



Universitat
Autònoma
de Barcelona



escola
d'enginyeria

ESTUDIO DE LA COMPETITIVIDAD DEL AEROPUERTO DE GRAN CANARIA

Grado en Gestión Aeronáutica

Memoria del Trabajo de Fin de Grado

Realizado por:

Alejandro Pérez Gutiérrez

Revisado por:

Anna Matas Prat

Escola d'Enginyeria
Sabadell, a 8 de julio de 2015

PÁGINA INTENCIONADAMENTE EN BLANCO

El sotasignat,

Professor/a de l'Escola d'Enginyeria de la UAB,

CERTIFICA:

Que el treball a què correspon aquesta memòria ha estat realitzat sota la seva direcció per en/na

I per tal que consti firma la present.

Signat:

Sabadell,de.....de 201.....

PÁGINA INTENCIONADAMENTE EN BLANCO

FULL DE RESUM – TREBALL FI DE GRAU DE L'ESCOLA D'ENGINYERIA

Títol del Treball Fi de Grau (obligatori en tres idiomes: Català, Castellà, Anglès)	
Estudio de la Competitividad del Aeropuerto de Gran Canaria	
Estudi de la Competitivitat de l'Aeroport de Gran Canaria	
Competitiveness Study of the Gran Canaria Airport	
Autor[a]: Alejandro Pérez Gutiérrez	Data: Julio de 2015
Tutor[a]/s[es]: Anna Matas Prat	
Titulació: Grado en Gestión Aeronáutica	
Paraules clau (mínim 3)	
<ul style="list-style-type: none">• Català: Aeroport, Passatger, Competitivitat• Castellà: Aeropuerto, Pasajero, Competitividad• Anglès: Aiport, Passenger, Competitiveness	
Resum del Treball Fi de Grau (extensió màxima 100 paraules)	
<ul style="list-style-type: none">• Català: El procés de privatització dels aeroports espanyols pot donar pas a una gestió privada dels mateixos. Davant aquesta hipòtesi, es considera fonamental revisar l'estat dels aeroports espanyols. En aquest estudi s'analitza la competitivitat de l'aeroport de Gran Canària, a través de variables competitives aeroportuàries, en comparació amb cinc aeroports turístics espanyols que actuen com a substitutius.• Castellà: El proceso de privatización de los aeropuertos españoles puede dar paso a una gestión privada de los mismos. Ante esta hipótesis, se considera fundamental revisar el estado de los aeropuertos españoles. En este estudio se analiza la competitividad del aeropuerto de Gran Canaria, a través de variables competitivas aeroportuarias, en comparación con otros cinco aeropuertos turísticos españoles que actúan como sustitutivos.• Anglès: The privatization of the Spanish airports can produce a private management of them. Given this scenario, it is considered essential to review the state of the Spanish airports. In this study, the competitiveness of the airport of Gran Canaria is analysed compared with five other Spanish tourist airports that act as substitutes, through competitive variables.	

PÁGINA INTENCIONADAMENTE EN BLANCO

INDICE

1. INTRODUCCIÓN	13
2. COMPETENCIA EN EL SECTOR AEROPORTUARIO	15
2.1. <i>Formas de Competencia entre Aeropuertos</i>	16
2.1.1. Competencia entre aeropuertos cercanos	16
2.1.2. Competencia entre aeropuertos por convertirse en hub de conexiones	17
2.1.3. Competencia para atraer nuevos servicios de transporte aéreo – pasajeros y carga	18
2.1.4. Competencia entre aeropuertos como destino turístico	18
2.2. <i>Variables competitivas de los aeropuertos</i>	19
2.2.1. Precio, calidad y/o variedad de servicios	19
2.2.2. Nivel de las tasas aeroportuarias	20
2.2.3. Disponibilidad de slots y capacidad aeroportuaria	21
2.2.4. Calidad y/o variedad de los servicios comerciales y servicios a los pasajeros	22
2.2.5. Publicidad y marketing	22
2.2.6. Eficiencia en costes	23
2.2.7. Análisis Financiero	23
2.2.8. Volumen de tráfico aéreo	23
2.2.9. Número de rutas aéreas	24
2.2.10. Número de compañías aéreas	24
2.2.11. Transportes y accesos	25
2.2.12. Apuesta por las nuevas tecnologías	25
3. EL SECTOR AEROPORTUARIO ESPAÑOL	26
3.1. <i>La gestión aeroportuaria en la actualidad</i>	28
3.1.1. Cuentas de resultados AENA	29
4. AEROPUERTO DE GRAN CANARIA Y AEROPUERTOS TURÍSTICOS ESPAÑOLES	32
4.1. <i>Aeropuerto de Gran Canaria</i>	32
4.2. <i>Aeropuerto de Palma de Mallorca</i>	34
4.3. <i>Aeropuerto de Málaga-Costa del Sol</i>	35
4.4. <i>Aeropuerto de Tenerife Sur</i>	36
4.5. <i>Aeropuerto de Alicante-Elche</i>	38
4.6. <i>Aeropuerto de Ibiza</i>	39

5. ANÁLISIS DE LA COMPETITIVIDAD DEL AEROPUERTO DE GRAN CANARIA FRENTE A AEROPUERTOS TURÍSTICOS ESPAÑOLES	41
5.1. Slots y Capacidad Aeroportuaria	41
5.2. Tráfico Aéreo	44
5.3. Rutas Aéreas	47
5.4. Compañías Aéreas	51
5.5. Tasas Aeroportuarias	54
5.6. Análisis Financiero	56
5.7. Eficiencia en Costes	58
5.8. Servicios Aeroportuarios	60
5.9. Servicios Comerciales	62
5.10. Publicidad y Marketing	64
5.11. Transportes y Accesos	66
5.12. Nuevas Tecnologías	68
6. CONCLUSIONES Y PROPUESTAS DE MEJORA	70
7. BIBLIOGRAFÍA	78
7.1. Páginas web	79
8. ANEXO 1: RESULTADOS FINANCIEROS	80
8.1. Aeropuerto de Gran Canaria	80
8.2. Aeropuerto de Palma de Mallorca	81
8.3. Aeropuerto de Málaga-Costa del Sol	82
8.4. Aeropuerto de Alicante-Elche	83
8.5. Aeropuerto de Tenerife Sur	84
8.6. Aeropuerto de Ibiza	85

PÁGINA INTENCIONADAMENTE EN BLANCO

Agradecimientos:

Este proyecto no hubiera sido posible sin la ayuda de la directora Anna Matas, que a pesar de que la comunicación ha sido vía mail, se ha prestado a solucionar todas mis dudas de inmediato.

Por otro lado, agradecer a la profesora Ofelia Betancor, de la ULPGC, la cuál participó en la decisión inicial de por dónde encaminar este proyecto y me facilitó informes y estudios muy valiosos.

Por último, agradecer a mis seres queridos, los cuales han estado apoyándome en todo este tiempo.

PÁGINA INTENCIONADAMENTE EN BLANCO

1. INTRODUCCIÓN

El presente trabajo tiene como objetivo el estudio de la competitividad del Aeropuerto de Gran Canaria, para conocer su evolución en el tiempo e investigar acerca de cuáles son sus ventajas con respecto a sus principales aeropuertos competidores¹ ante una más que probable futura privatización completa de la red de aeropuertos españoles, gestionados por AENA (**Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea**), para finalizar con una previsiones de crecimiento y desarrollo futuras.

En la actualidad, la red de aeropuertos españoles que gestiona el ente público AENA está sujeta a una gran polémica debido a la incertidumbre que presenta su privatización. Desde el 11 de febrero de 2015, AENA cotiza en bolsa con un 49% de acciones que se distribuyen entre capital meramente privado². Ésta acción de privatización paulatina llevada a cabo por el Gobierno, pretende privatizar la gestión de la red de aeropuertos a largo plazo.

Ante esta más que probable situación, se profundizará en el estudio de la competitividad de los aeropuertos turísticos españoles bajo la hipótesis de que los aeropuertos tienen autonomía para tomar las decisiones sobre las variables estratégicas (precio, inversión, calidad, etc.) que les permitan competir a fin de conocer el estado de los mismos ante futuras inversiones de capital privado.

El modelo privado en la red de aeropuertos de un país permite la erradicación del monopolio público natural al que están sujetos en la actualidad los aeropuertos españoles, aeropuertos que sirven de punto de unión entre comunidades para el transporte de pasajeros y mercancía. El modelo de privatización está caracterizado por la búsqueda de mayores niveles de eficiencia, convirtiendo la red de aeropuertos en una red de diferentes empresas con estrategias de crecimiento individuales que se adaptan a los objetivos individuales de cada gestor, generando un entorno más exigente que fomenta la competencia entre ellos.

¹ Aeropuertos categorizados como destino turístico.

² Según datos recogidos en la web de AENA, apartado Quiénes Somos.

Para la realización del presente estudio, en primer lugar, se realizará un análisis de la competencia en el sector aeroportuario, el cuál dará una visión general de la evolución en el tiempo en términos de gestión aeroportuaria, para pasar a observar las formas de competencia que se estiman oportunas entre operadores y/o gestores aeroportuarios. Tras dicho análisis, se procede a estudiar las diferentes variables competitivas que se utilizarán para la comparación competitiva de las ventajas de un aeropuerto con respecto a otro para atraer a más viajeros, más poder de mercado y la inversión de capital privado. Posteriormente, se destacará la importancia del sector aeroportuario en España y se describirán las características del modelo así como la situación actual de la gestión de los aeropuertos españoles.

Una vez conocida la situación actual de los aeropuertos españoles y de la importancia de los mismos para el país, se mostrarán algunos datos básicos y relevantes de los aeropuertos a comparar en el análisis competitivo que se redactará a posteriori.

Los aeropuertos que se han tenido en cuenta como principales competidores del Aeropuerto de Gran Canaria son aquellos que se caracterizan por ser categorizados como aeropuertos turísticos dentro de la red de aeropuertos españoles. En concreto, se han escogido los seis primeros en el ranking por número de operaciones y pasajeros, recogido en el informe anual 2014³ publicado por AENA. Estos son:

Tabla 1: Ranking de aeropuertos como destino turístico por número de operaciones

AEROPUERTO	Nº PASAJEROS	Nº OPERACIONES
Palma de Mallorca	23.115.499	172.628
Málaga-Costa del Sol	13.749.134	108.263
GRAN CANARIA	10.315.732	102.211
Alicante-Elche	10.065.873	71.570
Tenerife Sur	9.176.274	60.290
Ibiza	6.211.882	60.142

Año: 2014

Fuente: Elaboración propia a partir de datos publicados por AENA

³ Véase Informe Anual 2014: www.aena.es/csee/Satellite?pagename=Estadisticas/Home

2. COMPETENCIA EN EL SECTOR AEROPORTUARIO

El panorama de la competencia entre aeropuertos ha cambiado sustancialmente a lo largo del tiempo. En las últimas dos décadas el entorno aeroportuario ha experimentado un mayor dinamismo empresarial y se ha visto expuesto a ciertas tensiones competitivas.

Tiempo atrás, previa liberalización del transporte aéreo, los aeropuertos operaban como monopolios naturales que actuaban ejerciendo su poder de mercado y aumentando sus tarifas debido a la falta de competencia entre aerolíneas y la escasez de infraestructuras aeroportuarias.

Tras la liberalización del sector, el panorama ha cambiado de manera gradual con el paso de los años. Esta liberalización ha propiciado la desregulación del mercado, la aparición de compañías aéreas de bajo coste y un auge de construcción de infraestructuras aeroportuarias. La mezcla de estos tres factores ha hecho que cambie la mentalidad de pasajeros y aerolíneas, debido a que en la toma de decisiones se pueden plantear alternativas que modifiquen sus posibles puntos de origen y/o destino.

La decisión de los pasajeros está condicionada fundamentalmente por el precio final del billete, por los servicios que ofrece el aeropuerto y por los accesos al mismo. Por otro lado, las compañías aéreas toman la decisión de operar en un aeropuerto u otro basándose, entre otros factores, en las tasas aeroportuarias, los servicios que prestan, el nivel de tráfico y el lugar estratégico en el que se encuentre.

Este cambio en la mentalidad de pasajeros y aerolíneas ha ido ejerciendo una presión competitiva que ha hecho que los aeropuertos pierdan poder de mercado y ya no puedan subir sus tarifas sin correr el riesgo de que sus usuarios busquen otros posibles aeropuertos alternativos.

Con esto, los aeropuertos tienden a convertirse en empresas cuyo objetivo final es satisfacer las necesidades de aerolíneas y pasajeros.

Las aerolíneas son las beneficiarias directas de esta competencia ya que reciben un mejor servicio y ven reducidos los costes derivados, no sólo del uso de las infraestructuras aeroportuarias sino también de todos aquellos servicios derivados de ellas.

Esta reducción de costes para las aerolíneas debe traducirse en una reducción del billete para el pasajero, que a su vez, implica un aumento de la cantidad demandada de plazas.

Por otro lado, también es importante señalar que una mayor competencia aeroportuaria puede mejorar y aumentar los servicios comerciales de los aeropuertos, siendo el pasajero el que se beneficie directamente de esta mejora.

2.1. Formas de Competencia entre Aeropuertos

En lo que se refiere a la forma en la que los aeropuertos compiten entre sí, podemos destacar cuatro tipos (CNMC, 2014; Copenhagen Economics, 2012; ACI Europe, 2013):

- Competencia entre aeropuertos cercanos
- Competencia entre aeropuertos por convertirse en hub de conexiones
- Competencia para atraer nuevos servicios de transporte aéreo – pasajeros y carga
- Competencia entre aeropuertos como destino turístico

2.1.1. Competencia entre aeropuertos cercanos

La competencia entre aeropuertos cercanos se ocasiona cuando dos o varios aeropuertos están situados en zonas cercanas, en las que se comparte el área de influencia o captación. Este hecho refleja que cuánto más cerca se encuentren, será más probable que sean sustitutivos entre sí y, por tanto, compitan. Además, cuánto más cerca se encuentren, existe una mayor probabilidad de que los aeropuertos compitan por los mismos pasajeros.

Este tipo de competencia fomenta la aparición de aeropuertos principales y secundarios, los cuáles tienen como características:

Tabla 2: Características Aeropuertos Principales y Secundarios

Aeropuertos Principales	Aeropuertos Secundarios
<ul style="list-style-type: none"> - Cercanos a la ciudad - Mayores frecuencias - Amplio rango de vuelos directos - Facilita la conexión de tráfico - Tasas más altas - Amplia gama de servicios - Capacidad limitada - Limitaciones horarias - Elevados costes operativos 	<ul style="list-style-type: none"> - Alejados de la ciudad - Frecuencias más bajas - Destinos sin escalas limitados - Centrados en el tráfico punto a punto - Tarifas más bajas - Gama de servicios limitada - Normalmente operan las 24 horas - Menores costes operativos

Fuente: *Dr. Michael Tretheway. Competition between airports in the new Millennium: what works, what doesn't work and why. 8th Hamburg Aviation Conference. Página 7.*

2.1.2. Competencia entre aeropuertos por convertirse en hub de conexiones

Otro ejemplo de competencia es el de los aeropuertos que compiten por el tráfico de conexión. Estas infraestructuras aeroportuarias compiten por ser el centro de transferencia de conexiones aéreas entre rutas de vuelos nacionales y vuelos de larga distancia o vuelos intercontinentales.

Para que un aeropuerto se convierta en 'hub' de conexiones se exige que tenga una cantidad significativa de capacidad para dar cabida a sus puntas de llegada y salida de vuelos. Bajo este supuesto, el aeropuerto ha de adecuar los slots a la actividad de las aerolíneas que hacen las conexiones para ofrecer conexiones más rápidas, menores tiempos de espera entre vuelos y mayores facilidades para los pasajeros; ofreciendo puertas de embarque próximas, salas VIP y cintas de equipaje eficientes para reducir los tiempos al mínimo.

Estos hubs compiten entre sí a través del abaratamiento de sus tasas aeroportuarias para los pasajeros en conexión, con el objetivo de hacer más atractivo el aeropuerto para las compañías aéreas⁴.

2.1.3. Competencia para atraer nuevos servicios de transporte aéreo – pasajeros y carga

Otra forma de competencia es aquella que se realiza mediante la atracción de nuevos servicios a través de la comercialización y aumento de la competencia para atraer nuevos servicios aéreos.

El operador aeroportuario puede influenciar la atracción de compañías aéreas a través del ofrecimiento de ciertas facilidades, como son:

- Parking;
- Gran número de accesos por carretera;
- Salas VIP;
- Comercios;
- Gran número de puertas de embarque;
- Numerosos servicios de handling;

Indirectamente, el aeropuerto puede abaratar el coste de los servicios provistos a través de firmas con concesiones para proveer servicios en el entorno aeroportuario.

Si existe otro aeropuerto que se encuentra en la misma zona de influencia o que realiza una fuerte competencia, la oferta de servicios del aeropuerto puede jugar un papel determinante en la decisión de la compañía aérea para apostar por el aumento de tráfico de pasajeros y carga en él.

2.1.4. Competencia entre aeropuertos como destino turístico

En el caso de la competencia por aeropuertos como destino turístico, principal tipo de competencia que se desarrollará en este documento, la presión competitiva

⁴ Fuente: ec.europa.eu/competition/sectors/transport/reports/airports_competition_1.pdf

está condicionada por el modelo de turismo que predomina en el área en el que se encuentra el aeropuerto.

En estos casos, se asimila cierto factor sustitutivo entre aeropuertos distantes entre sí en relación al tipo de turismo que impera en la región en la que se encuentra el aeropuerto (sol y playa, nieve, cultural, etc.). Por ejemplo, dos aeropuertos como son el de Gran Canaria y el de Palma de Mallorca, pese a estar en dos mercados geográficos diferentes, se encuentran dentro del mismo mercado de turismo de sol y playa, por lo que existen tensiones competitivas entre ellos ya que los pasajeros los identifican como sustitutivos cercanos en términos de clima, seguridad, precio, calidad de los complejos hoteleros, etc.

Este tipo de competencia es mayor en el caso de los aeropuertos con alto porcentaje de viajeros por motivos de ocio.

2.2. Variables competitivas de los aeropuertos

Como ya se ha detallado, el entorno aeroportuario ha experimentado un mayor dinamismo empresarial. A día de hoy, gran parte de los aeropuertos del mundo compiten con otros aeropuertos y medios de transporte alternativos para aumentar la afluencia de pasajeros y mercancía.

En este punto se analizarán las principales variables competitivas de los aeropuertos, las cuáles se utilizarán posteriormente para realizar el análisis del presente estudio.

2.2.1. Precio, calidad y/o variedad de servicios

Los precios y la calidad y/o variedad de servicios, además de otros factores fuera del ámbito de decisión del aeropuerto (disponibilidad de slots, derechos de tráfico aéreo, etc.), son variables a través de las cuáles los aeropuertos pueden competir con otras infraestructuras aeroportuarias.

La reforma de estas variables tendrá un impacto positivo o negativo en las aerolíneas que operen en las distintas infraestructuras aeroportuarias. La mejora de la

calidad de los servicios de handling o de la torre de control afectará directamente a la percepción del aeropuerto por parte de las compañías aéreas, aumentando su atractivo para atraer un mayor número de rutas y de pasajeros.

Por lo tanto, este aumento de la calidad de las instalaciones aeroportuarias y la variedad de servicios es significativo para analizar la competitividad aeroportuaria, ya que es clave para atraer a un mayor número de compañías.

2.2.2. Nivel de las tasas aeroportuarias

Las tasas aeroportuarias corresponden al precio de los diversos servicios que cobran los aeropuertos a las compañías aéreas.

Entre los servicios más comunes está el cobro por:

- El uso de las pistas de aterrizaje
- El uso de los servicios de tránsito aéreo
- Los servicios de meteorología
- Servicios de seguridad
- Uso de las zonas no accesibles a los pasajeros
- Servicios de asistencia a PMRs (Personas con Movilidad Reducida)
- Estacionamiento de las aeronaves
- Uso de las pasarelas de embarque y desembarque de los aviones
- Operaciones de carga y descarga de mercancías

En lo que se refiere a la gestión actual de los aeropuertos españoles, estas tasas están reguladas, comprobadas, y aceptadas, por la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC).

