uso de sus competencias básicas. En el caso de los aeropuertos, este posicionamiento estaría vinculado a los recursos. y habilidades particulares para poder establecer una estrategia de precios efectiva permitiendo cubrir costes y llevar a cabo las inversiones requeridas.

Como he mencionado anteriormente los clientes se suelen dividir entre el modelo más tradicional es decir el low cost y el modelo charter donde el cliente tiene el poder de decidir el servicio totalmente personalizado, en el que podrá ajustar las características del viaje según sus deseos (fechas, horario, origen y destino, etc.) . Este último modelo estaría relacionado con el modelo Charter ya que las aerolíneas deben poner los precios según las elecciones del cliente y a las aerolíneas se les debe ofrecer la posibilidad de aterrizar y despegar un avión según los deseos de los pasajeros .

En definitiva, basándonos en estas 3 estrategias y en el modelo de negocios que predomina en cada aeropuerto español podemos afirmar que el modelo de negocios si que influye en el número de llegadas de los turistas .

### 6.3 Análisis cuantitativo de los modelos de negocios

Una vez explicados y analizados los tres modelos que más han influido en el sector aeroportuario a lo largo de los años voy a pasar a la realización de un análisis cuantitativo . Para realizar este análisis he hecho uso de los datos estadísticos de AENA (empresa que gestiona los aeropuertos españoles ) ya que la investigación cuantitativa utiliza la estadística para el análisis de los datos y de esta forma he investigado el número de llegadas internacionales que llega a España según el modelo que se usa .

#### LLEGADAS INTERNACIONALES ANUALES A ESPAÑA CON EL MODELO TRADICIONAL Y LOW COST

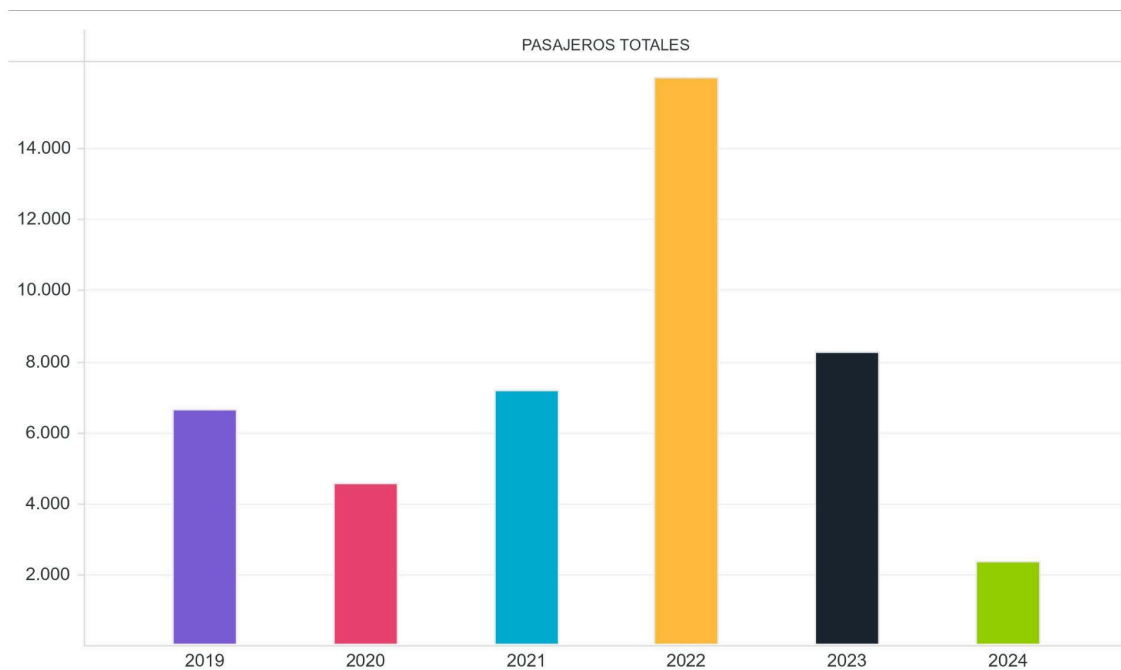


GRÁFICO 3 : Fuente : datos estadísticos AENA.

