

**ANÀLISI DE LA SITUACIÓ ACTUAL EN ELS VOLS INTERINSULARS  
DE BALEARS**

Memòria del Treball Fi de Grau  
Gestió Aeronàutica  
realitzat per  
Eloi Canes González  
i dirigit per  
Joan Montllor Serrats  
Sabadell, 6 de Juliol de 2015



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.....

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

ANÀLISI DE LA SITUACIÓ ACTUAL EN ELS VOLS INTERINSULARS DE BALEARS	
ANÁLISIS DE LA SITUACIÓN ACTUAL EN LOS VUELOS INTERINSULARES DE BALEARES	
ANALYSIS OF THE CURRENT SITUATION IN BALEARIC INTER FLIGHTS	
<b>Autor:</b> Eloi Canes González	<b>Data:</b> <i>Juliol 2015</i>
<b>Tutor:</b> Joan Montllor Serrats	
<b>Titulació:</b> Grau en Gestió Aeronàutica	
<b>Paraules clau</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Català: Interilles, Balears, Anàlisi, vols</li> <li>• Castellà: Interislas, Baleares, Análisis, vuelos</li> <li>• Anglès: Interflights, Balearic, Analysis, flights</li> </ul>	
<b>Resum del Treball Fi de Grau</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Català: Anàlisi de les principals causes que determinen les característiques del sector del transport aeri a les Illes Balears. Es proposen certes iniciatives per a millorar la connexió entre les illes i a l'hora incentivar l'economia del territori a partir de promocions turístiques.</li> <li>• Castellà: Análisis de las principales causas que determinan las características del sector del transporte aéreo en las Islas Baleares. Se proponen ciertas iniciativas para mejorar la conexión entre las islas y a la vez incentivar la economía del territorio a partir de promociones turísticas.</li> <li>• Anglès: Analysis of the main causes that determine the characteristics of the air transport industry in the Balearic Islands. Certain initiatives to improve the connection between the islands and also stimulate the local economy from tourism promotions are proposed.</li> </ul>	

## TAULA DE CONTINGUTS

<b>Introducció.....</b>	<b>6</b>
<b>Capítol 0.....</b>	<b>8</b>
<b>Capítol I - Històric de l'evolució del sector aeri a Balears.....</b>	<b>11</b>
1.1 Operacions	
1.2 Rutes	
1.3 Passatgers	
1.4 Passatgers residents	
1.5 Preus	
<b>Capítol II - Anàlisi de la situació actual del sector.....</b>	<b>18</b>
2.1 Característiques del mercat	
2.1.1 Mida del mercat	
2.1.2 Estacionalitat	
2.1.3 Principals aerolínies	
2.1.4 Medis de transport substitutius	
2.2 Característiques demogràfiques	
2.2.1 Població	
2.2.2 Índex de preu al consum	
2.3 Legislació	

**Capítol III - Anàlisi de les freqüències i preus dels vols interilles a Balears..... 25**

3.1 Freqüències dels vols interilles

3.1.1 Conjunt rutes #1

3.1.2 Conjunt rutes #2

3.1.3 Conjunt rutes #3

3.2 Preus dels vols interilles

3.2.1 Conjunt rutes #1

3.2.2 Conjunt rutes #2

3.2.3 Conjunt rutes #3

**Capítol IV - Anàlisi de la proposta de xarxa triangular.....43**

4.1 El transport aeri en l'economia balear.

4.2 La competència en el transport aeri interinsular

4.3 Taxes aeroportuàries

4.4 El turisme a les Balears

4.5 La demanda potencial

**Capítol V – Conclusions..... 52**

**Índex de Fonts..... 54**

**Índex de Figures..... 55**

**Índex de Taulas..... 57**

**Bibliografia..... 60**

**Annex 1 – Entrevista a Luís Alejandro Sintès..... 61**

# INTRODUCCIÓ

## 1. Objectiu/s del treball

- Analitzar la situació actual en el sector d'aviació civil en la regió de Balears.
- Analitzar i trobar les causes que motiven els preus elevats ens els vols inter-illes de Balears.
- Estudiar la possibilitat de la creació d'una xarxa triangular entre les tres illes, Mallorca, Menorca i Eivissa, de forma que existeixin vols directes entre les tres.

## 2. Breu introducció a l'estat del art del tema proposat

La metodologia a seguir en el transcurs de la investigació es basa en una divisió del treball. Així doncs es divideix en diferents tasques necessàries per dur a terme l'acompliment dels objectius marcats.