No obstante, existe otra serie de servicios no regulados por los que los aeropuertos españoles también reciben ingresos; estos servicios son:

- Suministro de combustible
- Servicios de asistencia en tierra
- Servicio de mostradores de facturación
- Alquiler de locales comerciales y oficinas

La subida o bajada de estas tarifas aeroportuarias tiene un impacto directo en el tráfico de pasajeros y en las aerolíneas que operan en estas infraestructuras, y permite la competencia entre ellas.

Un incremento de las tasas en un determinado aeropuerto se verá reflejado en la disminución del número de compañías que deseen operar en él, trasladando estas operaciones, y, en consecuencia, al número de pasajeros, a otros aeropuertos con un precio de tasas reducido. Por otro lado, una disminución del precio por los servicios prestados por dicho aeropuerto aumentará el número de aerolíneas que deseen operar en él y, por consiguiente, aumentará el tráfico de pasajeros y, presumiblemente, la actividad comercial.

Así, el importe de las tasas aeroportuarias puede ser un elemento clave a la hora de que las aerolíneas decidan si establecen o no una ruta desde un determinado aeropuerto, por lo que analizar este coste se considera relevante a la hora de establecer la competitividad entre aeropuertos.

2.2.3. Disponibilidad de slots y capacidad aeroportuaria

La disponibilidad del slots limita la capacidad de los aeropuertos así como el volumen que éstas infraestructuras pueden gestionar. Toda acción para aumentar el número de compañías aéreas, o pasajeros, que quiera llevar a cabo un determinado aeropuerto depende de forma directa del número de slots con los que cuente en determinadas franjas horarias.

Esta dependencia se ve reflejada en la congestión en horas punta. Por ejemplo, un aeropuerto que quiera rebajar sus tasas aeroportuarias para incrementar la cartera de aerolíneas que operan en él, tendrá que tomar acciones contraproducentes en caso de que se encuentre congestionado. La congestión, en consecuencia, generará una desventaja competitiva entre infraestructuras ya que limita la capacidad y reduce los incentivos a que un determinado aeropuerto compita con otros.

Por otro lado, cuanta más capacidad aeroportuaria tenga el aeropuerto, más acciones favorables podrá realizar para atraer el tráfico de otros aeropuertos con menor capacidad o disponibilidad.

2.2.4. Calidad y/o variedad de los servicios comerciales y servicios a los pasajeros

En comparación con la calidad y/o variación de los servicios prestados por los aeropuertos a las compañías aéreas, la ampliación y mejora de calidad de los servicios comerciales tendrá un mayor impacto en la decisión de los pasajeros.

El aumento de la calidad y variedad de servicios en las instalaciones aeroportuarias en las terminales, con la apertura de nuevos locales comerciales o zonas de ocio, tendrá un impacto directo en la percepción de las instalaciones por los pasajeros, aumentando así el número de viajeros que deseen transitar por él y atrayendo a las compañías aéreas que quieran captar esa influencia.

Por otra parte, no sólo la mejora de los servicios comerciales atraen al aumento de pasajeros, esto también se verá reflejado en la mejora de las facilidades que ofrece el aeropuerto a los viajeros para disminuir el tiempo de traslados, conexiones y controles de seguridad y equipaje.

Por ende, este punto es considerado relevante para el impulso de la competitividad.

2.2.5. Publicidad y marketing

Para atraer a aerolíneas y pasajeros, tanto de otros aeropuertos como de nueva incorporación al mercado, los aeropuertos pueden recurrir a campañas de publicidad y marketing.

En el caso de los aeropuertos españoles, tal y como se encuentran en la actualidad, este método de atracción es nulo, debido a que AENA no realiza campañas de publicidad específicas por aeropuerto. No obstante, se considera que tras la supuesta privatización éste método podrá ser adoptado por gran parte de las infraestructuras españolas y, sobretodo, por los aeropuertos turísticos para mostrar a los potenciales pasajeros las virtudes de su situación geográfica en destinos altamente atractivos.

Es por esto último que este punto se considera de gran valor para el fomento de la competitividad, ya que una campaña de marketing bien diseñada por un

determinado aeropuerto podrá dar sus frutos a medio/largo plazo gracias a la influencia que tienen sobre el consumidor.

2.2.6. Eficiencia en costes

En términos económicos, la eficiencia en costes permite a los aeropuertos ofrecer una mayor cantidad de servicios para atraer a aerolíneas y pasajeros.

En las infraestructuras aeroportuarias ésta eficiencia se mide por el coste total por pasajero y se calcula con multitud de recursos gastados por el número total de pasajeros para optimizar los recursos y, por tanto, disminuir al máximo posible los costes y poder ofrecer así una mayor cantidad de servicios.

En el presente estudio, debido a la insuficiente información con la que se cuenta, la eficiencia en costes se medirá con un ratio operativo que mide el gasto de explotación por el número de pasajeros anuales.

2.2.7. Análisis Financiero

La rentabilidad de un aeropuerto es vital para invertir en él, por lo que aeropuertos con un EBITDA⁵ positivo tendrán un mayor atractivo para el capital privado que desee apostar por invertir su dinero en la compra de acciones de dicha infraestructura aeroportuaria. Por otro lado, la inversión se verá reducida en el supuesto caso de instalaciones con una cuenta de resultados negativa antes de impuestos.

Por ello, se considera este punto de gran importancia para la entrada de capital privado en los aeropuertos a estudiar en el análisis competitivo.

2.2.8. Volumen de tráfico aéreo

El volumen de tráfico aéreo y el número de operaciones vuelo que se realizan en los aeropuertos es un dato significativo para conocer el estado del mismo en cuanto a actividad diaria o anual. Cuanto más volumen de tráfico tenga un aeropuerto en

⁵ Earnings Before Interests, Taxes, Depreciations and Amortizations

concreto, mayores serán las oportunidades que tiene la instalación para crecer y captar a un mayor número de pasajeros y de actividad comercial, por lo que, sin llegar a la congestión, un mayor número de operaciones favorece el atractivo de dicho aeropuerto para atraer capital privado que desee beneficiarse de las oportunidades de negocio que se presten.

Es por ello que el conocer el volumen de tráfico de los aeropuertos a analizar se supone de gran valor para el fomento de la competitividad.

2.2.9. Número de rutas aéreas

En similitud con el volumen de tráfico o el número de operaciones, un aeropuerto con un gran número de destinos y de rutas aéreas impulsará el atractivo de éste para los pasajeros, compañías logísticas y empresas comerciales que deseen instalarse en sus instalaciones debido a la mejora de la conectividad. Este hecho aviva la competitividad entre aeropuertos para captar un mayor número de rutas que fomenten la actividad operacional y comercial.

Una mejora de la conectividad también es un factor atractivo para las compañías aéreas, las cuáles pueden utilizar un determinado aeropuerto como *'hub'* de conexiones.

2.2.10. Número de compañías aéreas

El número de compañías aéreas que operan en un aeropuerto es significativo para la actividad de dicha infraestructura. A mayor número de compañías, mayores serán los ingresos por servicios prestados y por el uso de las instalaciones, a la vez que mayor será el atractivo de cara a los pasajeros. Si un aeropuerto pierde la operativa de una compañía aérea, verá reducido sus ingresos y no podrá reducir sus costes fijos, al igual que perderá a un determinado número de pasajeros.

Es por ello que un aeropuerto con un gran número de compañías será más rentable que uno con menor cifra en las mismas condiciones, por lo que se aviva la competencia entre infraestructuras aeroportuarias.

2.2.11. Transportes y accesos

Las facilidades de acceso al entorno aeroportuario y el número de transportes que lleguen a él, facilitan el tránsito de pasajeros.

Una mayor diversidad de medios de transporte ayudará a los pasajeros a escoger la alternativa que más se adapte a sus necesidades y, a su vez, mejorará la percepción que tiene el pasajero del aeropuerto. En caso contrario, la indisponibilidad puede ser contraproducente.

Por otro lado, un mayor número de vías de acceso a las infraestructuras aeroportuarias facilitarán la entrada de pasajeros, evitándose colapsos o situaciones indeseadas que provoquen malestar entre los viajeros.

2.2.12. Apuesta por las nuevas tecnologías

Las nuevas tecnologías son el futuro de toda empresa ya que en su mayoría, las compañías que apuestan por la tecnología en los negocios obtienen más beneficios y cuota de mercado⁶ y facilitan la simplificación de procesos.

En el caso de los aeropuertos, el uso de la tecnología aporta un gran abanico de beneficios y oportunidades para la reducción de costes y para seducir a compañías aéreas y pasajeros que lo que buscan es simplificar procesos e incomodidades con las mejoras que aporta el uso de dispositivos tecnológicos.

En base a este supuesto, aeropuertos que apuestan por las nuevas tecnologías estarán mejores vistos a ojos de compañías aéreas, pasajeros, empresas comerciales e inversionistas de capital privado, por lo que su uso y proliferación fomenta la competitividad.

⁶ <http://www.territoriocreativo.es/etc/2011/01/las-empresas-que-utilizan-la-tecnologia-2-0-obtienen-mas-beneficios-y-cuota-de-mercado.html>

Del total de 65 millones de turistas internacionales que visitaron España a lo largo del año 2014 (un 7,1% más que en 2013), 52 millones accedieron al país a través de los aeropuertos nacionales⁸.

Por si fuera poco, la industria aeroportuaria reporta beneficios en otros ámbitos de la economía nacional. Existe una relación entre la conectividad aérea y el comercio entre países, por lo que los aeropuertos ayudan a potenciar el comercio internacional y, por lo tanto, la internacionalización de las empresas españolas, aumentando las posibilidades de intercambio con los países más lejanos a los que no se podría llegar sin la existencia de la industria aérea, y facilitando la inversión extranjera en el país⁹.

Otro de los aspectos a tener en cuenta, es la importancia de los aeropuertos en la cohesión del territorio español. Once de los 47 aeropuertos españoles de AENA se encuentran ubicados en islas. Gracias a las infraestructuras aeroportuarias y a la conectividad aérea se facilita la movilidad de los ciudadanos situados en territorios de difícil acceso.

Ilustración 2: Aeropuertos de AENA en islas



Imagen: Elaboración propia a partir de datos de AENA

⁸ Fuente: <http://www.aena.es/csee/ContentServer/conocenos/es>

⁹ Fuente: Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia

3.1. La gestión aeroportuaria en la actualidad

Los 47 aeropuertos españoles son gestionados por el ente público Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (AENA).

La red de aeropuertos españoles y el sistema aeroportuario español presenta características singulares en comparación con el sistema de otros países europeos, debido a su carácter público y a su gestión monopolística.

No obstante, tras 20 años de dominio público, a principios del año 2010 se inició un proceso de cambio en el modelo de propiedad y gestión de los aeropuertos españoles con la introducción de una reforma normativa que dota a la gestión aeroportuaria de un marco jurídico que permite la participación del sector privado y que permite una gestión individualizada de los aeropuertos.

Desde el 11 de febrero de 2015, AENA S.A. cotiza en las bolsas de Madrid, Barcelona, Bilbao y Valencia¹⁰, culminando con el proceso de privatización iniciado en 2010 de hasta el 49% de las acciones del gestor aeroportuario español, del que las Administraciones del Estado seguirá ostentando el 51%.

Ilustración 3: Configuración del accionariado de AENA

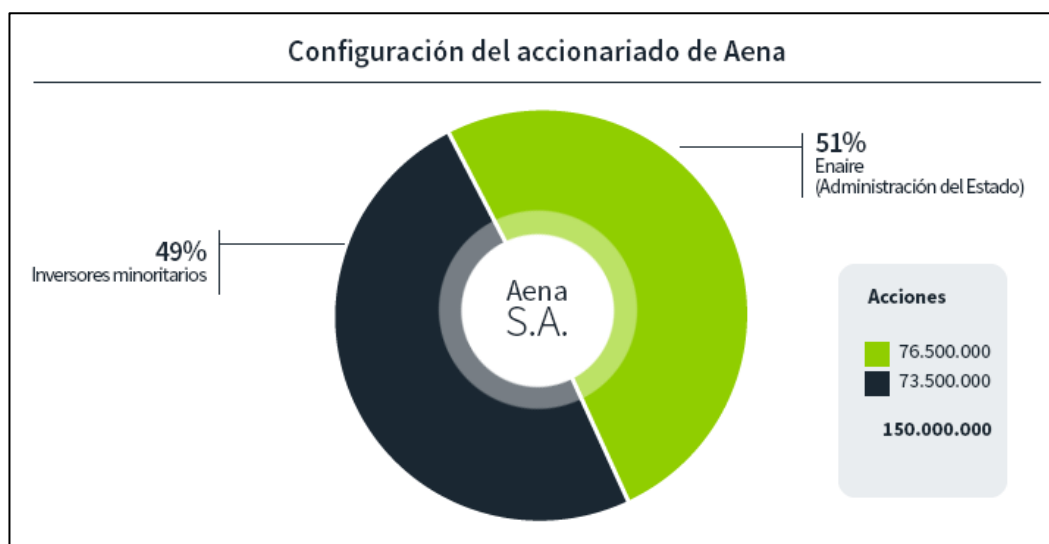


Imagen: Página web de Aena

¹⁰Fuente: Página web <http://www.aena.es/csee/Satellite/Accionistas/es>

Este proceso de privatización, se prevé que continuará fraguándose en los próximos años con el aumento de participación de capital privado, completándose con la gestión privada de cada uno de los aeropuertos de la red nacional.

3.1.1. Cuentas de resultados AENA

En el año 2014, Aena anunció a la Comisión Nacional del Mercado de Valores (CNMV) que logró un beneficio neto de 479 millones de euros, casi un 20% menos que el año anterior (2013).

En lo que se refiere a los ingresos totales, el gestor aeroportuario español alcanzó los 3.165 millones de euros, un 8% más que en 2013, de los cuales el 26% (643 millones de euros) pertenecen a ingresos comerciales. El grueso de la facturación corresponde a los ingresos meramente aeronáuticos, con 2.305 millones de euros de entrada y los 172 millones de euros restantes son proporcionados a través de los ingresos de actividades realizadas fuera de terminal.

El resultado bruto de explotación (EBITDA) aumentó en el año 2014 un 16,5% con respecto al año 2013, hasta alcanzar los 1.875 millones de euros. 1.221 mill. € provenientes de los ingresos aeronáuticos, 643 mill. € de los ingresos por actividades comerciales y los 108 mill. € restantes corresponden a los ingresos por acciones realizadas fuera de la terminal.

Ilustración 4: Resultados AENA (2014)



Imagen: Página web de Aena

En lo que se refiere a cuentas por aeropuertos, sólo 14 de los 47 de los aeropuertos españoles gestionados por Aena lograron un resultado positivo en el año 2014¹¹.

El Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas es el líder por ingresos pero el aeropuerto con mayor beneficio es el de Barcelona-El Prat, seguidos por Palma de Mallorca, Tenerife Sur y Gran Canaria. En el lado opuesto, los aeropuertos menos rentables son: La Palma, Santiago de Compostela y Vigo.

De mayor a menor cifra de beneficios:

Tabla 3: Resultados positivos de los Aeropuertos Españoles

**En millones de euros*

AEROPUERTO	INGRESOS*	RESULTADO ANTES DE IMPUESTOS*
Barcelona-El Prat	721,59	339,28
Palma de Mallorca	277,35	158,76
Tenerife Sur	125,12	73,41
Gran Canaria	129,92	70,33
Alicante-Elche	142,7	50,53
Lanzarote	64,92	35,98
Ibiza	65,47	32,15
Adolfo Suárez Madrid-Barajas	933,86	27,54
Fuerteventura	59,56	20,66
Málaga-Costa del Sol	199,74	18,00
Sevilla	47,95	16,49
Bilbao	50,58	14,35
Valencia	61,05	9,22
Girona	24,35	0,82

Fuente: Elaboración propia a partir de datos recabados del periódico Elpais.com

Como puede verse en la tabla, la totalidad de los aeropuertos turísticos a analizar en el presente estudio son rentables con base en los ingresos y al resultado antes de impuestos, correspondiente al año 2014.

¹¹ Fuente: <http://economia.elpais.com/economia/2015/03/27>

4. AEROPUERTO DE GRAN CANARIA Y AEROPUERTOS TURÍSTICOS ESPAÑOLES

Tras haber examinado los factores y tipos de competencia del sector aeroportuario, junto con las variables competitivas a tratar en el estudio, y el estado actual, y probable futuro, del sector aeroportuario en España, se muestran a continuación ciertos datos principales del aeropuerto objeto de este estudio, el Aeropuerto de Gran Canaria, y de los aeropuertos turísticos españoles con los que se realizará la comparación, a fin de darlos a conocer.

Como se ha comentado, las instalaciones aeroportuarias a analizar son las de Ibiza, Palma de Mallorca, Tenerife Sur, Gran Canaria, Alicante-Elche y Málaga-Costa del Sol.

4.1. Aeropuerto de Gran Canaria

El aeropuerto de Gran Canaria (IATA: LPA; OACI: GCLP) se encuentra situado en la isla que le da nombre, en el archipiélago canario. Sus orígenes se remontan a finales de la Primera Guerra Mundial gracias al tráfico aéreo que unía Francia con sus colonias africanas y con Sudamérica.

En 1933 se realizó el primer vuelo con pasajeros y en 1960 fue declarado como aeropuerto de primera categoría, tras haber ampliado la pista de aterrizaje hasta los 3.100 metros y haber remodelado gran parte de sus instalaciones.

A día de hoy, el aeropuerto cuenta con dos pistas de aterrizaje y con una terminal de 100.000 metros cuadrados, dividida en dos zonas, una para vuelos interinsulares y otra utilizada para las rutas internacionales, que alberga en su interior 95 mostradores, 11 fingers y 16 cintas de recogida de equipajes¹².

Este aeropuerto se encuentra en la costa este de la isla, en la llamada bahía de Gando, Telde, y a una distancia de 18 kilómetros de la capital de la isla, Las Palmas de

¹² Fuente: Página web aena.es

Gran Canaria, y a 25 kilómetros del sur de la isla, centro turístico de mayor importancia de las Islas Canarias¹³.

Ilustración 5: Situación Aeropuerto de Gran Canaria

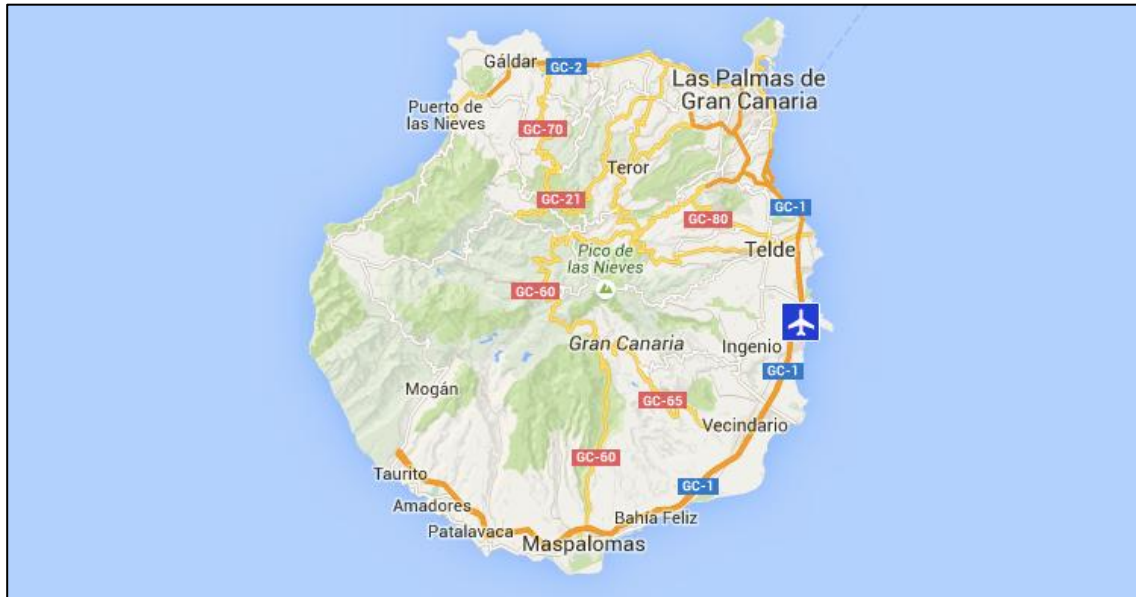


Imagen: Elaboración propia

En el año 2014, esta instalación aeroportuaria registró un tráfico de más de 10 millones de pasajeros, 102.211 operaciones de vuelo y cerca de 20 mil toneladas de carga, situándose en uno de los aeropuertos con más movimiento dentro del ranking de aeropuertos españoles¹⁴.