Antes de explicar el gráfico 3 hay que hacer algunas menciones específicas , los diferentes colores representan los años y de esta forma poder diferenciarlos , por otra parte las unidades de medida son los millones .

Como he informado anteriormente en los últimos años el modelo Low Cost ha tenido una evolución visible y esto lo demuestra los datos obtenidos de AENA donde el número de llegadas a España está creciendo año tras año . Cabe destacar que las aerolíneas tradicionales que ofrecen servicios low cost también entran dentro de este gráfico realizado por AENA .

En el año 2022 el número de llegadas de pasajeros totales internacionales superan los 14 millones . Una cifra récord si la comparamos con los años anteriores, sin embargo no hay que olvidar que se trata de un regreso ya que el sector aeroportuario ha estado limitado por la pandemia mundial de COVID-19.

LLEGADAS INTERNACIONALES ANUALES A ESPAÑA CON EL MODELO  
CHARTER

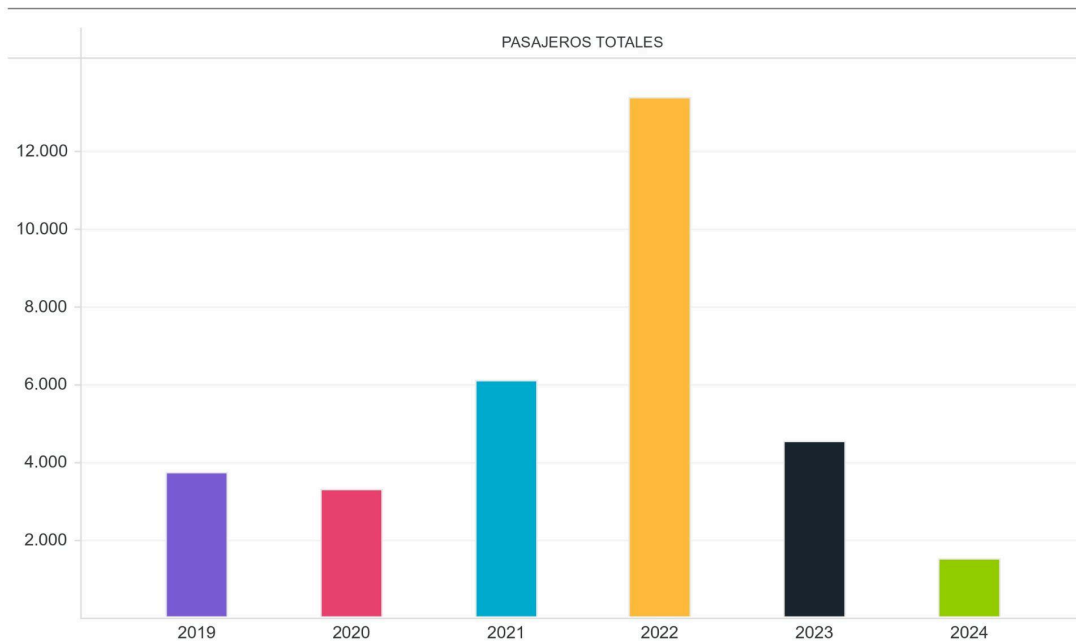


GRÁFICO 4 : Fuente : datos estadísticos AENA.

Por otra parte nos encontramos con los datos de las llegadas de pasajeros internacionales que han venido por un método más comercial , en este sector nos encontramos con los vuelos de tipo charter , privado , militar etc . Aunque el número de pasajeros no es tan considerado como los vuelos tradicionales y low cost ( gráfico 3 ) cabe destacar que en el año 2021 los vuelos comerciales estuvieron cerca de superar los vuelos low cost . Para entender mejor estos gráficos he realizado una tabla con los datos numéricos obtenidos.