- La tasca més bàsica, els resultats de la qual serviran per poder desenvolupar la investigació i l'extracció de conclusions, és la recerca d'informació. Són d'ajuda per a aquesta recerca els suports bibliogràfics que ofereixen una visió i un coneixement teòric per a poder dur a terme els anàlisis de demanda, oferta, legislació, etc. També són d'utilitat l'anàlisi d'estudis realitzats en la matèria, com per exemple, estudis de connectivitat aèria o acords entre aerolínies i administració. A més a més, és imprescindible l'anàlisi dels estats comptables de les aerolínies i del trànsit en les rutes proposades. Aquesta és la tasca més costosa, donada la gran disponibilitat d'informació i l'esforç que requereix realitzar una tria de la informació útil.
- Una vegada realitzada la recerca i tria, s'analitza la informació i s'exposen els resultats, determinant així la situació actual de la aviació civil a la regió de Balears, concretament en les rutes entre les illes.
- Ja coneixent quina és la situació es pot començar a realitzar les primeres hipòtesis sobre les causes que motiven aquesta situació, per un cop establertes descartar les incorrectes. Aquesta realització i selecció d'hipòtesis es realitzarà analitzant la situació i aplicant els coneixements en matèria d'anàlisi de mercats i sectors obtinguts durant la carrera, recolzats també per la informació bibliogràfica necessària per complementar-los.
- En el moment en que ja es disposi d'una exposició de la situació i de les causes que la motiven, es procedirà a realitzar l'estudi de la xarxa triangular. Així doncs, es realitzarà de la mateixa manera que la selecció de les hipòtesis de les causes. S'aplicaran tots els coneixements obtinguts en la carrera en termes de navegació, gestió aeroportuària i economia del transport aeri, més els coneixements extrets de la prèvia anàlisi i recerca.

### 3. Estudi de viabilitat del projecte

#### Viabilitat tècnica:

- Al tractar-se d'un estudi en la seva major part teòric, la viabilitat tècnica ve donada per la possibilitat de trobar la informació necessària i requerida. Això no suposa un impediment, ja que la informació bibliogràfica es pot obtenir fàcilment a través de biblioteques, en especial les de la facultat de socials i dret. Tant mateix, per a obtenir els estudis existents i les xifres de trànsit aeri existeix la possibilitat de parlar amb persones que els poden proporcionar, com per exemple, el conseller de mobilitat del Consell de Menorca, o el director de l'aeroport de Menorca.

#### Viabilitat operacional:

- Com s'ha comentat anteriorment, es tracta d'un estudi de caràcter majoritàriament teòric. Tot i així la part més "pràctica", corresponent a l'estudi de la possibilitat de crear una xarxa triangular, no pretén aplicar-la, simplement concloure quines són les condicions per tal que es pugui dur a terme. Per tant, no es requereix de cap acció operacional més enllà de les pròpiament necessàries per realitzar la recerca i anàlisis corresponents.

#### Viabilitat econòmica:

- No és necessària una inversió econòmica per tal de realitzar les tasques estipulades, ja que tots els recursos necessaris per realitzar-les i poder complir els objectius estan a l'abast de forma gratuïta, sense tenir en compte el cost necessari per a la impressió dels documents de que consta el treball. Tot i així, sí que és necessària una inversió en temps, detallada a continuació en l'apartat de planificació temporal.

#### Viabilitat legal:

- En el contingut del treball apareixen seccions o capítols en els que s'exposen les barreres legals i legislacions existents per a la possible aplicació hipotètica d'algun dels punts establerts. Tot i així per a la realització de la investigació en si no es contempla cap impediment legal, ja que no es pretén realitzar la aplicació "física" de cap dels objectius.



## CAPITOL 0

### Introducció Teòrica

En aquest capítol s'esmenten els conceptes teòrics que més interessin per al desenvolupament dels objectius del treball.

#### **Demanda derivada**

La demanda del transport aeri ve condicionada per altres activitats, és a dir, el passatger no vola pel fet de volar, sinó que ho fa amb un altra activitat objectiu, com pot ser comerciar, visitar, estudiar, treballar, etc. Per tant és important tenir en compte que els factors exteriors són importants, ja que és l'oferta de les zones d'influència d'un aeroport el que en determina el potencial de la ruta i les característiques del trànsit. Així doncs, la demanda de transport aeri serà la que d'aquestes activitats en deriva.

D'aquesta forma, les companyies aèries realitzen model de previsió per tal de definir preus, freqüències, qualitat, en funció de les magnituds que l'àrea d'influència aporti, com l'estructura de la població, el desenvolupament comercial o industrial, les places hoteleres, etc.

#### **Passatgers**

Els passatgers són els clients que contribueixen a al funcionament de les instal·lacions aeroportuàries mitjançant el pagament d'una tarifa per a poder-ne fer ús, així com la contribució a les companyies per tal que aquestes puguin operar.