Tabla 4: Evolución anual LPA (2010-2014)

Año	Pasajeros	Operaciones	Mercancía
2014	10.315.732	102.211	19.821.500
2013	9.770.039	95.485	18.785.668
2012	9.892.067	100.393	20.601.856
2011	10.538.829	111.271	23.678.510
2010	9.486.035	103.093	24.528.109

Fuente: Elaboración propia a partir de datos extraídos de la página web de Aena

¹³ Fuente: aeropuertos.net/aeropuerto-de-gran-canaria/

¹⁴ Fuente: Página web aena.es

En la actualidad, este aeropuerto ha sido remodelado y existe un proyecto para ampliarlo con la construcción de una tercera pista de aterrizaje.

4.2. Aeropuerto de Palma de Mallorca

El aeropuerto de Palma de Mallorca, o Aeropuerto Internacional de Son Sant Joan (IATA: PMI; OACI: LEPA), se encuentra situado a 8 kilómetros de la ciudad de Palma de Mallorca, Islas Baleares; estratégicamente situado entre las zonas de veraneo de la bahía de Palma y la ciudad. Fue inaugurado en 1960 para sustituir al antiguo Aeropuerto de Son Bonet¹⁵.

Ilustración 6: Situación Aeropuerto de Palma de Mallorca

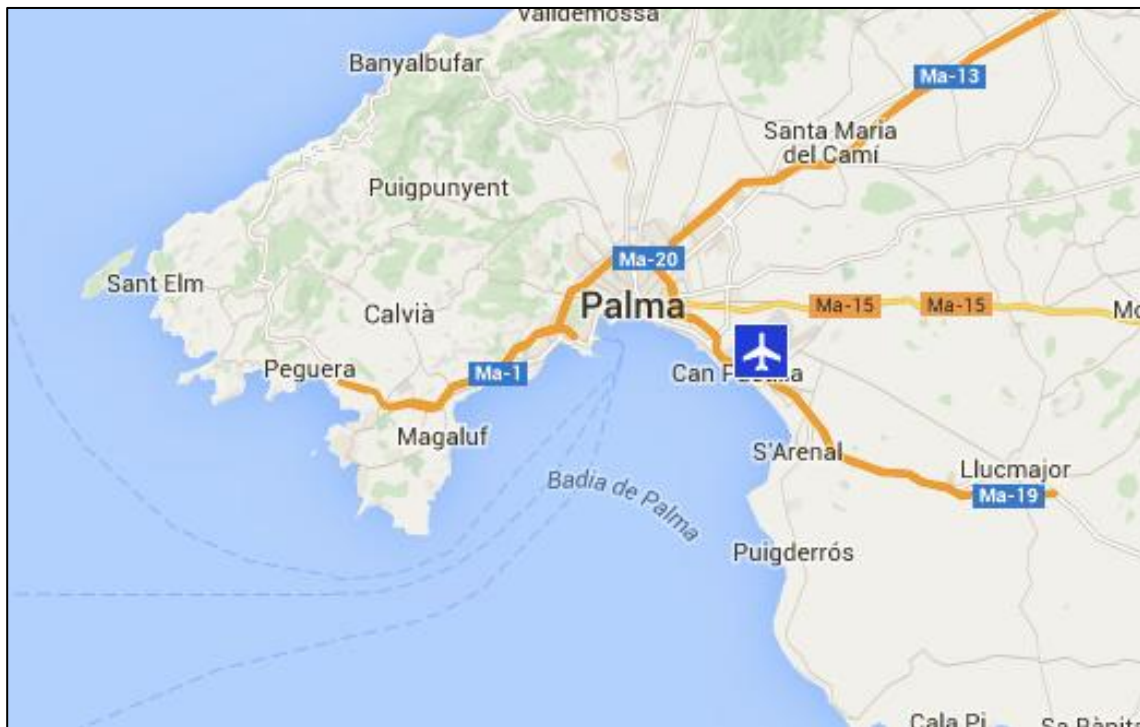


Imagen: Elaboración propia

Este aeropuerto se sitúa como el tercer aeropuerto en importancia en España por volumen de pasajeros, por detrás de Madrid-Barajas y Barcelona-El Prat.

¹⁵ Datos extraídos de la página web aena.es

Tabla 5: Evolución anual PMI (2010-2014)

Año	Pasajeros	Operaciones	Mercancía
2014	23.115.499	172.628	11.516.007
2013	22.768.032	170.140	12.236.854
2012	22.666.858	173.966	13.712.034
2011	22.726.707	180.152	15.777.001
2010	21.117.417	174.635	17.292.240

Fuente: Elaboración propia a partir de datos extraídos de la página web de Aena

En la actualidad existe un proyecto para la construcción de una tercera pista de aterrizaje y un hangar de mantenimiento de aeronaves en este aeropuerto.

4.3. Aeropuerto de Málaga-Costa del Sol

El Aeropuerto de Málaga-Costa del Sol (IATA: AGP; OACI: LEMG) se encuentra situado a 8 kilómetros del centro de la ciudad de Málaga, Andalucía. Éste es el principal punto de contacto con la denominada Costa del Sol, centro turístico de gran importancia dentro del territorio nacional. Esta instalación nace en el año 1936 como base aérea del Ejército del Aire.

Ilustración 7: Situación Aeropuerto de Málaga-Costa del Sol



Imagen: Elaboración propia

Este aeropuerto cuenta con 2 pistas de aterrizajes y 4 terminales, y se sitúa en el puesto número cuatro del ranking de aeropuertos españoles en cuanto a volumen de tráfico de pasajeros. En el año 2014 alcanzó la cifra de 13.749.134 pasajeros y 108.263 operaciones de vuelo¹⁶.

Tabla 6: Evolución anual AGP (2010-2014)

Año	Pasajeros	Operaciones	Mercancía
2014	13.749.134	108.263	2.497.575
2013	12.925.188	102.362	2.665.982
2012	12.581.944	102.162	2.711.468
2011	12.823.117	107.397	2.991.646
2010	12.064.521	105.634	3.064.404

Fuente: Elaboración propia a partir de datos extraídos de la página web de Aena

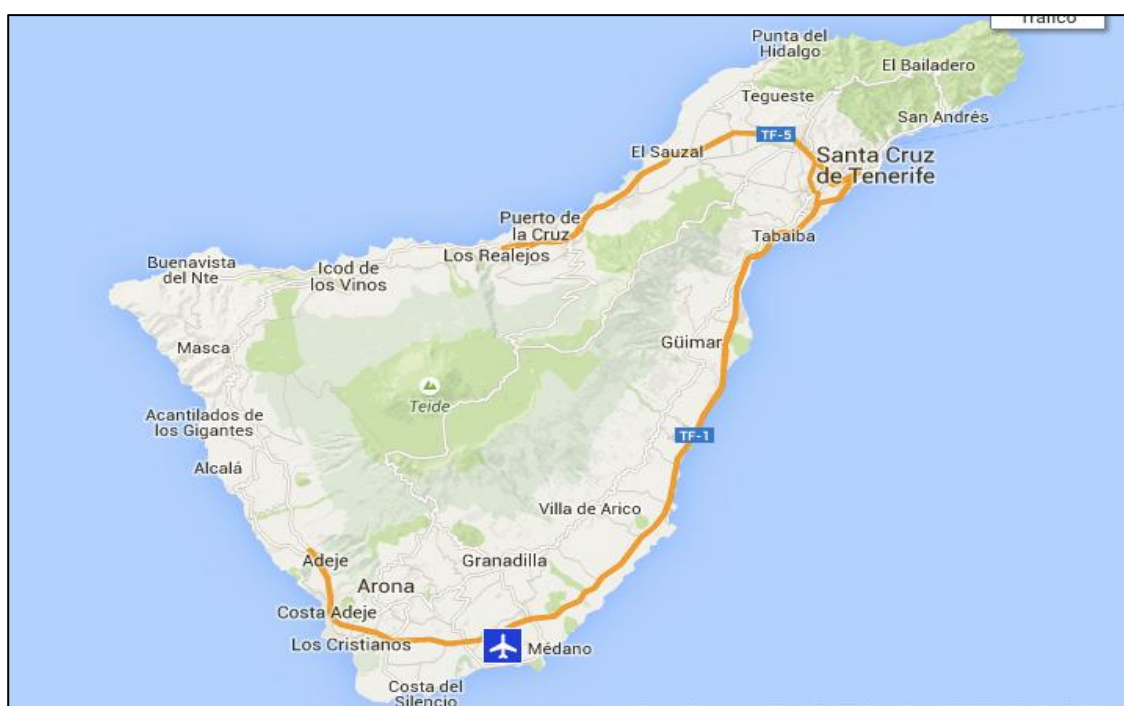
4.4. Aeropuerto de Tenerife Sur

El Aeropuerto de Tenerife Sur o Aeropuerto Reina Sofía (IATA: TFS; OACI: GCTS) se encuentra, como su propio nombre indica, en el sur de la isla de Tenerife (Islas Canarias), a 60 kilómetros de la capital y cercano a los municipios turísticos de la isla. Su apertura data del año 1978, año en el que superó el millón de pasajeros¹⁷.

¹⁶ Datos obtenidos de la página web aeropuertos.net/aeropuerto-de-malaga/

¹⁷ Datos obtenidos de la web aena.es

Ilustración 8: Situación Aeropuerto Tenerife Sur



Fuente: Elaboración propia

Esta instalación cuenta con una pista de aterrizaje y una terminal de 21 mil metros cuadrados.

En el pasado año 2014, pasaron por este aeropuerto más de 9 millones de pasajeros, se realizaron más de 60 mil operaciones de vuelo y se transportaron unas 3 mil toneladas de mercancía.

Tabla 7: Evolución Anual TFS (2010-2014)

Año	Pasajeros	Operaciones	Mercancía
2014	9.176.274	60.290	3.376.349
2013	8.701.728	55.987	3.393.521
2012	8.530.729	56.210	3.905.982
2011	8.656.487	58.093	4.479.650
2010	7.358.956	51.858	4.293.618

Fuente: Elaboración propia a partir de datos extraídos de la página web de Aena

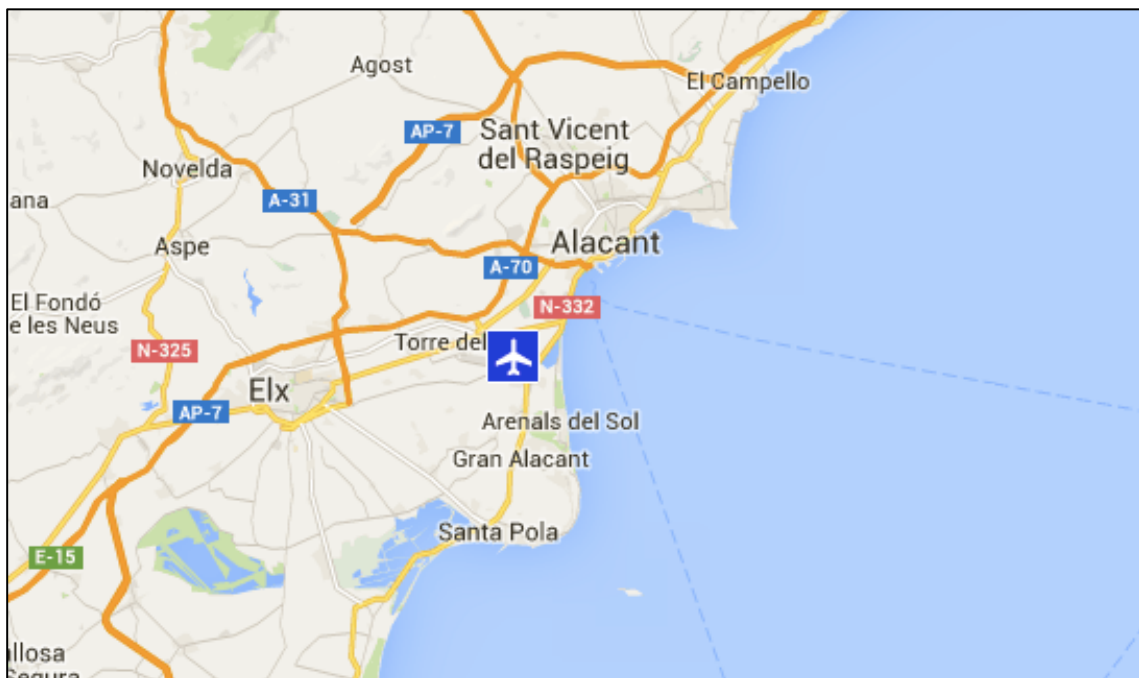
Para este aeropuerto existe un proyecto de ampliación que se prevé completar en el año 2020, en el cuál se ampliará la terminal actual hasta los 100 mil metros

cuadrados y se construirá una segunda pista de aterrizaje de 3 mil metros de longitud y 60 metros de ancho¹⁸.

4.5. Aeropuerto de Alicante-Elche

El Aeropuerto de Alicante-Elche (IATA: ALC; OACI: LEAL) se encuentra situado en el municipio de Elche, a 9 kilómetros de la ciudad de Alicante, en una de las zonas de más crecimiento empresarial de la costa mediterránea y cercano a zonas de afluencia de turistas. Este aeropuerto se abrió al tráfico en 1967¹⁹.

Ilustración 9: Situación Aeropuerto Alicante-Elche



Fuente: Elaboración propia

En la actualidad cuenta con dos terminales de pasajeros y una pista de aterrizaje de 3 mil metros de largo y 45 metros de ancho.

El Aeropuerto de Alicante-Elche ocupa el sexto lugar del ranking de aeropuertos españoles en número de pasajeros, por detrás de los de Madrid, Barcelona, Palma de

¹⁸ Datos obtenidos de la web aeropuertos.net

¹⁹ Datos obtenidos de la página web de aena.es

Mallorca, Málaga y Gran Canaria, siendo el de mayor tráfico de la Comunidad Valenciana²⁰.

Tabla 8: Evolución Anual ALC (2010-2014)

Año	Pasajeros	Operaciones	Mercancía
2014	10.065.873	71.570	2.637.816
2013	9.638.835	68.305	2.589.349
2012	8.855.444	62.469	2.526.578
2011	9.913.731	75.576	3.011.643
2010	9.362.931	74.476	3.112.660

Fuente: Elaboración propia a partir de datos extraídos de la página web de Aena

4.6. Aeropuerto de Ibiza

El Aeropuerto de Ibiza (IATA: IBZ; OACI: LEIB) se encuentra situado a 7 kilómetros de la capital de la isla de Ibiza, en las Islas Baleares, y está conectado con los centros turísticos más importantes de la isla del archipiélago balear. La apertura oficial de este aeropuerto data del año 1966, año en el que se convierte en aeropuerto de primera categoría²¹.

Ilustración 10: Situación Aeropuerto Ibiza



Fuente: Elaboración propia

²⁰ Datos obtenidos de la web aeropuertos.net

²¹ Datos obtenidos de la web aena.es

Dispone de una pista de aterrizaje de 2.800 metros de longitud y de una sola terminal de pasajeros.

Durante el año 2014 pasaron por este aeropuerto más de 6 millones de pasajeros, en un total de 60.142 operaciones de vuelo y transportó 2 mil toneladas de mercancía.

Este aeropuerto da empleo a más del 10% de la población de la isla, tanto de manera directa como indirecta, lo que evidencia su significativa importancia en la economía isleña²².

Tabla 9: Evolución Anual IBZ

Año	Pasajeros	Operaciones	Mercancía
2014	6.211.882	60.142	2.020.675
2013	5.726.579	56.304	2.190.177
2012	5.555.048	57.738	2.316.048
2011	5.643.180	61.768	2.755.176
2010	5.040.800	56.988	2.996.183

Fuente: Elaboración propia a partir de datos extraídos de la página web de Aena

²² Dato obtenido de aeropuertos.net

5. ANÁLISIS DE LA COMPETITIVIDAD DEL AEROPUERTO DE GRAN CANARIA FRENTE A AEROPUERTOS TURÍSTICOS ESPAÑOLES

El Aeropuerto de Gran Canaria se sitúa en el puesto número 5 en el ranking de aeropuertos españoles por número de pasajeros y número de operaciones, y en el número 3 en la clasificación de aeropuertos turísticos de la red nacional, sólo por detrás de Palma de Mallorca y Málaga-Costa del Sol.

Ante la probable privatización completa del capital público del gestor aeroportuario español, AENA S.A., este aeropuerto, al igual que los 47 que conforman la red nacional, pasará a ser gestionado por entidades privadas. En el momento en el que ocurra, surgirá la competencia entre los aeropuertos turísticos españoles con el objetivo de mantener o aumentar su cuota de mercado y seguir creciendo.

Ante la situación, a continuación se analizarán los aeropuertos glosados a partir de las variables previamente desarrolladas (*punto 2.2. Variables Competitivas de los Aeropuertos*) que disponen los aeropuertos para dar un mejor servicios a pasajeros, compañías aéreas y empresas, así como para sacar el máximo partido a sus instalaciones y evitar pérdida de cuota de mercado.

5.1. Slots y Capacidad Aeroportuaria

Par conocer la capacidad aeroportuaria, se dividirá el parámetro en tres tipos:

- Capacidad de pista,
- Capacidad de terminal, y
- Capacidad de plataforma.

En el caso de la capacidad de pista, el aeropuerto de Palma de Mallorca y el de Málaga-Costa del Sol pueden abarcar un mayor número de movimientos de llegada y salida de aeronaves por hora. En concreto, el Aeropuerto de Palma de Mallorca puede soportar un máximo de 65 movimientos por hora en su pista de aterrizaje y el de Málaga-Costa del Sol un total de 44 movimientos; mientras que el Aeropuerto de Gran

Canaria tiene una capacidad total de 36 movimientos por hora en sus dos pistas. Por otro lado, resalta la capacidad máxima de pista por hora del aeropuerto de Tenerife Sur, que con una sola pista de aterrizaje tiene capacidad para alcanzar un volumen total de 33 movimientos/hora, sólo 3 menos que el Aeropuerto de Gran Canaria.

Tabla 10: Capacidad de Pista (Movimientos/Hora)

Movimientos/Hora			
Aeropuerto	Llegadas	Salidas	Totales
Gran Canaria	24	24	36
Palma de Mallorca	33	34	65
Málaga-Costa del Sol	25	25	44
Alicante-Elche	18	18	30
Tenerife Sur	21	21	33
Ibiza	17	15	26

Fuente: Elaboración propia a partir del documento: Resolución del director general de aviación civil, de 1 de octubre de 2014, por la que se determinan los parámetros para la asignación de franjas horarias.

La capacidad terminal de cada uno de los aeropuertos se traduce en la capacidad de las instalaciones aeroportuarias para acoger a un determinado número máximo de pasajeros en horas punta.

El aeropuerto de Gran Canaria tiene una capacidad para acoger anualmente a 15 millones de pasajeros. Actualmente recibe a un total de 10 millones de pasajeros, lo que significa que tiene un excedente de capacidad de 5 millones de pasajeros anuales.

De entre los aeropuertos turísticos analizados, el Aeropuerto de Palma de Mallorca es el que cuenta con un excedente de capacidad menor; en concreto, este aeropuerto recibe 2 millones de pasajeros menos del máximo que puede acoger. Por otro lado, el Aeropuerto de Alicante-Elche cuenta con una capacidad máxima muy superior al número de pasajeros que acoge en la actualidad, con 10 millones de pasajeros anuales frente a su capacidad total de 20 millones, lo que se traduce en un escaso aprovechamiento de los recursos.