## LLEGADAS TURISTAS POR AÑO MEDIANTE MODELO TRADICIONAL Y COMERCIAL

	VUELOS TRADICIONALES	VUELOS COMERCIALES
AÑO		
2019	6.650mill	3.747mill
2020	4.559mill	3.232mill
2021	7.203mill	6.111mill
2022	16.001mill	13.375mill
2023	8.287mill	4.556mill

TABLA 5 : datos estadísticos AENA , elaboración propia.

Observando la tabla 5 con los datos obtenidos de AENA , los vuelos tradicionales son más buscados que los comerciales , uno de los motivos al que se debe este resultado puede ser el bajo precio ya que los vuelos low cost al tener un precio no tan elevado como los vuelos comerciales permiten acceder a más clases de turistas y ser accesible a un número de viajeros más amplio que los vuelos comerciales . Mediante sus ofertas para estudiantes , familias , ofertas en días festivos hace que atraiga cada vez más visitantes a España . Otro dato importante también mencionado anteriormente es la increíble diferencia de llegadas entre los años 2020 y 2022 donde el número de llegadas se cuadruplica y pasa de 4.559 a 16.001 millones de turistas . La caída del sector aeroportuario en 2020 por la pandemia de COVID -19 no supuso una parada en el sector de la aviación solamente sino también en el sector turístico , donde según la OMT el año 2020 fue uno de los peores años para el sector aeronáutico desde los últimos 30 años y esto visible con los datos obtenidos de AENA .

## **7. CONCLUSIONES**

La conclusión de este Trabajo de Fin de Grado sobre el sector aeroportuario y los modelos de negocios se basa en un análisis detallado de los modelos low cost y chárter en el contexto de la Península Ibérica con un enfoque particular en los aeropuertos gestionados por AENA .

El trabajo se desarrolla en varias secciones que incluyen el marco aeroportuario en España, el impacto del turismo en el sector aeroportuario , la evolución desde 1970 hasta la actualidad de la aviación y las aerolíneas pasando por los tres modelos de negocios más comunes : el modelo charter , tradicional y low cost , concluyendo con unos análisis cuantitativos demostrando que el modelo de negocios si que puede influir en el número de llegadas de turistas a España .

De acuerdo a las líneas de argumentación de este TFG he empezado este trabajo explicando la estructura del marco aeroportuario ya que es fundamental entenderla para poder explicar más adelante los modelos de negocios . En este apartado he destacado sobre todo la utilidad de un espacio para el desarrollo del transporte aéreo así como la gran importancia que está vinculado con el sector aeroportuario es la importancia económica donde en la actualidad el aeropuerto ya no está visto como un espacio con terminales para coger el avión sino también un espacio de comercio donde la economía tiene un papel fundamental. Otro punto que hay que tener en cuenta en este apartado son los sistemas de gestión : centralizado y descentralizado , donde España usa un sistema centralizado y conjunto .

En cuanto al tema del origen y evolución del sector aeronáutico es de vital importancia saber que fue a partir del año 1957 cuando empezaron una serie de transportes aéreos y que si el transporte de la aviación ha tenido semejante evolución se debe gracias a una serie de factores como aumento de la población, el desarrollo de la industria turística, la reestructuración del proceso productivo, el aumento del volumen del comercio y las compras esporádicas fuera de la ciudad son algunos de los factores turísticos que han hecho que la gente utilice más los aviones . Siguiendo en el apartado de la evolución también he analizado los aeropuertos españoles en función del volumen de pasajeros donde el aeropuerto de Madrid sigue en su máximo desde 1970.

Entrando en la investigación de este trabajo antes de empezar con los análisis cuantitativos sobre los modelos de negocios aeroportuarios he explicado los 3 modelos más comunes en España ( charter , tradicional , low cost ) pasando por sus orígenes ,

características , funciones , localizaciones donde efectúan sus servicios. Un aspecto a destacar es que los aeropuertos españoles independientemente del modelo, están gestionados por AENA que es una sociedad mercantil estatal que gestiona los aeropuertos y helipuertos españoles . Quiere decir que a través del Servicio Central de AENA se toman decisiones de inversión, de presupuesto, de mercadeo, de recursos humanos, y que tienen efectos sobre todas las infraestructuras de la empresa. Cada aeropuerto independientemente de su modelo de negocios está sujeta a los servicios centrales. Finalmente el último capítulo es como el impacto de los modelos de negocios influyen en el número de llegadas de turistas mediante un análisis cuantitativo con la ayuda de los datos estadísticos obtenidos de AENA .