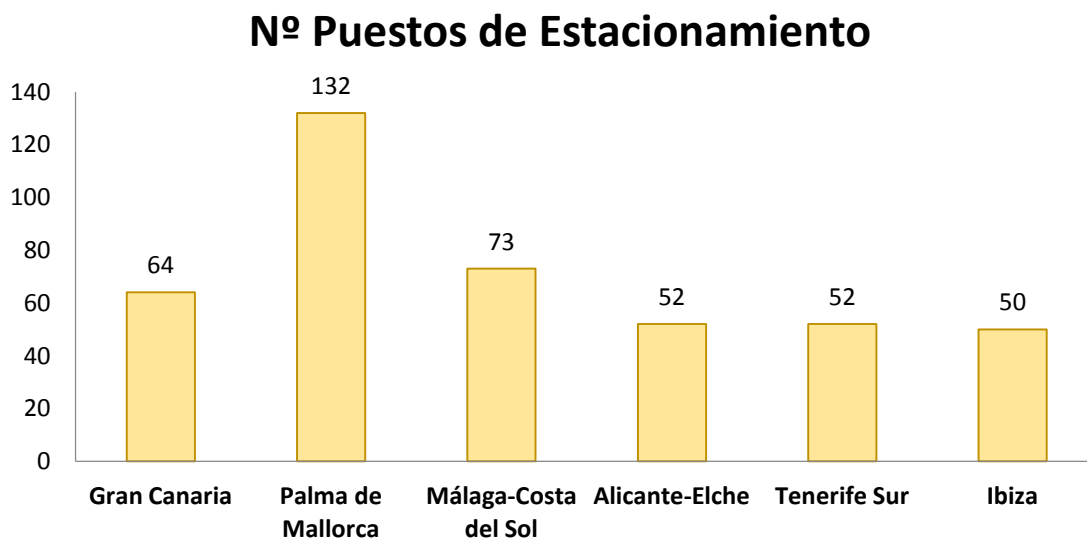
Tabla 11: Capacidad de Terminal (Pasajeros/Hora)

Pax/Hora			
Aeropuerto	Llegadas	Salidas	Total Anual
Gran Canaria	7.200	3.400	15.700.000
Palma de Mallorca	7.100	6.250	25.000.000
Málaga-Costa del Sol	N/A	N/A	20.000.000
Alicante-Elche	4.650	3.600	20.000.000
Tenerife Sur	3.000	3.000	12.000.000
Ibiza	2.700	2.000	8.000.000

Fuente: Elaboración propia a partir del documento: Resolución del director general de aviación civil, de 1 de octubre de 2014, por la que se determinan los parámetros para la asignación de franjas horarias.

En cuanto a la capacidad máxima de plataforma, el aeropuerto que cuenta con más puestos de estacionamiento es el de Palma de Mallorca, con un total de 132; cifra muy superior a los 73 puestos del Aeropuerto de Málaga-Costa del Sol y los 64 de Gran Canaria. Cabe resaltar que la escasa afluencia de pasajeros y vuelos en los aeropuertos de Palma de Mallorca e Ibiza durante los meses de noviembre a marzo, hace que sus puestos de estacionamiento en plataforma estén libres en su mayoría; hecho que no ocurre en los aeropuertos canarios, los cuales mantienen estable la cantidad de aeronaves en plataforma a lo largo de todo el año.

Ilustración 11: Número de puestos de estacionamiento aeroportuario

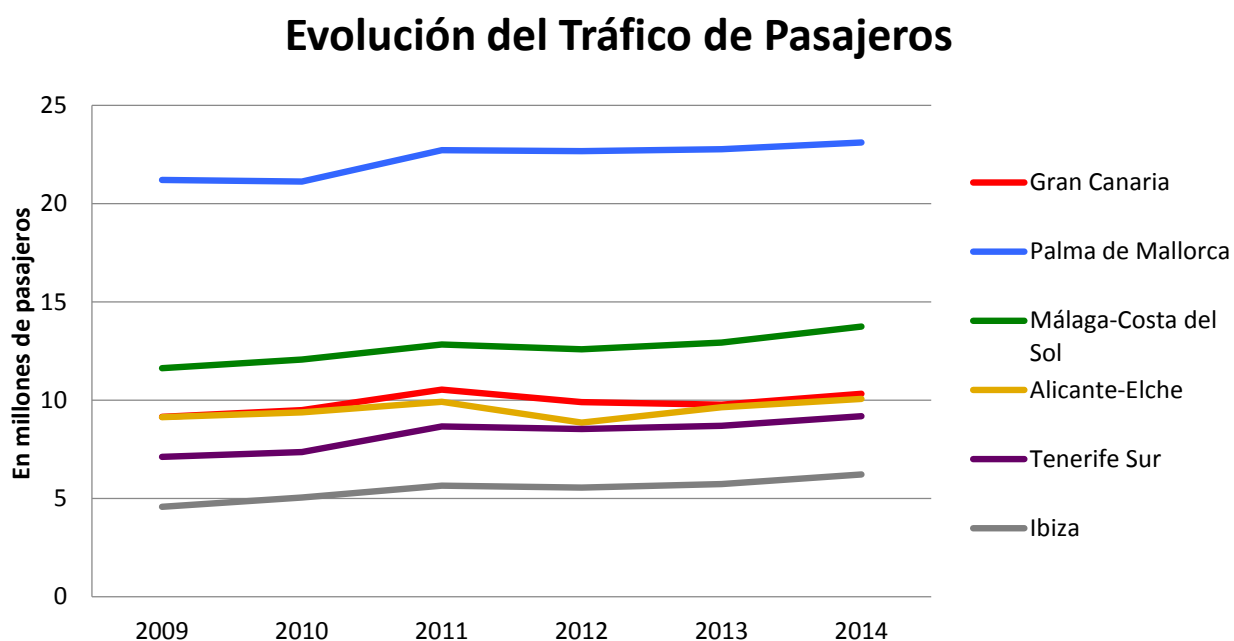


Fuente: Elaboración propia a partir del documento: Resolución del director general de aviación civil, de 1 de octubre de 2014, por la que se determinan los parámetros para la asignación de franjas horarias.

5.2. Tráfico Aéreo

A lo largo de los últimos años, la evolución del tráfico de pasajeros en los aeropuertos turísticos españoles ha ido en aumento a pesar del incremento de la cuantía de las tasas aeroportuarias (*punto 5.5*) y de la crisis iniciada en 2008 que ha azotado a gran parte de la población mundial.

Ilustración 12: Evolución del tráfico de pasajeros



Fuente: Elaboración propia a partir de datos extraídos de la página web de Aena

El aumento del número de pasajeros a lo largo de los años ha permitido el desarrollo de muchas de las instalaciones aeroportuarias españolas, favoreciendo la ampliación de las terminales de pasajeros o las plataformas del lado aire para aumentar sus capacidades, como es el caso de los aeropuertos de Gran Canaria, Tenerife Sul y Palma de Mallorca.

De los analizados, con diferencia, el aeropuerto con mayor número de pasajeros en el último año ha sido Palma de Mallorca, hasta llegar a 23.115.499 viajeros. El Aeropuerto de Gran Canaria tuvo un total de 10.315.732 de pasajeros, encontrándose por detrás del Aeropuerto de Málaga-Costa del Sol con 13.749.134 de pasajeros, y por delante de Alicante-Elche con 10.065.873 de viajeros.

Tabla 12: Evolución del número de pasajeros

	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Gran Canaria	9.155.665	9.486.035	10.538.829	9.892.067	9.770.039	10.315.732
Palma de Mallorca	21.203.041	21.117.417	22.726.707	22.666.858	22.768.032	23.115.499
Málaga-Costa del Sol	11.622.429	12.064.521	12.823.117	12.581.944	12.925.186	13.749.134
Alicante-Elche	9.139.479	9.382.931	9.913.731	8.855.444	9.638.835	10.065.873
Tenerife Sur	7.108.055	7.358.986	8.656.487	8.530.729	8.701.728	9.176.274
Ibiza	4.572.819	5.040.800	5.643.180	5.555.048	5.726.579	6.211.882

Fuente: Elaboración propia a partir de datos extraídos de la página web de Aena

En términos relativos, el aeropuerto que ha tenido el crecimiento más importante en cuanto al número de pasajeros ha sido el de Ibiza, con 8,97% más que al finalizar el año 2013.

En cuanto al número de operaciones anual por aeropuerto, en el de Palma de Mallorca se realizaron un total de 172.620 operaciones a lo largo del 2014, seguido del Aeropuerto de Málaga-Costa del Sol (108.263) y de Gran Canaria (102.111). En este sentido, los aeropuertos canarios son los que han experimentado un mayor incremento en términos relativos entre el año 2013 y 2014, con un 7,7% de aumento de las operaciones en Tenerife Sur y un 7% en Gran Canaria.

Tabla 13: Evolución del número de operaciones (2013-2014)

	2014	2013	% Incr. 2014 vs 2013
Gran Canaria	102.211	95.485	7,0%
Palma de Mallorca	172.628	170.140	1,5%
Málaga-Costa del Sol	108.263	102.362	5,8%
Alicante-Elche	71.570	68.305	4,8%
Tenerife Sur	60.290	55.987	7,7%
Ibiza	60.142	56.304	6,8%

Fuente: Elaboración propia a partir de datos extraídos de la página web de Aena

Por otro lado, en el caso del tráfico de mercancías, el Aeropuerto de Gran Canaria es el que más toneladas movió en el último año, 19.821.500, frente a las 11.516.007 de toneladas transportadas en Palma de Mallorca. Este dato refleja la importancia del transporte aéreo de mercancías en la isla canaria; isla que cuenta con

el puerto más importante del archipiélago y que representa la puerta de entrada de mercancía al mercado africano.

De entre los aeropuertos analizados, los dos únicos que aumentan en tráfico de mercancía, son Gran Canaria y Alicante-Elche.

Tabla 14: Evolución del tráfico de mercancía (2013-2014)

	2014	2013	% Incr. 2014 vs 2013
Gran Canaria	19.821.500	18.785.668	5,5%
Palma de Mallorca	11.516.007	12.236.854	-5,9%
Málaga-Costa del Sol	2.497.575	2.665.982	-6,3%
Alicante-Elche	2.637.816	2.589.349	1,9%
Tenerife Sur	3.376.349	3.393.521	-0,5%
Ibiza	2.020.675	2.190.177	-7,7%

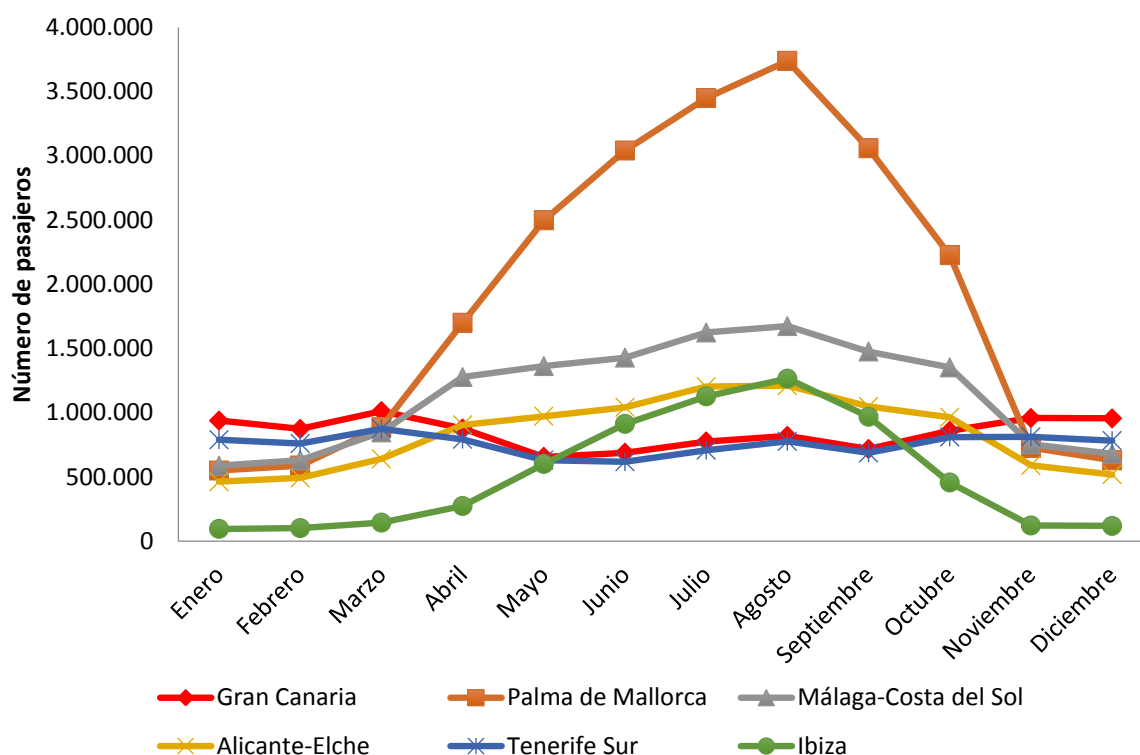
Fuente: Elaboración propia a partir de datos extraídos de la página web de Aena

Un factor clave en el tráfico aéreo de los aeropuertos turísticos españoles es la estacionalidad de la demanda. Los aeropuertos, unos más y otros menos, son estacionales. Es decir, no tienen la misma demanda en los meses de inviernos que en los de verano.

Como puede verse en la Ilustración 13, en el caso de los aeropuertos de Gran Canaria y Tenerife Sur, donde la temperatura es más uniforme a lo largo del año, esta estacionalidad es prácticamente inexistente y su tráfico de pasajeros y mercancía se mantiene estable a lo largo de todos los meses del año. Sin embargo, en los aeropuertos baleares se aprecia un claro aumento del tráfico en los meses comprendidos entre marzo y noviembre, para dar paso a un fuerte descenso en la temporada invernal.

Este factor hace que el movimiento y la actividad de los aeropuertos baleares se traslade a los aeropuertos canarios, lo que se traduce en una disminución de los servicios disponibles a aerolíneas y pasajeros entre los meses de marzo y noviembre.

Ilustración 13: Estacionalidad de la demanda



Año: 2014

Fuente: Elaboración propia a partir de datos extraídos de la página web de Aena

5.3. Rutas Aéreas

Para los aeropuertos meramente turísticos es vital contar con una amplia red de rutas aéreas para llegar a cuántos más destinos sean posibles, y por las cuales se desplacen los pasajeros de entrada y salida.

Como muestra la siguiente tabla, Palma de Mallorca es el aeropuerto turístico que cuenta con más número de destinos de los analizados para la temporada de verano de 2015, seguido por Málaga-Costa del Sol, Alicante-Elche y, en cuarta posición, Gran Canaria.

Tabla 15: Número de destinos por Aeropuerto

Aeropuerto	Nº de destinos
Palma de Mallorca	183
Málaga-Costa del Sol	134
Alicante-Elche	113

Gran Canaria	111
Tenerife-Sur	104
Ibiza	104

Periodo: Temporada de verano 2015

Fuente: Elaboración propia a partir de datos extraídos de la página web de Aena

El hecho de que el Aeropuerto de Gran Canaria se sitúe en cuarta posición por número de conexiones aéreas se debe, principalmente, a que la mayoría de pasajeros que llegan a la isla lo hacen tras efectuar una escala desde su país de origen en el Aeropuerto de Madrid-Barajas, debido a la escasa oferta de conexiones directas a razón de la distancia de esta isla con respecto a la gran mayoría de los países de la Unión Europea.

Con los datos de la tabla 16, se muestra evidencia de que el Aeropuerto de Gran Canaria actúa como ‘hub’ para los vuelos interinsulares en el archipiélago canario, gracias al gran número de frecuencias con las que cuenta diariamente al ser base de la compañía regional BinterCanarias, la cuál cuenta con acuerdos de código compartido con aerolíneas tan importantes como Iberia y Air Europa.

Tabla 16: Principales rutas del Aeropuerto de Gran Canaria por número de pasajeros

Aeropuerto	Pasajeros totales
MADRID-BARAJAS	1.198.944
TENERIFE NORTE	581.979
LANZAROTE	488.618
FUERTEVENTURA	488.618
DUSSELDORF	314.767
OSLO GARDERMOEN	313.378
BARCELONA-EL PRAT	312.731

Año: 2014

Fuente: Elaboración propia a partir de datos extraídos de la página web de Aena

El Aeropuerto de Palma de Mallorca, debido a su estacionalidad, recibe la mayor parte de viajeros a lo largo del año procedentes de los dos principales aeropuertos españoles, Barcelona-El Prat y Madrid-Barajas. Sin embargo, en los meses de verano, a esta infraestructura aeroportuaria llegan numerosos turistas alemanes en busca de sol y playa que proceden de los aeropuertos de Dusseldorf, Colonia, Hamburgo y Frankfurt, tal y como se muestra en la siguiente tabla.

Tabla 17: Principales rutas del Aeropuerto de Palma de Mallorca por número de pasajeros

Aeropuerto	Pasajeros totales
BARCELONA-EL PRAT	1.412.154
MADRID-BARAJAS	1.294.306
DUSSELDORF	1.171.808
COLONIA BONN	847.897
HAMBURGO	762.067
FRANKFURT INTERNACIONAL	740.202
LONDRES GATWICK	694.208

Año: 2014

Fuente: Elaboración propia a partir de datos extraídos de la página web de Aena

Por otro lado, el Aeropuerto de Málaga-Costa del Sol cuenta con conexiones aéreas a diversas ciudades europeas entre las rutas con más número de pasajeros, siendo la conexión con Londres Gatwick la más popular entre sus viajeros, debido, en gran medida, a la fuerte apuesta de la compañía Ryanair por esta ruta.

Tabla 18: Principales rutas del Aeropuerto de Málaga-Costa del Sol por número de pasajeros

Aeropuerto	Pasajeros totales
LONDRES GATWICK	1.062.789
BARCELONA-EL PRAT	568.824
MANCHESTER INTERNACIONAL	548.900
BRUSELAS	438.560
DUBLIN	435.498
PARIS CHARLES DE GAULLE	425.573
AMSTERDAM SCHIPHOL	346.251

Año: 2014

Fuente: Elaboración propia a partir de datos extraídos de la página web de Aena

Al igual que con el Aeropuerto de Málaga-Costa del Sol, Alicante-Elche recibe mayoritariamente pasajeros ingleses procedentes de los aeropuertos Londres Gatwick y Manchester Internacional a razón de la influencia de la compañía 'low cost' Ryanair.

Tabla 19: Principales rutas del Aeropuerto de Alicante-Elche por número de pasajeros

Aeropuerto	Pasajeros totales
LONDRES GATWICK	772.270
MANCHESTER INTERNACIONAL	600.243
EAST MIDLANDS	398.621
BARCELONA-EL PRAT	324.813

BRUSELAS	298.212
BRISTOL	272.015
AMSTERDAM SCHIPHOL	263.184

Año: 2014

Fuente: Elaboración propia a partir de datos extraídos de la página web de Aena

A diferencia del resto de aeropuertos turísticos, el único que cuenta con la totalidad de conexiones internacionales entre las rutas con más pasajeros transportados es Tenerife Sur. En su mayoría, como muestra la tabla 20, llegan a esta isla, a través de esta infraestructura, pasajeros ingleses a lo largo de todo el año procedentes de los principales aeropuertos del Reino Unido atraídos por el buen tiempo constante en los 365 días del año.

Tabla 20: Principales rutas del Aeropuerto de Tenerife Sur por número de pasajeros

Aeropuerto	Pasajeros totales
MANCHESTER INTERNACIONAL	751.605
LONDRES GATWICK	734.056
EAST MIDLANDS	285.827
BIRMINGHAM INTERNACIONAL	279.023
GLASGOW INTERNACIONAL	249.207
DUSSELDORF	234.439
BRUSELAS	220.643

Año: 2014

Fuente: Elaboración propia a partir de datos extraídos de la página web de Aena

Como ocurre en el Aeropuerto de Palma de Mallorca con su estacionalidad, el Aeropuerto de Ibiza también recibe, en su mayoría, a pasajeros procedentes de los dos principales aeropuertos españoles a lo largo del año, mientras que en los meses de verano las rutas con más número de pasajeros son las que proceden de las ciudades inglesas.

Tabla 21: Principales rutas del Aeropuerto de Ibiza por número de pasajeros

Aeropuerto	Pasajeros totales
BARCELONA-EL PRAT	868.683
MADRID-BARAJAS	577.473
PALMA DE MALLORCA	371.027
LONDRES GATWICK	267.208
MANCHESTER INTERNACIONAL	231.949
VALENCIA	197.242
LONDRES STANSTED	183.355

Año: 2014

Fuente: Elaboración propia a partir de datos extraídos de la página web de Aena

5.4. Compañías Aéreas

Para los aeropuertos es muy importante estar en constantes negociaciones con las compañías aéreas para lograr que mantengan su operaciones y frecuencias en ellos con el objetivo de sostener o aumentar su rentabilidad.

La siguiente tabla muestra el número de aerolíneas por aeropuerto analizado. De estos, el aeropuerto con mayor cifra es el de Gran Canaria, con 56, por delante de Ibiza y Tenerife Sur.

Tabla 22: Número de aerolíneas por aeropuerto

Aeropuerto	Nº compañías aéreas
Gran Canaria	56
Ibiza	55
Tenerife Sur	53
Palma de Mallorca	48
Málaga-Costa del Sol	47
Alicante-Elche	38

Fuente: Elaboración propia a partir de datos extraídos de la página web de Aena

Gran parte de las compañías que operan en el aeropuerto de Gran Canaria son denominadas 'low cost' (Ryanair, Norwegian, Vueling) y aerolíneas chárter que operan para turoperadores extranjeros (Thomas Cook, TuyFly). Este aeropuerto es base para las aerolíneas del grupo Binter (BinterCanarias, Naysa y Canair), las cuáles realizan vuelos entre islas y conectan el archipiélago con algunos puntos del continente vecino, África. Los operadores de este grupo tienen acuerdos de código compartido con aerolíneas como Air Europa e Iberia, lo que facilita las conexiones a los pasajeros y asegura el tránsito de viajeros en conexión por el aeropuerto.

Tabla 23: Principales aerolíneas del Aeropuerto de Gran Canaria por número de pasajeros

Compañía	Pasajeros totales
RYANAIR LTD.	996.821
NAYSA	927.166
NORWEGIAN	667.721
AIR EUROPA	629.367
THOMAS COOK	606.357
TUYFLY	562.582
VUELING AIRLINES	552.028

Año: 2014

Fuente: Elaboración propia a partir de datos extraídos de la página web de Aena

En su mayoría, los aeropuertos turísticos del país cuentan con gran número de compañías 'low cost' y chárter operando en ellos. hecho que fomenta el tráfico de pasajeros de clase media y aviva el número de viajeros que transitan por ellos a lo largo del año. La pérdida de operación de algunas de las compañías más relevantes, como es el caso de Ryanair, tendría un efecto muy negativo en estas infraestructuras aeroportuarias, las cuáles se enfrentarían a la pérdida de un número elevado de pasajeros y, por tanto, de ingresos que genera la operativa de esta aerolínea.

Tabla 24: Principales aerolíneas del Aeropuerto de Palma de Mallorca por número de pasajeros

Compañía	Pasajeros totales
AIR BERLIN	5.658.945
RYANAIR LTD.	3.061.792
AIR EUROPA	1.665.129
EASYJET AIRLINE	1.351.399
VUELING AIRLINES	1.202.143
GERMANWINGS GMBH	957.180
CONDOR	941.655

Año: 2014

Fuente: Elaboración propia a partir de datos extraídos de la página web de Aena

Tabla 25: Principales aerolíneas del Aeropuerto de Málaga-Costa del Sol por número de pasajeros

Compañía	Pasajeros totales
RYANAIR LTD.	2.863.967
EASYJET AIRLINE	1.719.923
VUELING AIRLINES	1.518.981
NORWEGIAN	1.067.559
MONARCH AIRLINES	660.075
AIR BERLIN	548.641
AIR EUROPA	539.662

Año: 2014

Fuente: Elaboración propia a partir de datos extraídos de la página web de Aena

Tabla 26: Principales aerolíneas del Aeropuerto de Alicante-Elche por número de pasajeros

Compañía	Pasajeros totales
RYANAIR LTD.	2.605.477
EASYJET AIRLINE	1.242.023

VUELING AIRLINES	976.763
NORWEGIAN	880.161
MONARCH AIRLINES	668.170
JET2.COM	645.653
AIR BERLIN	494.927

Año: 2014

Fuente: Elaboración propia a partir de datos extraídos de la página web de Aena

En el caso del Aeropuerto de Tenerife Sur, la posibilidad comentada de perder la operativa de una aerolínea como Ryanair, con una cuota de mercado que supera por dos al número de pasajeros transportados por la segunda compañía en el ranking, supondría un perjuicio fatal para su rentabilidad, debido a la pérdida de más de un millón y medio de pasajeros anuales y a la pérdida de un gran número de conexiones con muchos destinos europeos.

Tabla 27: Principales aerolíneas del Aeropuerto de Tenerife Sur por número de pasajeros

Compañía	Pasajeros totales
RYANAIR LTD.	1.610.806
THOMSON AIRWAYS	781.732
MONARCH AIRLINES	611.247
THOMAS COOK	518.596
EASYJET AIRLINE	515.002
JET2.COM	480.766
AIR BERLIN	449.143

Año: 2014

Fuente: Elaboración propia a partir de datos extraídos de la página web de Aena

Tabla 28: Principales aerolíneas del Aeropuerto de Ibiza por número de pasajeros

Compañía	Pasajeros totales
RYANAIR LTD.	1.398.778
VUELING AIRLINES	1.221.119
AIR BERLIN	451.674
EASYJET AIRLINE	428.040
AIR NOSTRUM	401.720
THOMSON AIRWAYS	374.065
JET2.COM	231.097

Año: 2014

Fuente: Elaboración propia a partir de datos extraídos de la página web de Aena

5.5. Tasas Aeroportuarias

En la actualidad, “la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC) asume las competencias de Regulación Económica Aeroportuaria, que se encarga de fijar las tarifas reguladas de los aeropuertos a propuesta de AENA”²³.

Estas tarifas aeroportuarias, o tasas aeroportuarias, se aplican en los aeropuertos por grupos clasificados en función del volumen de pasajeros:

- **Grupo I:** Madrid-Barajas y Barcelona-El Prat
- **Grupo II:** Alicante, Gran Canaria, Tenerife Sur, Málaga-Costa del Sol y Palma de Mallorca.
- **Grupo III:** Bilbao, Fuerteventura, Girona, Ibiza, Lanzarote, Menorca, Santiago, Sevilla, Tenerife Norte y Valencia.
- **Grupo IV:** Almería, Asturias, Coruña, Granada-Jaén, Jerez, La Palma, Murcia, Reus, Santander, Vigo y Zaragoza.
- **Grupo V:** Albacete, Algeciras, Badajoz, Burgos, Ceuta, Córdoba, Cuatro Vientos, Hierro, Huesca, La Gomera, León, Logroño, Melilla, Sabadell, Salamanca, San Sebastián, Son Bonet, Pamplona, Torrejón, Vitoria y Valladolid.

Esta clasificación hace que varíen las tarifas de los aeropuertos de la red nacional, encontrándose los aeropuertos analizados en este estudio en los grupos II, en su mayoría, y III.

Sin embargo, a pesar de la distinción por grupos, el sistema de tasas que se aplica en los aeropuertos españoles no tiene realmente en cuenta los costes de operación de cada uno de ellos, ni tampoco criterios de financiación de las inversiones. Esta rigidez en la aplicación y regulación por grupos en función del número de pasajeros, impide el uso de las tarifas como elemento de política comercial aeroportuaria, frenando la opción de competir entre ellos.

²³ <http://cnmcblog.es/2014/03/04/como-se-deciden-las-tasas-aeroportuarias/>

Tabla 29: Precio de Tasas por Prestaciones Patrimoniales en €

Tasa		Aeropuerto					
		LPA	PMI	AGP	ALC	TFS	IBZ
Aterrizaje	€ por Tm ²⁴	7,07	7,07	7,07	7,07	7,07	5,93
	Cuantía mínima (€)	97,79	97,79	97,79	97,79	97,79	14,66
Servicio de Tránsito de Aeródromo	€ por Tm	3,46	3,46	3,46	3,46	3,46	3,17
	Cuantía mínima (€)	51,66	51,66	51,66	51,66	51,66	7,84
Pasajeros	€ por pax. E.E.E	6,56	6,56	6,56	6,56	6,56	5,59
	€ por pax Internacional	9,89	9,89	9,89	9,89	9,89	8,39
PMR		0,61	0,61	0,61	0,61	0,61	0,61
Seguridad		3,78	3,78	3,78	3,78	3,78	3,78
Estacionamiento	€ por periodo 15 min	0,12	0,12	0,12	0,12	0,12	0,07
Uso de Pasarelas	€ por periodo 15 min	26,73	26,73	26,73	26,73	26,73	25,71

Año: 2015

Fuente: Elaboración propia a partir de datos extraídos de la Guía de Tarifas 2015 de Aena

Como puede verse en la Tabla 29, las tarifas por prestaciones patrimoniales son, en su totalidad, las mismas para los aeropuertos agrupados en el Grupo II (LPA, PMI, AGP, ALC, TFS) e inferiores en el Aeropuerto de Ibiza (Grupo III).

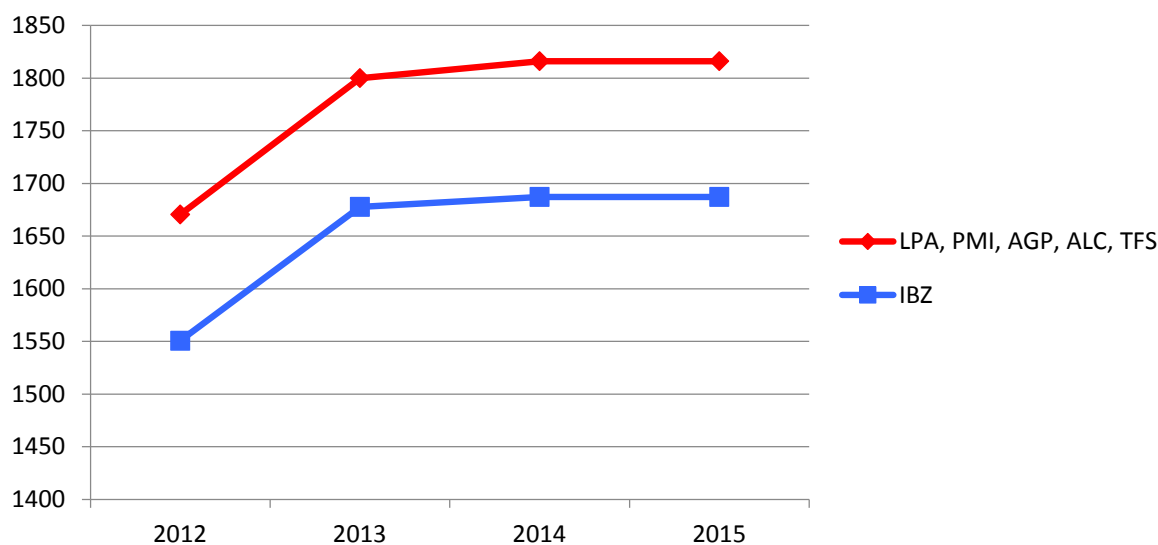
No obstante, Aena aplica incentivos en los aeropuertos canarios y baleares para avivar el tráfico de pasajeros y operaciones. En el caso de los aeropuertos canarios, se aplica un 50% de descuento en las tarifas de aterrizaje y pasajeros en los días valle; el martes para el Aeropuerto de Gran Canaria, y el jueves para el Aeropuerto de Tenerife Sur. Por otro lado, en los aeropuertos baleares se fija una rebaja del 20% en el precio en las cuantías de pasajeros y seguridad durante los meses de noviembre a marzo.

La cuantía de las tasas en general, como se muestra en la ilustración 14, han ido en aumento en los últimos años, siendo este incremento más notorio entre los años 2012 y 2013. Tras años de incrementos superiores al 60% desde el año 2010²⁵, desde el año 2014 las tarifas se mantienen congeladas, suponiendo un alivio tanto para compañías aéreas como para los pasajeros, los cuáles han notado en sus bolsillos los perjuicios de la evolución anual.

²⁴ Tm: Tonelada métrica

²⁵ Página 56 de la Resolución por la que se aprueba la propuesta de modificación tarifaria de Aena S.A. para 2015 (CNMC)

Ilustración 14: Evolución de las Tasas por Prestaciones Patrimoniales²⁶



Periodo: 2012 – 2015

Fuente: Elaboración propia a partir de datos extraídos de las Guías de Tarifas de Aena

5.6. Análisis Financiero

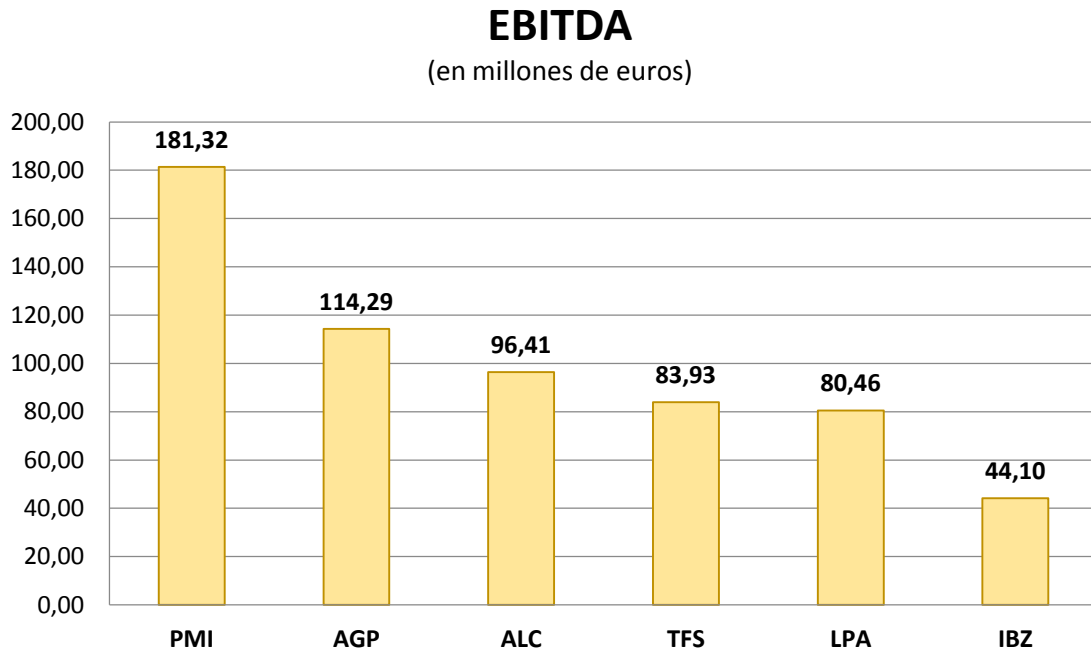
El análisis financiero que se lleva a cabo en este punto se basa en las cuentas de resultados por aeropuerto para el periodo 2011-2014 publicadas por AENA en su página web. En el anexo 1 se encuentran los datos para los 6 aeropuertos analizados en el presente estudio.

En el último año, todos los aeropuertos turísticos que se analizan en la memoria han cerrado el curso con beneficios brutos de explotación positivos. En el siguiente gráfico puede verse la comparación de estos beneficios brutos del año 2014 por los siete aeropuertos.

El Aeropuerto de Palma de Mallorca es el que presenta un mayor EBITDA, con un resultado de 181 millones de euros. Le siguen en el ranking los aeropuertos de Málaga-Costa del Sol, con 114 millones de euros, Alicante-Elche, con un resultado de 96 millones de euros, Tenerife Sur, 83 millones de euros, Gran Canaria, con 80 millones de euros, e Ibiza, con un resultado de 44 millones, muy inferior al resto.

²⁶ Evolución calculada a partir de las tasas estándar para vuelos en dentro Espacio Económico Europeo

Ilustración 15: Beneficios antes de intereses, impuestos, depreciaciones y amortizaciones por Aeropuerto

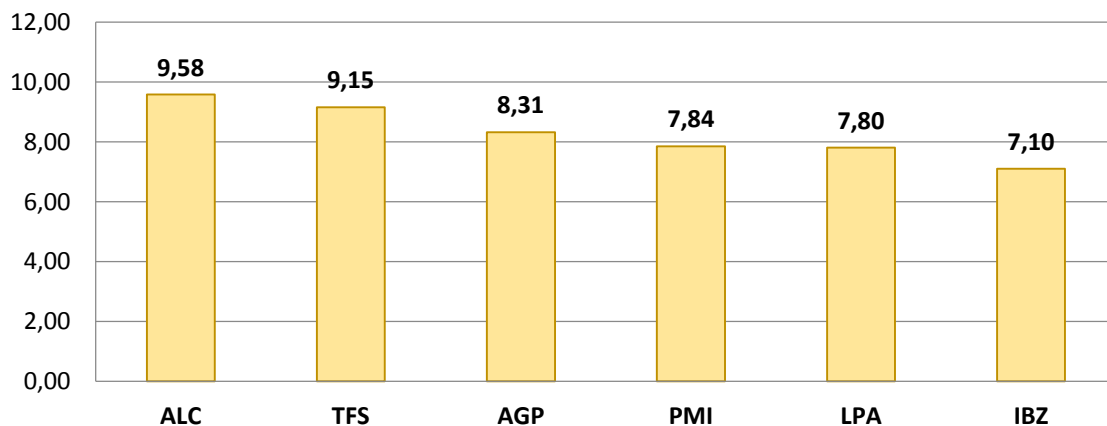


Año: 2014

Fuente: Elaboración propia a partir de datos extraídos de la página web de Aena

Si estos resultados los calculamos en base al número de pasajeros por aeropuerto (Ilustración 16), aparece que el Aeropuerto de Alicante-Elche es el más rentable por número de viajeros de los seis aeropuertos analizados, con 9,58 euros de beneficio bruto por pasajero. El Aeropuerto de Gran Canaria queda en la quinta posición, con un resultado de 7,80 euros, por detrás de los aeropuertos de Tenerife Sur, Málaga-Costa del Sol y Palma de Mallorca.