El estudio realizado destaca que los turistas que llegan a España prefieren usar un método low cost o un método tradicional que use servicios low cost , según los gráficos obtenidos de AENA el número de viajeros internacionales llegados a España con un método tradicional low cost es superior al número de llegadas Charter . Aunque es cierto que la comodidad y beneficios que ofrece el modelo charter es superior al modelo tradicional y low cost , en cuanto al presupuesto no es tan flexible como los otros dos modelos donde establecen ofertas para que así lo usen un número más grande de personas . Demostrando así que hay más demanda en vuelos donde la calidad es básica pero más accesible para un número mayor de personas que en vuelos donde la comodidad y los servicios extras se hacen presentes pero a un precio más asequible a la relación calidad - precio.



## 8. REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Aeroespacial, A. (2021). España registra un 72,4% menos de pasajeros en 2020 - Actualidad Aeroespacial. Disponible en: <https://actualidadaeroespacial.com/espana-registra-un-724-menos-de-pasajeros-en-2020/>
- Benjamín, A. M. (2015). Análisis de los efectos del marketing móvil en la satisfacción del usuario de las infraestructuras aeroportuarias. Dialnet. Disponible en : <https://dialnet.unirioja.es/servlet/tesis?codigo=54271>
- Bigas, M. (2011) ¿Qué Te Gustaría Encontrar en un Aeropuerto?, La Vanguardia. Disponible en : <https://www.lavanguardia.com/viajes/20110524/54160051694/que-te-gustaria-encontrar-en-un-aeropuerto.html>
- Bustos Piquer, M. (2020) Estudio del Modelo de Negocio de una aerolínea de bajo coste: Ryanair, UPV. Disponible en : <https://riunet.upv.es/handle/10251/143521>
- Checa Tamarit, A.M. (2012) Estudio Descriptivo del Modelo de Gestión Aeroportuaria Español (período 2000-2010) en el contexto competitivo del sector Aéreo Europeo, UPV. Disponible en : <https://riunet.upv.es/handle/10251/18135>
- CNMC. (2014). EL SECTOR AEROPORTUARIO EN ESPAÑA: SITUACIÓN ACTUAL Y RECOMENDACIONES DE LIBERALIZACIÓN. Cnmc.es. Disponible en : [https://www.cnmc.es/sites/default/files/1185359\\_9.pdf](https://www.cnmc.es/sites/default/files/1185359_9.pdf)
- El Transporte Aéreo(2019) : Aportación a la economía española y ...Disponible en : [https://www.ceoe.es/sites/ceoe-corporativo/files/content/file/2019/11/11/1/transporte\\_aereo\\_aportacion\\_economia\\_espanola.pdf](https://www.ceoe.es/sites/ceoe-corporativo/files/content/file/2019/11/11/1/transporte_aereo_aportacion_economia_espanola.pdf)
- España - Turismo Internacional 2024 (2024) Datosmacro.com. Disponible en: <https://datosmacro.expansion.com/comercio/turismo-internacional/espana>
- Galán, F. (2022). Aerolíneas low cost vs tradicionales: Comparativa y diferencias. Bob. Disponible en : <https://bob.io/es/blog/aerolineas-low-cost-vs-tradicionales/>
- Hosteltur. (2024). La llegada de viajeros por avión a España se incrementa un 16% hasta marzo. Hosteltur. Disponible en: [https://www.hosteltur.com/163005\\_la-llegada-de-viajeros-por-avion-a-espana-se-incrementa-un-16-hasta-marzo.html](https://www.hosteltur.com/163005_la-llegada-de-viajeros-por-avion-a-espana-se-incrementa-un-16-hasta-marzo.html)