Ilustración 16: EBITDA por pasajero (en euros)

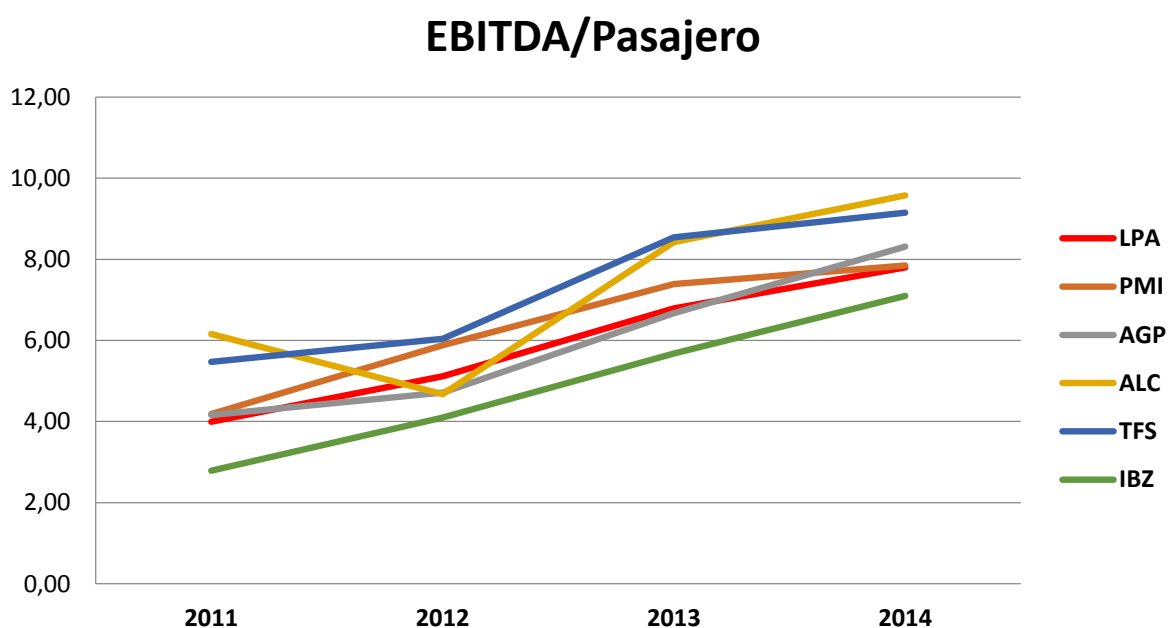


Año: 2014

Fuente: Elaboración propia a partir de datos extraídos de la página web de Aena

En cuanto a la evolución del beneficio bruto por pasajero de estos seis aeropuertos en los últimos cuatro años, puede observarse (Ilustración 17) que todos han experimentado un aumento de dicho valor, siendo el Aeropuerto de Alicante-Elche el más rentable por pasajero a día de hoy, con un crecimiento sobresaliente en el periodo 2012-2013. Este resultado es consecuencia de la buena gestión reciente de la red aeroportuaria española.

Ilustración 17: Evolución del EBITDA por pasajero (en euros)



Periodo: 2011 – 2014

Fuente: Elaboración propia a partir de datos extraídos de la página web de Aena

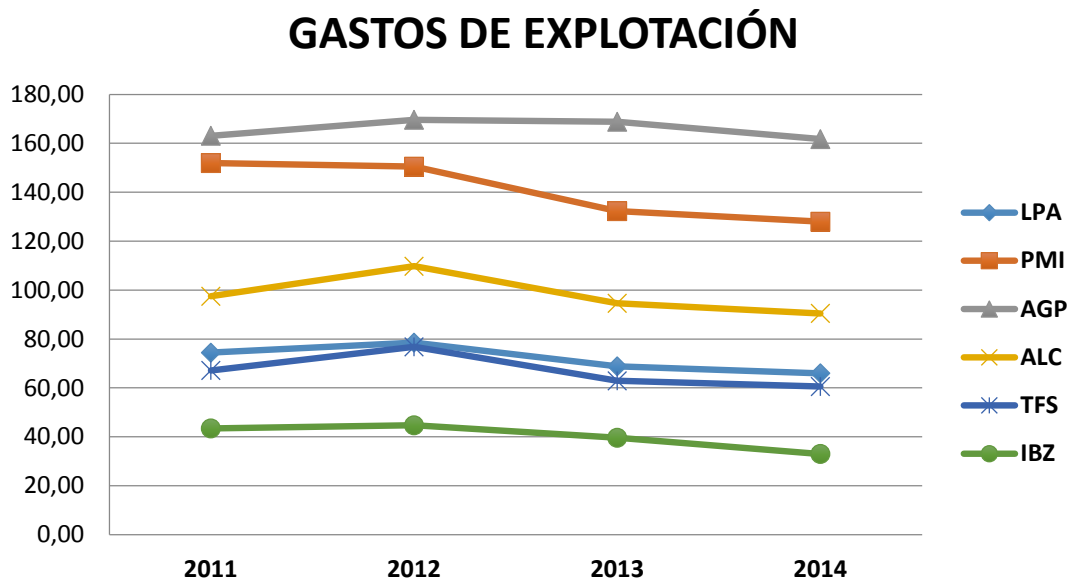
5.7. Eficiencia en Costes

Los aeropuertos desean atraer al mayor número de viajeros al menos costo, esperando lograr unos resultados óptimos con la menos cantidad de recursos posible.

Como se muestra en la Ilustración 18, los seis aeropuertos analizados han reducido costes paulatinamente hasta el termino del año 2014. Esta reducción ha sido más pronunciada en los aeropuertos de Palma de Mallorca y Alicante-Elche. Como se ha visto con anterioridad, gracias a esta situación, se ha visto aumentado el beneficio bruto de cada uno de los aeropuertos.

Al analizar el gráfico, puede observarse que el Aeropuerto de Málaga-Costa del Sol parte como el que más gastos tiene anualmente, a pesar de no ser el que más tráfico mueve. Por detrás se encuentran los aeropuertos de Palma de Mallorca, siendo el que más pasajeros y beneficios tiene, Alicante-Elche, Gran Canaria, Tenerife Sur e Ibiza.

Ilustración 18: Gastos de Explotación por Aeropuerto

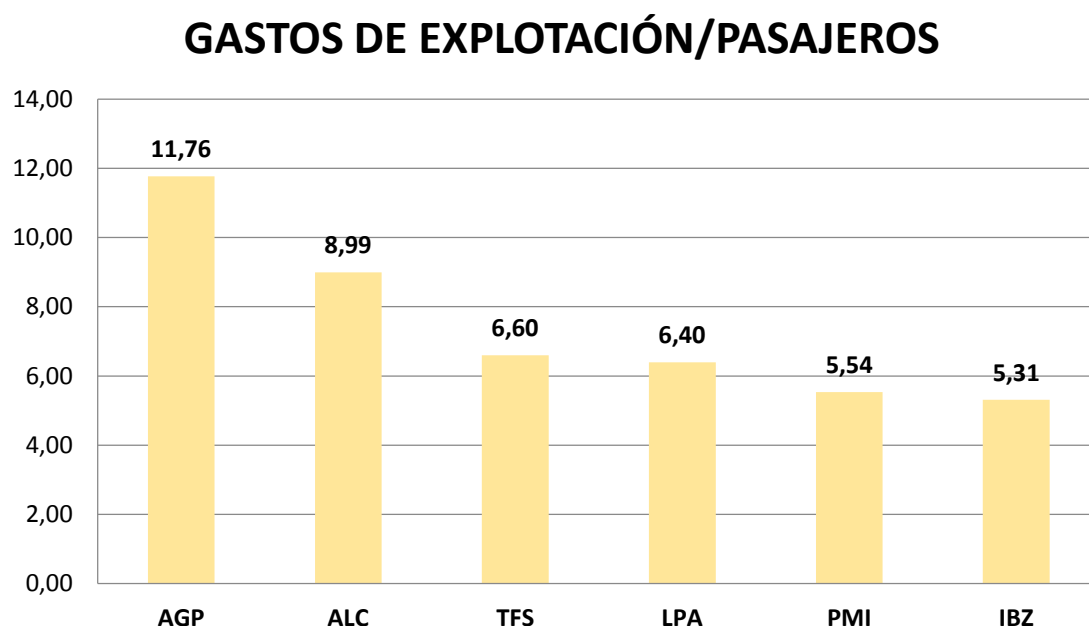


Periodo: 2011 – 2014

Fuente: Elaboración propia a partir de datos extraídos de la página web de Aena

Si realizamos el calculo de dividir la cifra de gasto de explotación entre el número de pasajeros anuales, se obtiene un ratio operativo que ofrece información acerca del gasto por pasajero, en euros.

Ilustración 19: Gasto de Explotación por pasajero (en euros)



Año: 2014

Fuente: Elaboración propia a partir de datos extraídos de la página web de Aena

En la Ilustración 19, se observa que, en consonancia con el gráfico anterior, el aeropuerto de Málaga-Costa del Sol es el menos eficiente, con un coste total por pasajero de 11,76 euros, cifra muy superior a su más cercano competidor, el Aeropuerto de Alicante-Elche. Al comprobar estos datos, hay que resaltar la eficiencia del Aeropuerto de Palma de Mallorca, el cual soporta un gasto total por pasajero de tan sólo 5,54 euros, siendo además el aeropuerto con un beneficio bruto anual más alto que el resto de los seis analizados. El aeropuerto de Gran Canaria, ocupa el cuarto lugar de este ranking, con un gasto total por pasajero de 6,40 euros.

5.8. Servicios Aeroportuarios

Aena, para todos los aeropuertos de su red, se compromete a prestar ciertos servicios aeroportuarios a las compañías aéreas, variando en función de las características de cada aeropuerto.

En todo caso, para los seis aeropuertos turísticos tratados, se realizan tareas de mantenimiento en infraestructuras, equipos e instalaciones para asegurar que la operación de las aeronaves se realice de forma segura y eficiente. Del mismo modo,

todos ellos disponen de sistemas de información que se encargan de suministrar y gestionar los datos operativos en tiempo y forma adecuados para facilitar el trabajo diario de todas las compañías aéreas en su operativa diaria.

En términos de seguridad operacional, Aena se compromete a fomentar la existencia de procedimientos de coordinación con las aerolíneas, agentes de asistencia en tierra y organismos estatales para promover la mejora continua de la operativa diaria y para mejorar los niveles de seguridad del recinto aeroportuario de manera continua, implantando sistemas de gestión de seguridad operacional²⁷.

Aena no sólo se compromete a prestar servicios en plataforma o terminal, sino también en tareas relacionadas con el tráfico aéreo y el control de aproximaciones y rutas, garantizando en todos los aeropuertos la operativa H24 de las torres de control.

Para la asistencia en tierra a las aerolíneas, el compromiso se trata de mejorar continuamente la calidad de los servicios prestados por los agentes de handling, estableciendo sistemas de supervisión y control más apropiados. En este sentido, para cada uno de los aeropuertos analizados, el número de operadores que prestan servicios de asistencia en tierra es el siguiente:

Tabla 30: Agentes de Handling por Aeropuerto

Aeropuerto	nº de Agentes	Agentes de Handling
Gran Canaria	3	Iberia, Groundforce, Atlántica de Handling
Palma de Mallorca	2	Iberia, Acciona
Málaga-Costa del Sol	3	Iberia, Swissport, Clece
Alicante-Elche	3	Iberia, Swissport, Menzies
Tenerife Sur	2	Iberia, Groundforce
Ibiza	2	Iberia, Acciona

Fuente: Elaboración propia a partir de datos extraídos de la página web de Aena

Siendo los aeropuertos de Gran Canaria, Málaga-Costa del Sol y Alicante-Elche los que cuentan con un mayor número de operadores de asistencia en tierra para satisfacer la demanda de las aerolíneas que operan en ellos.

²⁷ Carta de Servicios a Compañías Aéreas – Dirección de Aeropuertos Españoles

5.9. Servicios Comerciales

La actividad comercial en los aeropuertos enriquece la experiencia del pasajero, al que se le ofrece no sólo la opción de transporte sino también la posibilidad de realizar compras, tomarse un café, disfrutar del ocio, aparcar su vehículo con seguridad o, si lo desea, navegar por internet²⁸.

Las concesiones comerciales dan la posibilidad de facilitar la prestación de servicios comerciales complementarios al proceso del transporte, tales como:

- Servicios comerciales de acceso:
 - Alquiler de vehículos
 - Aparcamientos públicos
 - Gasolineras
- Explotaciones comerciales:
 - Tiendas libres de impuestos
 - Servicios comerciales regulados
 - Centros de ocio
- Restauración:
 - Cafeterías
 - Restaurantes
- Áreas de servicios al pasajero:
 - Salas de reuniones
 - Salas VIP

El aeropuerto de Palma de Mallorca es el que cuenta con más espacios reservados para la actividad comercial del aeropuerto, seguido por el Aeropuerto de Málaga-Costa del Sol y el Aeropuerto de Gran Canaria.

²⁸ Página web de Aena – Espacios y servicios comerciales

Tabla 31: Espacios Comerciales por Aeropuerto I

Espacios Comerciales				
Aeropuerto	Oficinas de alquiler de coches	Tiendas	Restaurantes y cafeterías	Salas Vip
Gran Canaria	7	23	15	1
Palma de Mallorca	7	32	30	2
Málaga-Costa del Sol	7	25	17	1
Alicante-Elche	8	21	14	1
Tenerife Sur	6	17	10	1
Ibiza	4	15	11	0

Fuente: Elaboración propia a partir de datos extraídos de la página web de Aena

Tabla 32: Espacios Comerciales por Aeropuerto II

Espacios Comerciales				
Aeropuerto	Salas de reuniones	Puntos de acceso a Internet	Wifi	Parking
Gran Canaria	1	3	Gratis 30 min.	2
Palma de Mallorca	1	22	Gratis 30 min.	4
Málaga-Costa del Sol	0	0	Gratis 30 min.	3
Alicante-Elche	1	6	Gratis 30 min.	2
Tenerife Sur	2	3	Gratis 30 min.	1
Ibiza	0	8	Gratis 30 min.	1

Fuente: Elaboración propia a partir de datos extraídos de la página web de Aena

No obstante, cabe señalar que en los aeropuertos con una demanda estacional que aumenta en los meses de verano, como es el caso de los Aeropuertos de Palma de Mallorca, Málaga-Costa del Sol e Ibiza, se reduce el número de espacios comerciales en los meses de invierno debido a la escasez de pasajeros diaria en la terminal. Por otro lado, en los Aeropuertos de Gran Canaria, Tenerife Sur y Alicante-Elche, la oferta comercial se extiende a lo largo del año, fomentando los ingresos comerciales y el bienestar de los pasajeros.

En lo que se refiere a los precios de los servicios comerciales que prestan estos seis aeropuertos, los aeropuertos canarios (Gran Canaria y Tenerife Sur) son los que ofrecen las tarifas más asequibles al bolsillo de los pasajeros que transitan por ellos, debido, en gran medida, al régimen económico y fiscal de las Islas Canarias.

Tabla 33: Tarifas de los Servicios Comerciales (Salas VIP y Parking)

Aeropuerto	Salas VIP	Parking General
Gran Canaria	23,50 €	13 €/día
Palma de Mallorca	26,50 €	16,50 €/día
Málaga-Costa del Sol	26,50 €	19 €/día
Alicante-Elche	26,50 €	19 €/día
Tenerife Sur	23,50 €	13 €/día
Ibiza	N/A	14,50 €/día

Fuente: Elaboración propia a partir de datos extraídos de la página web de Aena

5.10. Publicidad y Marketing

Aena, como gestor aeroportuario, incentiva a compañías aéreas con un programa diverso de tarifas con el objetivo de aumentar el número de oportunidades de negocio, ya sea por el aumento de pasajeros en rutas ya existentes o por la creación de nuevas rutas aéreas.

Estos incentivos se fijan para todos los aeropuertos de la red y, además, para los casos de los aeropuertos canarios y baleares se aplican dos tipos de descuentos especiales en días valle y por estacionalidad, lo que hace que aumente el atractivo de los aeropuertos isleños de cara a las aerolíneas.

Ilustración 20: Incentivos Tarifarios Aena 2015

Incentivos por crecimiento de pasajeros en una ruta	• 75% de descuento en la tarifa de pasajeros adicionales en una ruta en año "n"
Incentivos por nueva ruta	• 100% de descuento en la tarifa de pasajero si la ruta es a un nuevo destino en año "n" (75% en n+1 y 25% en n+2)
Incentivos para pasajeros en conexión	• 30% de descuento en las tasas de seguridad y pasajero en 2014 y 35% en 2015
Incentivos de día valle en las Canarias	• 50% de descuento en las tarifas de aterrizaje y pasajero
Incentivos de estacionalidad en Baleares	• 20% de descuento en las tarifas de pasajero y seguridad

Fuente: Elaboración propia a partir de datos extraídos de la página web de Aena

Además de los incentivos por nueva ruta, Aena, en todos sus aeropuertos españoles, realiza campañas de marketing para organizar actos relacionados con el vuelo inaugural, la publicidad en los medios propios de su página web, comunicados de prensa, difusión en redes sociales, descuentos temporales en aparcamientos, salas VIP, tiendas y restauración, etc. Todas estas acciones son realizadas con el fin de dar mayor visibilidad y repercusión al lanzamiento de nuevas rutas²⁹.

Estas acciones de marketing cuentan con la siguiente carta de servicios:

- **Ceremonia de vuelo inaugural:** se acota un área para la ceremonia del vuelo inaugural en el aeropuerto en la que se ofrece un cóctel a los pasajeros de dicho vuelo y se bautiza al avión con un arco de agua.

²⁹ <http://www.aena.es/csee/Satellite/aerolineas/es/Page/1237567477686//Incentivos-y-marketing.html>

- **Publicidad en el aeropuerto:** cesión de espacios aeroportuarios para la promoción de la nueva ruta y promoción a través de la Unión de Agencias de Viaje.
- **Descuentos promocionales:** descuentos en aparcamientos, salas VIP, tiendas y restauración del aeropuerto.

Por si fuera poco, Aena también incentiva la apertura de nuevas bases en sus aeropuertos a través de descuentos sobre la tarifa de alquiler de maquinaria, locales, oficinas y mostradores.

5.11. Transportes y Accesos

En cuanto a diversidad de medios de transporte que confluyen en los aeropuertos, el Aeropuerto de Málaga-Costa del Sol es el que cuenta con más vías, siendo el autobús, el tren y el taxi los medios que pueden escoger los pasajeros para sus traslados. El Aeropuerto de Gran Canaria, junto a los restantes, disponen de dos métodos de transporte, el autobús y el taxi.

Tabla 34: Diversidad de Medios de Transporte por Aeropuerto

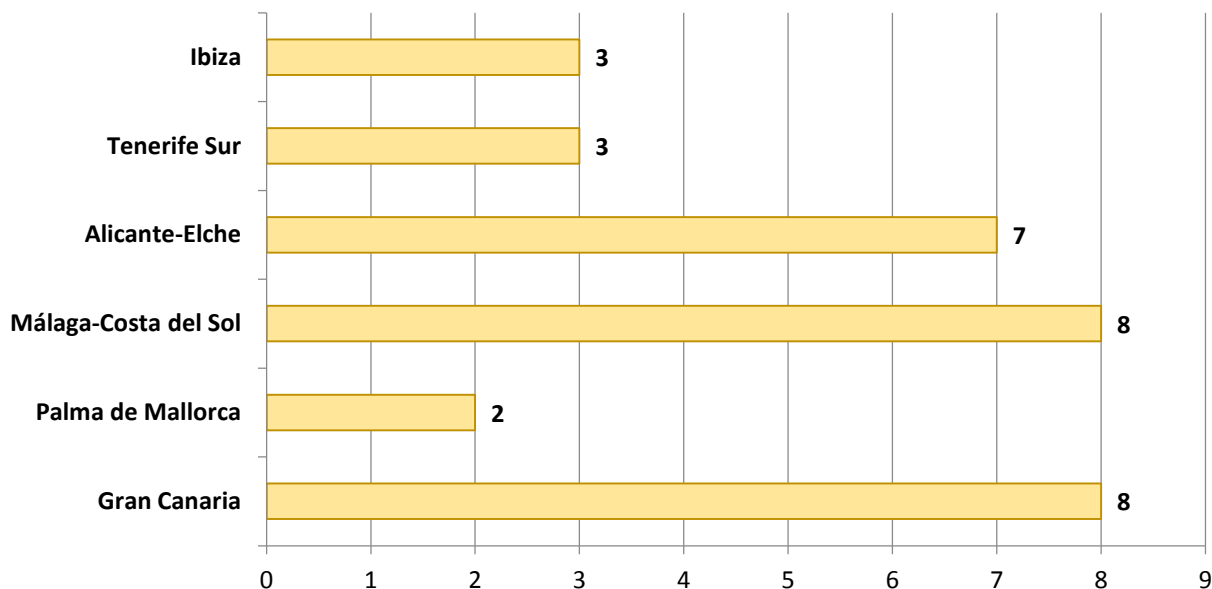
Aeropuerto	Medios de Transporte
Gran Canaria	Autobús Taxi
Palma de Mallorca	Autobús Taxi
Málaga-Costa del Sol	Autobús Tren Taxi
Alicante-Elche	Autobús Taxi
Tenerife Sur	Autobús Taxi
Ibiza	Autobús Taxi

Fuente: Elaboración propia a partir de datos extraídos de la página web de Aena

No obstante, a pesar de contar con un medio de transporte menos, el Aeropuerto de Gran Canaria cuenta con el mismo número de líneas que el de Málaga-

Costa del Sol, ocho; siendo estas líneas las que conectan el aeropuerto con los distintos municipios del entorno.

Ilustración 21: Número de líneas de Transporte Público



Fuente: Elaboración propia a partir de datos extraídos de la página web de Aena

En lo que se refiere al precio del transporte, la tabla 35 muestra la tarifa por medio de transporte desde el aeropuerto a la zona turística más popular. En esta tabla puede observarse que el aeropuerto con el transporte más asequible es el de Palma de Mallorca, seguido muy de cerca por el Aeropuerto de Tenerife Sur y el Aeropuerto de Gran Canaria, con un precio del billete sencillo de 4,05 € y el kilómetro en taxi a 0,55 €.

Tabla 35: Tarifas a localidades turísticas por Aeropuerto

Aeropuerto	Medio Transporte	Tarifa
Gran Canaria	Autobús	4,05 €
	Taxi	0,55 €/km
Palma de Mallorca	Autobús	3 €
	Taxi	0,51 €/km
Málaga-Costa del Sol	Autobús	9,20 €
	Tren	2,60 €
	Taxi	0,86 €/km
Alicante-Elche	Autobús	9,45 €
	Taxi	0,91 €/km
Tenerife Sur	Autobús	3,70 €
	Taxi	0,55 €/km
Ibiza	Autobús	4 €

Taxi	1,09 €/km
------	-----------

Fuente: Elaboración propia a partir de datos extraídos de la página web de Aena

Como se puede observar en la tabla 36, los seis aeropuertos analizados cuentan con accesos desde las capitales y las zonas turísticas con tiempos medios razonables, los cuáles no sobrepasan los 25 minutos, a excepción de los aeropuertos de Alicante-Elche, cuya zona turística, Benidorm, se encuentra a 40 minutos, y Tenerife Sur, encontrándose la capital de la isla a 42 minutos en condiciones normales.

Tabla 36: Tiempo medio Aeropuerto-Capital y Aeropuerto-Zona Turística

Aeropuerto	Zona	Tiempo Medio
Gran Canaria	Capital	24 min.
	Zona Turística	22 min.
Palma de Mallorca	Capital	13 min.
	Zona Turística	15 min.
Málaga-Costa del Sol	Capital	22 min.
	Zona Turística	18 min.
Alicante-Elche	Capital	17 min.
	Zona Turística	40 min.
Tenerife Sur	Capital	42 min.
	Zona Turística	19 min.
Ibiza	Capital	10 min.
	Zona Turística	25 min.

Fuente: Elaboración propia

5.12. Nuevas Tecnologías

Para toda instalación aeroportuaria es importante que se intensifique la realización de proyectos de investigación, desarrollo e investigación con el objetivo de hacer frente a la crecimiento continuo del tráfico aéreo.

En base a esto, AENA junto a ENAIRE, gestor del control del tránsito aéreo, están desarrollando distintos sistemas, como son el GNSS y la mejora de la capacidad ATM, que aportaran una mayor eficiencia en la utilización del espacio aéreo y aeroportuario y mejoras de la seguridad operacional y la accesibilidad en los aeropuertos.

Por otro lado, también es importante implantar proyectos que mejoren la satisfacción de los pasajeros. En este aspecto, AENA está renovando los sistemas de

recogida de equipaje en muchos de sus aeropuertos y ha anunciado recientemente que ofrecerá Wifi gratuito e ilimitado a finales del 2015.

Actualmente, los aeropuertos analizados están dotados con la última tecnología y no se aprecian síntomas de distinción entre ellos, por lo que la apuesta por las nuevas tecnologías no representa un factor que fomente la competitividad entre los aeropuertos turísticos de la red nacional.

6. CONCLUSIONES Y PROPUESTAS DE MEJORA

La gestión aeroportuaria ha evolucionado con el paso de los años y en la actualidad se encuentra inmersa en un proceso de privatización, lo cual ha dado una nueva orientación comercial y empresarial a los aeropuertos. En España, desde febrero de 2015, el gestor aeroportuario, AENA S.A., cotiza en bolsa, siendo una sociedad mixta con un 49% de las acciones pertenecientes a capital privado y el 51% restante a las Administraciones del Estado.

En el presente estudio, se ha partido de la hipótesis de que en un futuro no muy lejano, los aeropuertos españoles estarán gestionados de manera individual por empresas privadas que hayan decidido invertir en cada uno de ellos; pasando a ser autónomos para la toma de decisiones sobre las variables estratégicas que les permitan competir. Por tanto, el objetivo del mismo ha sido evaluar cada una de las variables competitivas expuestas para dar una imagen de la situación actual del Aeropuerto de Gran Canaria en relación a otros cinco aeropuertos turísticos, por número de pasajeros y operaciones, de la red aeroportuaria nacional de cara a la entrada de capital privado.

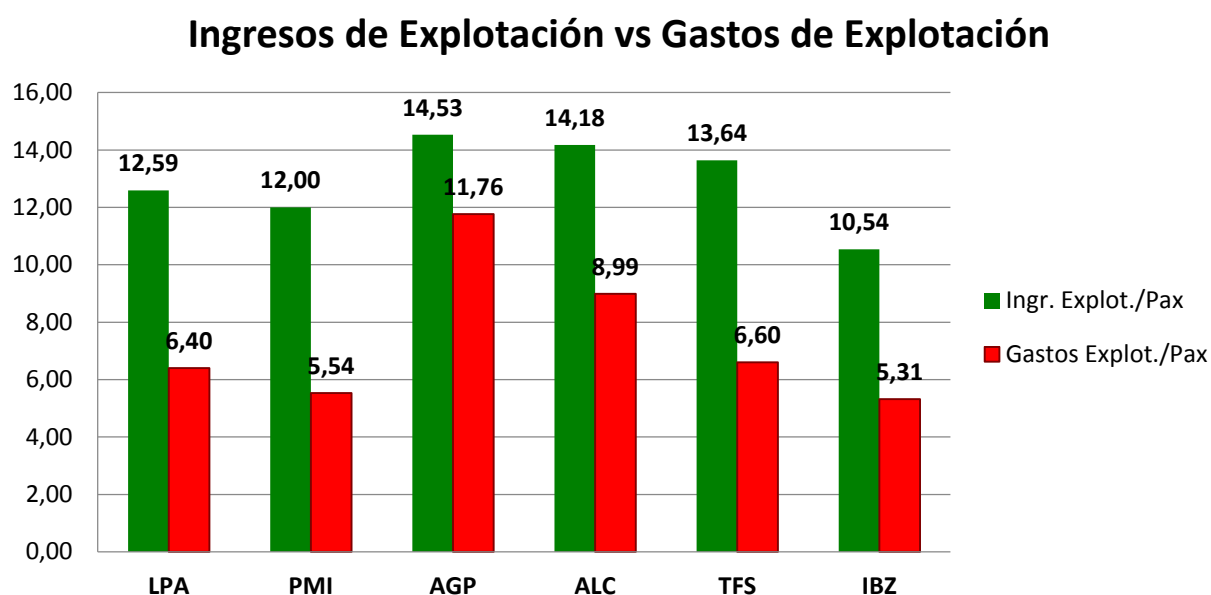
Tras la evaluación de las variables que se ha realizado en el presente estudio, se pueden extraer las siguientes conclusiones:

- Actualmente, de entre estos seis aeropuertos turísticos, el Aeropuerto de Gran Canaria se encuentra en el tercer puesto por número de pasajeros, con un total de 10.315.732 pasajeros en el año 2014, siendo su capacidad máxima de 15.700.000 pasajeros anuales. Esto indica que tiene un excedente de capacidad que se encuentra por encima de los 5 millones de pasajeros. A su vez, este aeropuerto es el que mueve más toneladas de mercancía anualmente.
- El hecho de que en el Aeropuerto de Gran Canaria la estacionalidad de la demanda sea inexistente, favorece a que el número de rutas y compañías aéreas se mantenga estable. A pesar de esto, dicho aeropuerto cuenta con 111 destinos, 77 menos que Palma de Mallorca, con una estacionalidad de la

demanda pronunciada entre los meses de marzo y octubre, siendo las rutas con más pasajeros las que cubren los vuelos interinsulares en el archipiélago (Tenerife Norte, Lanzarote y Fuerteventura) y la ruta LPA-MAD; estos datos reflejan que el Aeropuerto de Gran Canaria actúa como ‘hub’ en los vuelos entre la península y las distintas islas del archipiélago. En el caso del número de compañías aéreas, este aeropuerto se sitúa en primera posición de la evaluación, con un total de 56 compañías aéreas que operan en él, siendo más diversa la oferta de cara al pasajero.

- En lo que se refiere a las tasas aeroportuarias, el Aeropuerto de Gran Canaria se sitúa clasificado por AENA en el grupo II, junto a otros cuatro aeropuertos analizados en el presente estudio (Alicante-Elche, Palma de Mallorca, Málaga-Costa del Sol y Tenerife Sur). No obstante, en esta instalación aeroportuaria se aplica un descuento del 50% en las tarifas de aterrizaje y pasajeros todos los martes de cada semana, con el fin de aumentar el número de operaciones en este día valle, lo que da lugar a una ventaja en forma de incentivo con respecto al resto de aeropuertos.
- En términos monetarios, el Aeropuerto de Gran Canaria ha cerrado con beneficio positivo los cuatro últimos años contables, y se encuentra en el quinto lugar por beneficio bruto por pasajero al cierre de 2014, con un total de 7,80 euros por pasajero, 1,78 euros por debajo del aeropuerto con más beneficio bruto por pasajero, el de Alicante-Elche. Este beneficio antes de impuestos es posible gracias a la eficiencia en costes del aeropuerto, el cuál tiene unos gastos de explotación por pasajero de 6,40 euros, mientras que, como puede observarse en la Ilustración 22, cuenta con unos ingresos de explotación de 12,59 euros por pasajero.

Ilustración 22: Ingresos de Explotación vs Gastos de Explotación por Aeropuerto



Fuente: Elaboración propia a partir de datos extraídos de la página web de Aena

- En cuanto a los servicios aeroportuarios y comerciales, el aeropuerto de Gran Canaria destaca por ser uno de los que cuenta con más agentes de handling en plataforma. Sin embargo, cuenta con locales comerciales inutilizados que pueden dar cabida a servicios comerciales que mejoren la calidad de sus instalaciones. A su vez, cuenta con dos parkings suficientemente amplios que, a día de hoy, son convenientes para la demanda actual.
- Este aeropuerto cuenta con una posición privilegiada para las conexiones hacia o desde la capital y las zonas turísticas de la isla, siendo el tiempo medio de desplazamiento de tan sólo 23 minutos. En este sentido, el Aeropuerto de Gran Canaria es el que cuenta con más líneas de transporte público que facilitan el tránsito de pasajeros hasta los distintos puntos de la isla, con unos precios asequibles que se encuentran entre los más bajos de los aeropuertos analizados.
- En la actualidad, los aeropuertos españoles mantienen una política de marketing y de I+D en nuevas tecnologías igualitaria, por lo que no se aprecian síntomas de distinción entre ellos en cuanto a estos aspectos. En base a ello, estos dos factores analizados no presentan, a día de hoy, evidencias de competitividad entre los aeropuertos turísticos de la red nacional. No

obstante, se considera que éstas dos variables serían determinantes de cara a una futura competencia entre aeropuertos en caso de que se produzca la gestión privada de los mismos.

En conjunto, este aeropuerto ofrece grandes oportunidades a inversores que deseen invertir su capital en él, en caso de una privatización de su gestión, gracias a su rentabilidad, a su situación en un destino turístico sin estacionalidad de demanda, y las oportunidades que puede ofrecer para crecer. No obstante, a pesar de sus ventajas, como se ha podido observar en el análisis, los aeropuertos que pueden resultar más atractivos son Palma de Mallorca y Málaga-Costa del Sol, debido a que son aeropuertos aún más consolidados en sus cuentas y que atraen a un mayor número de pasajeros, dada su cercanía a zonas turísticas de reconocido prestigio y al resto de países de la Unión Europea.

Como se ha comentado, el Aeropuerto de Gran Canaria tiene potencial para crecer y mejorar de cara al futuro, si el ente privado que lo gestione así lo desea. En base a ello, pueden citarse algunos ejemplos:

Este aeropuerto puede servir como *'hub'* de operaciones para vuelos entre África y el continente americano, debido a su posición estratégica y a la calidad de sus instalaciones para aplicar la quinta libertad del aire³⁰. El convertirse en *'hub'* para este tipo de operaciones aumentaría considerablemente el número de pasajeros que transitan por el aeropuerto en vuelos de conexión, eliminando así el excedente actual de más de cinco millones de pasajeros. Para llevar a cabo las conexiones de largo radio con el continente americano, este aeropuerto puede albergar a aeronaves de largo radio y de gran tamaño, tales como Airbus 340, Boeing 767, Boeing 777 y Boeing 747, lo que facilitaría su uso. A día de hoy, dos aerolíneas africanas, Ethiopian Airlines y South African Airways³¹, y una europea, Norwegian Airways³², están estudiando la posibilidad de utilizar el Aeropuerto de Gran Canaria como base para este tipo de

³⁰ Quinta libertad: el derecho de tomar y el de desembarcar pasajeros, correo y carga con destino o procedente de terceros estados.

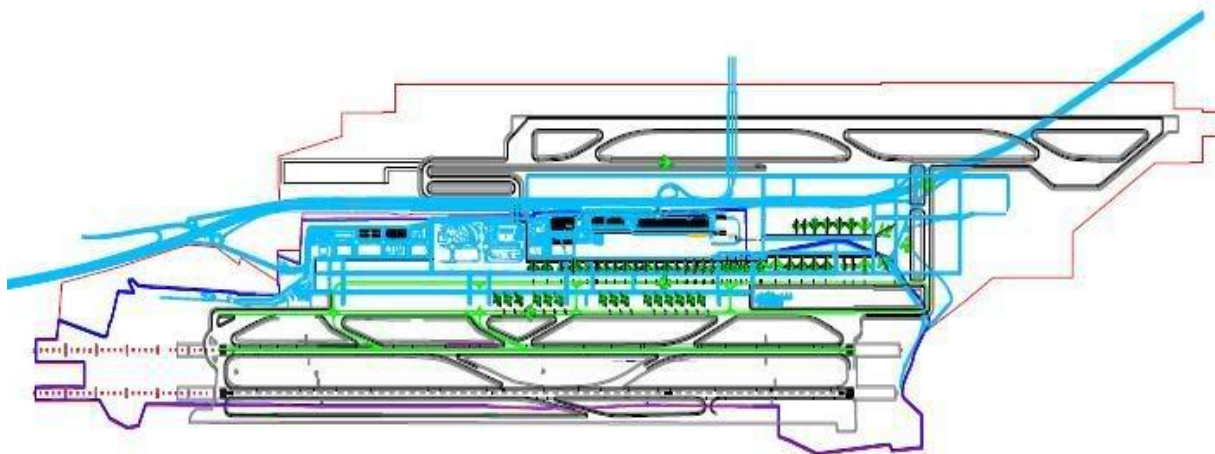
³¹ Fuente: <http://www.preferente.com/noticias-de-transportes/noticias-de-aerolineas/dos-aerolineas-africanas-usarian-canarias-como-escala-a-america-249817.html>

³² Fuente: <http://www.laprovincia.es/economia/2015/01/31/norwegian-usara-gando-base-africa/671391.html>

operaciones, por lo que un ente privado que gestione esta instalación podría dar un impulso positivo para que esta posibilidad se convierta en un hecho de cara al futuro.

El Aeropuerto de Gran Canaria cuenta con la posibilidad de incorporar una tercera pista de aterrizaje en caso de que las operaciones de despegue y aterrizaje incrementen de forma considerable a largo plazo. Hace tres años se publicó un estudio de viabilidad acerca de la incorporación de esta tercera pista. Ésta estaría situada a 1.100 metros de la primera pista de vuelo y se podría llevar a cabo con una inversión de 388 millones de euros, ampliando también el espacio de plataforma para el estacionamiento de aeronaves³³. Esta tercera pista realmente puede contabilizarse como una segunda real, ya que las dos con las que cuenta en la actualidad se consideran operativamente como una sola debido a su cercanía, separadas entre ejes por tan sólo 200 metros, muy inferior a la distancia mínima establecida por la OACI de 1.200 metros de distancia entre ejes.

Ilustración 23: Plano de Incorporación de tercera pista en LPA



Fuente: Imagen extraída de la página web skyscrapercity.com

Por otro lado, desde el Cabildo de Gran Canaria, se prevé la construcción y puesta en marcha de un ferrocarril que una el norte de la isla con el sur, pasando por el aeropuerto. Dicho ferrocarril estará en funcionamiento a partir del año 2018, dotando al aeropuerto de una línea más de conexión entre la capital de la isla y las zonas turísticas del sur. Esto dará lugar a una opción más de transporte para los

³³ <http://www.algunascosas.com/gran-canaria-tercera-pista-del-aeropuerto>

pasajeros, la cuál prevé que reduzca tiempos de desplazamiento y precio del billete. No obstante, existen estudios que no lo recomiendan, ya que en la actualidad el aeropuerto está perfectamente comunicado con las líneas de autobús que lo conectan con los municipios a lo largo de la geografía de la isla.

Otro aspecto a tener en cuenta es la reducción o congelación de tasas aeroportuarias en caso del aumento de operaciones y tráfico de pasajeros. Aeropuertos turísticos europeos como Niza-Costa Azul (IATA: NCE), con un volumen de tráfico anual medio de 12 millones pasajeros, y Atenas Internacional (IATA: ATH), con 15 millones de pasajeros anuales, cuentan con unas tarifas aeroportuarias elevadas en comparación con las tasas actuales del Aeropuerto de Gran Canaria.

Tabla 37: Comparativa de Tasas Aeroportuarias en €

Tasa		Aeropuerto		
		LPA	NCE	ATH
Aterrizaje	€ por Tm	7,07	7,78	7,40
	Cuantía mínima (€)	97,79	82,16	44,38
Servicio de Tránsito de Aeródromo	€ por Tm	3,46	N/A	N/A
	Cuantía mínima (€)	3,17	N/A	N/A
Pasajeros	€ por pax. E.E.E	6,56	10,39	8,51
	€ por pax Internacional	9,89	11,71	12,16
PMR		0,61	N/A	0,75
Seguridad		3,78	N/A	5,00
Estacionamiento	€ por periodo 15 min	0,12	0,33	0,32
Uso de Pasarelas	€ por periodo 15 min	26,73	N/A	38,67

Fuente: Documentos de Fees and Charges de los distintos aeropuertos

Como puede observarse en la Tabla 37, el Aeropuerto de Gran Canaria cuenta con unas tarifas por prestaciones patrimoniales inferiores a los aeropuertos de Niza y Atenas, exceptuando la cuantía mínima por aterrizaje. Estos datos reflejan que este aeropuerto podría competir fuertemente con aeropuertos turísticos europeos en cuanto a tasas aeroportuarias, por lo que en vistas a una privatización de su gestión, éstas tasas, de mantenerse congeladas, podrían tener un efecto muy positivo en la apertura de nuevas rutas y frecuencias aéreas y en la llegada de nuevas aerolíneas.

Este efecto positivo puede aumentar aún más en caso de mantener o incrementar las bonificaciones del 50% en días valle en las tarifas de aterrizaje y

pasajeros. Además, una política agresiva de publicidad y marketing que promocioe el Aeropuerto de Gran Canaria como el ideal para la apertura de nuevas conexiones de tráfico aéreo en base a las políticas de precios de las tasas aeroportuarias, y a las estupendas condiciones turísticas que ofrece la isla, incentivaría aún más la llegada de aerolíneas y pasajeros a estas instalaciones.