- Hosteltur (2023) Los Aeropuertos de Aena Vuelven a CIFRAS RÉCORD: 283 m de Pasajeros en 2023, Qué aeropuertos españoles tuvieron más tráfico de pasajeros en 2023. Disponible en :  
[https://www.hosteltur.com/161197\\_los-aeropuertos-de-aena-vuelven-a-cifras-record-283-m-de-pasajeroen-2023.html](https://www.hosteltur.com/161197_los-aeropuertos-de-aena-vuelven-a-cifras-record-283-m-de-pasajeroen-2023.html)
- Ivars-Baidal, J. y Menor Muñoz, M. (1970) El Impacto de las compañías Aéreas de Bajo Coste en la actividad turística del área de influencia del aeropuerto de alicante, RUA. Disponible en :  
<http://rua.ua.es/dspace/handle/10045/132175>
- Martínez, J.M.S. y Marín, R.G. (2015) Cambios Recientes del Tráfico de Pasajeros en los Aeropuertos Españoles: Modificaciones Acusadas en un Contexto Económico Desfavorable, Dialnet. Disponible en :  
<https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=5113985>
- Pérez, D. R. (2020). Las compañías chárter en España (2004-2019): ¿el fin de un modelo de negocio fordista? Dialnet. Disponible en :  
<https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=7606356>
- Romero Ruiz, J.J. (1970) Identificación de los Elementos clave de la estrategia competitiva en el Modelo de Negocio Aeroportuario en un contexto liberalizado de competencia internacional : Aplicación Al Caso del Reino Unido, Archivo Digital UPM. Disponible en :  
<https://doi.org/10.20868/upm.thesis.48224>
- Serrano Martínez, J. M. (1999). Tráfico aéreo de pasajeros, turismo y red aeroportuaria en España a finales del siglo XX. Algunas consideraciones. Cuadernos de Turismo, (4), 73–88. Disponible en :  
<https://revistas.um.es/turismo/article/view/22891>

## 9. ANEXOS

### 9.1 Índice de tablas :

TABLA 1 : Elaboración propia con los datos obtenidos de : El sector aeroportuario en España: situación actual y recomendaciones de liberalización Álvarez, C. L. (2014).

Disponible en :

[https://www.cnmc.es/sites/default/files/1185359\\_9.pdf](https://www.cnmc.es/sites/default/files/1185359_9.pdf)

TABLA 2 : Elaboración propia con los datos obtenidos de : Informes del transporte aéreo.

Disponible en :

<https://www.transportes.gob.es/areas-de-actividad/aviacion-civil/estudios-y-publicaciones/estadisticas-del-sector>

TABLA 3 : Elaboración propia con los datos obtenidos de la página web Estadísticas AENA .

Disponible en :

<https://www.aena.es/es/estadisticas/inicio.html>

TABLA 4 : Elaboración propia con datos obtenidos de : psique interactiva.net.

FORMACIÓN AERONÁUTICA .Disponible en :

<https://www.laraaeronautica.es/blogs/blog/191031-diferencia-entre-compañias.html>

TABLA 5 : Elaboración propia con datos obtenidos de : Información para nuestros pasajeros

Aena. Disponible en: <https://www.aena.es/es/estadisticas/inicio.html>

## **9.2 Indice de graficos**

GRÁFICO 1 : Elaboración de gráfico con los datos obtenidos de AENA : Estadísticas de tráfico aéreo. Disponible en :

<https://www.aena.es/es/estadisticas/inicio.html>

GRÁFICO 2 : Elaboración propia con los datos obtenidos del INE : INE - Instituto Nacional de Estadística. Disponible en :

<https://www.ine.es/>

GRÁFICO 3 : Elaboración de gráfico con los datos obtenidos de AENA : Informes detallados. Disponible en:

<https://www.aena.es/es/estadisticas/informes-detallados.htm>

GRÁFICO 4 : Elaboración de gráfico con los datos obtenidos de AENA : Informes detallados. Disponible en :

<https://www.aena.es/es/estadisticas/informes-detallados.htm>