Esta política puede iniciarse a través de la creación de un Comité de Desarrollo de Rutas Aéreas, como el ya existente en Barcelona³⁴, que promueva el desarrollo de nuevas rutas internacionales desde el Aeropuerto de Gran Canaria. Este comité trabajaría con la intención de captar nuevos enlaces aéreos, así como de mantener los ya existentes, haciendo de Gran Canaria uno de los destinos turísticos más atractivos para el turismo de sol y playa y facilitando el acceso a mercados turísticos emisores más lejanos, además de facilitar el transporte de mercancías por vía aérea, vital para el comercio y la economía de la isla.

La promoción del Aeropuerto de Gran Canaria a través del Comité de Desarrollo de Rutas Aéreas de Gran Canaria, incentivaría la llegada de nuevas aerolíneas con la creación de nuevas conexiones aéreas, lo que se vería reflejado en un aumento de pasajeros que llegarían a la isla. Este factor tan positivo para el aeropuerto en particular y para la isla en general, generaría más ingresos de explotación, incrementando las buenas cifras actuales con las que ya cuenta este aeropuerto y fomentaría la llegada de nuevas empresas encargadas de ofrecer los fundamentales servicios aeroportuarios, tales como el handling, mantenimiento, seguridad, etc.

Por otro lado, estos ingresos de explotación podrían verse incrementados con el aprovechamiento de espacios comerciales que actualmente se encuentran inutilizados tras la ampliación de la terminal en sus diques norte y sur. Para ello, es posible incentivar a los comercios con publicidad en el entorno aeroportuario y con ciertas ventajas en la concesión de estos espacios por parte del gestor aeroportuario.

³⁴ <http://www.bcnair-route.com/index.php/es/el-cdra>

Por tanto, al aumentar los ingresos de explotación con lo comentado en estos párrafos, se verá incrementado el beneficio bruto anual, siempre y cuando se continúe con la política de eficiencia en costes que se aplica actualmente en este aeropuerto.

Por otra parte, el buen rendimiento económico anual dará oportunidades para mejorar tecnológicamente el Aeropuerto de Gran Canaria, con nuevas técnicas desarrolladas, como el estándar europeo A-CDM³⁵ (Airport-Collaborative Decision Making), que optimicen los tiempos de aterrizaje y despegue de aeronaves para aumentar la capacidad de pista y el número de movimientos por hora, así como incorporar más puntos de conexión wifi gratuitos y conexión a internet con el fin de mejorar la comodidad y la percepción del pasajero.

En definitiva, en caso de una futura gestión privada de los aeropuertos españoles, la inversión por parte de capital privado en este aeropuerto puede resultar beneficiosa para el ente que lo gestione dado el potencial del mismo. Esta gestión privada del Aeropuerto de Gran Canaria abriría las puertas a posibles mejoras que harían que pueda competir fuertemente con el resto de aeropuertos turísticos españoles analizados en este estudio, principalmente Palma de Mallorca y Málaga-Costa del Sol, y con aeropuertos europeos sustitutivos.

Firma:

Alejandro Pérez Gutiérrez
Sabadell, a 8 de julio de 2015

³⁵ A-CDM: herramienta que conecta a todos los actores del entorno aeroportuario (operadores, aerolíneas, handling y gestores de tráfico aéreo) para trabajar de forma eficiente y transparente compartiendo información precisa y puntual. Esta técnica mejora la gestión del tráfico aéreo, reduce los retrasos y aumenta la capacidad aeroportuaria.

7. BIBLIOGRAFÍA

Ortúzar, Juan de Díos; Rose, John. *Transportation Research, Part A: Policy and Practice*. Junio, 2014. ISSN: 0965-8564

Oum, Tae; Yan, Jia; Yu, Chunyan. *Ownership forms matter for airport efficiency: A stochastic frontier investigation of worldwide airports*. 2008

How airports compete. ACI Europe, 2013

Salazar de la Cruz, Francisco. *Introducción a la gestión económica de aeropuertos*. Fundación AENA, 2006

Betancor, Ofelia; Espinosa, María Paz. *Privatización, competencia y regulación aeroportuaria: experiencia internacional*. Fedea, 2015

Betancor, Ofelia; Gallego, Almudena; González, M^a Jesús. *Revisando la taxonomía de los aeropuertos españoles*. Fedea, 2013

El sector aeroportuaria en España: situación actual y recomendaciones de liberalización. Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia, 2014

Betancor, Ofelia; Vicens, M^a Fernanda. *Hacia un nuevo modelo aeroportuario español*. Apuntes Fedea, 2011.

Fageda, Xavier. *¿Hay competencia en el mercado europeo de transporte aéreo?: el caso español*. Universidad de Barcelona

Betancor, Ofelia; Vicens, M^a Fernanda. *La competencia en el mercado español de transporte aéreo*. Fedea, 2012

Hazel, Robert; Blais, Jan David; Browne, Thomas; Benzon, Daniel. *Resource guide to airport performance indicators*. Airport Cooperative Research Program, 2011

Salazar de la Cruz, Francisco. *La aportación de los aeropuertos españoles a la competitividad turística*. Instituto de estudios turísticos, 1997

Graham, Anne. *Managing Airports, an international perspective*. Oxford, 2007.

Bel, Germà; Fageda, Xavier. *La reforma del modelo de gestión de aeropuertos en España: ¿Gestión conjunta o individual?*. Universidad de Barcelona, 2010

Menéndez, Uría. *Nuevo régimen jurídico del sistema aeroportuario español: ¿hacia una mayor competencia entre aeropuertos?*

Salazar de la Cruz, Francisco. *Industria aeroportuaria*. Editorial Circulo Rojo, 2013

Hvidt, Martin; Thoro, Torben. *Airport competition in Europe*. Copenhagen Economics, 2012

Tretheway, Michael; Kincaid, Ian. *Competition between airports in the new Millennium: what works, what doesn't work and why*. 8^o Hamburg aviation conference, 2005

El modelo de gestión aeroportuaria en España: marco institucional y jurídico y líneas maestras para una propuesta de cambio. Cambra de Comerç de Barcelona, 2010

Muñoz, Rubén. *Estudio y análisis sobre el incremento de las tasas aeroportuarias en aviación general y en la formación de pilotos profesionales.* 2011

Guide to airport performance measures. ACI Europe, 2012

Resolución del director general de aviación civil, de 1 de octubre de 2014, por la que se determinan los parámetros para la asignación de franjas horarias para la temporada de verano 2015 (s15). Ministerio de Fomento, 2015

Guía de tarifas 2015. Aena, 2015

Resolución por la que se aprueba la propuesta de modificación tarifaria de Aena, S.A. para 2015 y se establecen las medidas que deberán adoptarse en futuros procedimientos de consulta. Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia, 2015

7.1. Páginas web

Cómo se deciden las tasas aeroportuarias. Ramon, Cristina. CNMC Blog, 2014. Disponible en: <http://cnmcblog.es/2014/03/04/como-se-deciden-las-tasas-aeroportuarias/>

Aeropuertos de Canarias: entre lo rentable y lo innecesario y ostentoso. Ortega, Javier. El Diario. Disponible en: http://www.eldiario.es/economia/Aeropuertos-Canarias-rentable-innecesario-ostentoso_0_162734195.html

Página web de Aena. Disponible en: <http://www.aena.es/csee/Satellite/HomeAena>

Comité de Desarrollo de Rutas Aéreas de Barcelona. Disponible en: <http://www.bcnair-route.com/>

Ministerio de Fomento. Disponible en: <http://www.fomento.gob.es/>

ICAO. Disponible en: <http://www.icao.int/>

IATA. Disponible en: <http://www.iata.org/>

Aeropuerto Niza-Costa Azul. Disponible en: <http://www.nice.aeroport.fr>

Aeropuerto de Atenas. Disponible en: <https://www.aia.gr>

La guía de aeropuertos. Disponible en: <http://www.aeropuertos.net>

8. ANEXO 1: RESULTADOS FINANCIEROS

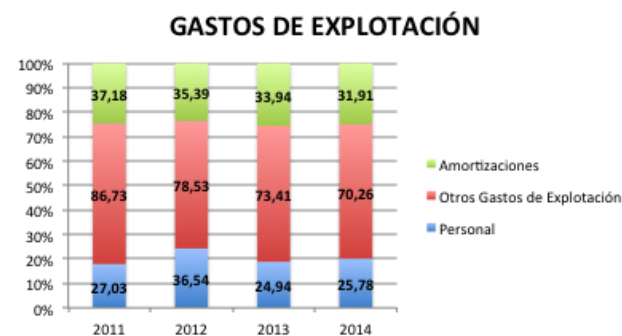
8.1. Aeropuerto de Gran Canaria

(En millones de euros)	2011	2012	2013	2014
INGRESOS DE EXPLOTACIÓN	99,49	111,76	118,60	129,92
<i>CIFRA DE NEGOCIOS</i>	<i>94,28</i>	<i>103,15</i>	<i>112,61</i>	<i>123,33</i>
Servicios Aeroportuarios	66,08	72,67	80,69	87,47
Servicios Comerciales y Fuera de Terminal	28,20	30,48	34,92	35,86
<i>OTROS INGRESOS</i>	<i>5,20</i>	<i>8,61</i>	<i>5,99</i>	<i>6,59</i>
Otros Ingresos de Explotación	0,90	4,90	1,59	2,94
Imputación de Subvenciones de Inmovilizado	4,30	3,71	4,40	3,65
GASTOS DE EXPLOTACIÓN	74,41	78,51	68,84	65,99
Personal	18,83	23,82	16,91	16,19
Otros Gastos de Explotación	38,12	37,35	35,40	33,27
Amortizaciones	16,99	17,34	16,54	16,53
EBITDA	42,07	50,59	66,30	80,46
RESULTADOS DE EXPLOTACIÓN	25,08	33,25	49,77	63,92
RESULTADO FINANCIERO	6,82	6,81	5,74	6,40
RESULTADO ANTES DE IMPUESTOS	22,33	28,12	81,42	70,33



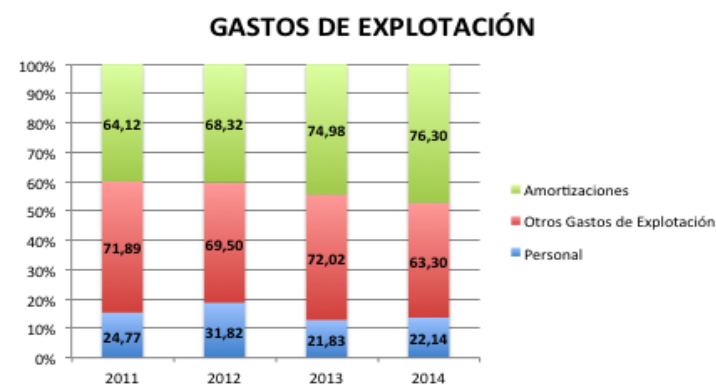
8.2. Aeropuerto de Palma de Mallorca

(En millones de euros)	2011	2012	2013	2014
INGRESOS DE EXPLOTACIÓN	209,85	248,39	266,66	277,35
<i>CIFRA DE NEGOCIOS</i>	<i>206,55</i>	<i>236,84</i>	<i>264,63</i>	<i>274,33</i>
Servicios Aeroportuarios	158,51	182,51	202,26	205,05
Servicios Comerciales y Fuera de Terminal	48,04	54,33	62,37	69,28
<i>OTROS INGRESOS</i>	<i>3,29</i>	<i>11,55</i>	<i>2,03</i>	<i>3,03</i>
Otros Ingresos de Explotación	1,01	10,24	0,64	2,10
Imputación de Subvenciones de Inmovilizado	2,28	1,31	1,39	0,93
GASTOS DE EXPLOTACIÓN	151,95	150,46	132,29	127,95
Personal	27,03	36,54	24,94	25,78
Otros Gastos de Explotación	86,73	78,53	73,41	70,26
Amortizaciones	37,18	35,39	33,94	31,91
EBITDA	95,08	133,32	168,31	181,32
RESULTADOS DE EXPLOTACIÓN	57,89	97,93	134,37	149,41
RESULTADO FINANCIERO	6,60	7,30	6,57	9,36
RESULTADO ANTES DE IMPUESTOS	44,68	73,88	97,61	158,76



8.3. Aeropuerto de Málaga-Costa del Sol

(En millones de euros)	2011	2012	2013	2014
INGRESOS DE EXPLOTACIÓN	152,36	160,57	180,11	199,74
<i>CIFRA DE NEGOCIOS</i>	<i>147,39</i>	<i>157,34</i>	<i>177,61</i>	<i>191,88</i>
Servicios Aeroportuarios	101,54	106,19	124,11	130,63
Servicios Comerciales y Fuera de Terminal	45,85	51,15	53,50	61,24
<i>OTROS INGRESOS</i>	<i>4,97</i>	<i>3,33</i>	<i>2,50</i>	<i>7,86</i>
Otros Ingresos de Explotación	3,13	1,62	0,69	5,44
Imputación de Subvenciones de Inmovilizado	1,85	1,71	1,82	2,42
GASTOS DE EXPLOTACIÓN	163,10	169,64	168,83	161,74
Personal	24,77	31,82	21,83	22,14
Otros Gastos de Explotación	71,89	69,50	72,02	63,30
Amortizaciones	64,12	68,32	74,98	76,30
EBITDA	53,38	59,35	86,26	114,29
RESULTADOS DE EXPLOTACIÓN	-10,74	-8,98	11,28	38,00
RESULTADO FINANCIERO	-18,56	-24,52	-18,35	-19,99
RESULTADO ANTES DE IMPUESTOS	-20,59	-23,52	-4,96	18,00



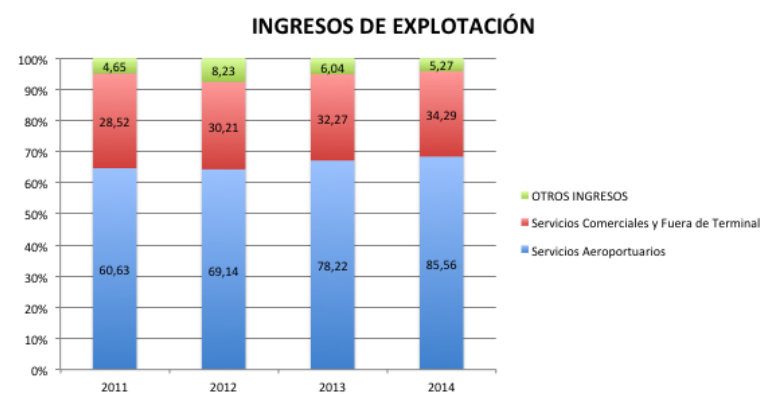
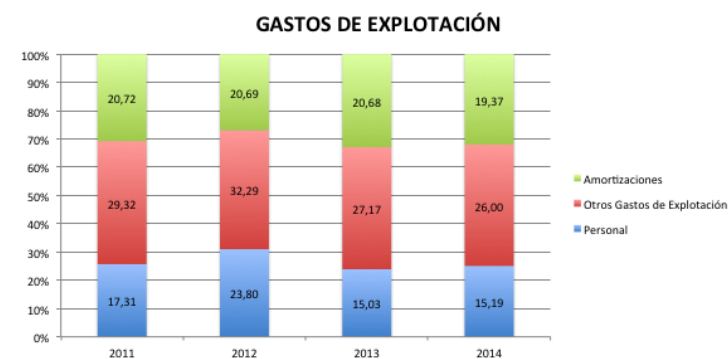
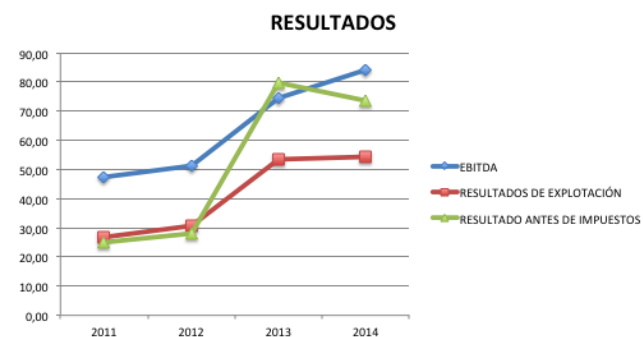
8.4. Aeropuerto de Alicante-Elche

(En millones de euros)	2011	2012	2013	2014
INGRESOS DE EXPLOTACIÓN	112,26	110,58	134,19	142,70
<i>CIFRA DE NEGOCIOS</i>	<i>109,31</i>	<i>108,48</i>	<i>131,89</i>	<i>140,38</i>
Servicios Aeroportuarios	74,59	72,28	90,63	94,12
Servicios Comerciales y Fuera de Terminal	34,72	36,20	41,27	46,26
<i>OTROS INGRESOS</i>	<i>2,96</i>	<i>2,10</i>	<i>2,29</i>	<i>2,32</i>
Otros Ingresos de Explotación	0,87	0,34	0,31	0,31
Imputación de Subvenciones de Inmovilizado	2,08	1,76	1,99	2,01
GASTOS DE EXPLOTACIÓN	97,47	109,73	94,60	90,48
Personal	16,83	22,45	14,97	15,89
Otros Gastos de Explotación	39,29	44,30	35,70	30,40
Amortizaciones	41,47	42,97	43,93	44,19
EBITDA	56,26	43,82	83,52	96,41
RESULTADOS DE EXPLOTACIÓN	14,79	0,85	39,58	52,22
RESULTADO FINANCIERO	-0,41	-4,31	-3,53	-1,70
RESULTADO ANTES DE IMPUESTOS	10,02	-2,43	25,00	50,53



8.5. Aeropuerto de Tenerife Sur

(En millones de euros)	2011	2012	2013	2014
INGRESOS DE EXPLOTACIÓN	93,81	107,59	116,53	125,12
<i>CIFRA DE NEGOCIOS</i>	<i>89,15</i>	<i>99,35</i>	<i>110,49</i>	<i>119,85</i>
Servicios Aeroportuarios	60,63	69,14	78,22	85,56
Servicios Comerciales y Fuera de Terminal	28,52	30,21	32,27	34,29
<i>OTROS INGRESOS</i>	<i>4,65</i>	<i>8,23</i>	<i>6,04</i>	<i>5,27</i>
Otros Ingresos de Explotación	0,63	3,77	0,42	0,78
Imputación de Subvenciones de Inmovilizado	4,02	4,47	5,63	4,49
GASTOS DE EXPLOTACIÓN	67,15	76,78	62,88	60,56
Personal	17,31	23,80	15,03	15,19
Otros Gastos de Explotación	29,32	32,29	27,17	26,00
Amortizaciones	20,72	20,69	20,68	19,37
EBITDA	47,38	51,49	74,34	83,93
RESULTADOS DE EXPLOTACIÓN	26,66	30,80	53,66	54,56
RESULTADO FINANCIERO	9,11	8,95	7,72	8,85
RESULTADO ANTES DE IMPUESTOS	24,98	27,91	79,65	73,41



8.6. Aeropuerto de Ibiza

(En millones de euros)	2011	2012	2013	2014
INGRESOS DE EXPLOTACIÓN	47,69	54,41	59,01	65,47
<i>CIFRA DE NEGOCIOS</i>	<i>47,10</i>	<i>51,20</i>	<i>58,53</i>	<i>65,15</i>
Servicios Aeroportuarios	34,45	37,54	43,55	47,37
Servicios Comerciales y Fuera de Terminal	12,65	13,66	14,98	17,77
<i>OTROS INGRESOS</i>	<i>0,59</i>	<i>3,21</i>	<i>0,47</i>	<i>0,32</i>
Otros Ingresos de Explotación	0,55	3,20	0,47	0,33
Imputación de Subvenciones de Inmovilizado	0,04	0,01	0,00	0,00
GASTOS DE EXPLOTACIÓN	43,43	44,71	39,62	33,01
Personal	10,63	13,76	8,80	9,24
Otros Gastos de Explotación	19,50	17,88	17,71	12,13
Amortizaciones	11,46	13,07	13,11	11,64
EBITDA	15,71	22,77	32,50	44,10
RESULTADOS DE EXPLOTACIÓN	4,26	9,70	19,39	32,46
RESULTADO FINANCIERO	0,88	0,34	-0,73	-0,31
RESULTADO ANTES DE IMPUESTOS	3,45	7,05	12,76	32,15