Tradicionalment s'ha realitzar una classificació del passatger en "regular" i "no regular", tot i que no resulta de gran utilitat. Per això, actualment aquesta classificació s'ha ampliat per tal de definir el tipus de passatger segons la naturalesa dels seus viatges. Per tant, s'han definit una sèrie de tipologies que ajuden a comprendre millor la motivació dels passatgers a l'hora de desplaçar-se fent ús del transport aeri.

Els segments definits són els següents:

- Negoci: assumptes directament relacionats amb activitats de la indústria i el comerç, prestació de serveis professionals, assistència a congressos, etc.
- Oci: vacances, assistència a actes de masses religiosos, lúdics, esportius, socials, polítics, o desplaçaments a segones vivendes.
- Visites: a familiars o amics.
- Altres: visites per assistència mèdica, estudis, llargues estàncies o migracions.

Així doncs, els passatgers "regulars" són els que viatgen per motius de negoci, mentre que els "no regulars" englobaria les altres categories.

En quant a la demanda dels diferents segments, per als passatgers de negocis resulta inelàstica en destí i preu, però els passatgers d'oci o visites experimenten una gran elasticitat en preu, és a dir, que una gran variació en els preu influirà en gran mesura en la opció de compra d'aquest tipus de passatger.

### **Operacions**

Quan es parla d'operacions aeroportuàries com a magnitud estadística, com és el cas d'aquest treball, es fa referència principalment al nombre tant d'aterratges com d'enlairaments.

### **Rutes**

Una ruta aèria és una traçada designada en l'espai aeri, les quals s'estableixen entre varis elements d'ajuda a la navegació, com balises omnidireccionals VHF (VOR), o balises no direccionals (NDB). Les aeronaus segueixen aquestes traçades virtuals durant el seu vol des de un punt A fins a un punt B.

### **Freqüències**

Les freqüències fan referència als horaris que estableixen les companyies aèries per a realitzar els seus vols, a partir d'aquí es pot comptabilitzar el nombre de vols que realitza una aerolínia en una determinada ruta.

### **Estacionalitat de la demanda**

La estacionalitat de la demanda descriu la distribució de la mateixa en diferents escales de temps. Així doncs, la estacionalitat intraanual indica la distribució de la demanda, en escales mensuals, és a dir, ofereix informació sobre quins mesos són els que tenen més trànsit i quins són els que en tenen menys. D'aquesta manera es pot deduir els motius d'aquesta variació en el nombre de passatgers. A més, també indica, analitzant les dades històriques, com s'ha de dissenyar les infraestructures per tal de poder absorbir el trànsit dels pics amb més passatgers, i ajuda a preveure la organització dels recursos humans necessaris al llarg de l'any i en quins períodes augmentar-los o reduir-los.

L'estacionalitat intersemanal no gaudeix d'un caràcter especial, sinó que va senyalada per la pauta intermensual, tot i que es produeixen pics extraordinaris derivats de festes locals o events especials.

Existeix també una estacionalitat interdiària. En aquest cas si es té en compte bàsicament el segment de negocis, el qual ajusta el seu comportament laboral provocant pics en determinats dies, com els dilluns o divendres. En canvi, en els aeroports típicament de trànsit d'oci, els pics corresponen als dies en que els operadors turístics concreten els seus vols.

### **Impacte econòmic i social de la activitat aèria**

Els impactes econòmics que provoca l'activitat aèria en un territori es deuen a l'increment que experimenta la demanda de bens i serveis en el territori definit com a conseqüència de les activitats econòmiques que genera el funcionament de l'aeroport.

Per tal de facilitar la comprensió i classificació dels principals impactes econòmics es poden definir tres tipus d'impactes.

- Impactes directes: són els que s'originen dins de l'aeroport com a conseqüència de les activitats realitzades per les empreses i administracions que l'operen. És a dir, que es generen increments en la producció regional, es paguen salaris i es creen llocs de treball. Per tant, es contribueix a la producció, la renda i l'ocupació del territori.
- Impactes indirectes: són aquells que deriven de les activitats realitzades fora de l'aeroport, però que depenen del funcionament del mateix, és a dir, que desapareixerien l'aeroport no hi fos. En aquesta categoria es troben les despeses fetes pels passatgers no residents en els negocis del territori, les despeses corresponents a les agències de viatges que operen en l'àmbit local, o les despeses realitzades pels passatgers en medis de transport per poder desplaçar-se pel territori o accedir a l'aeroport.
- Impactes induïts: són aquells que es generen com a conseqüència de l'efecte multiplicador dels impactes directes i indirectes. Es produeixen efectes multiplicadors sobre la producció, la renda i l'ocupació del territori, que s'han de tenir en compte com a efectes induïts.

## CAPITOL I

### Històric de l'evolució del sector aeri a Balears

És important fer un anàlisi històric de l'evolució del sector aeri a la regió, amb la finalitat de observar com es comporta el mercat i poder obtenir una visió més amplia sobre les seves possibles tendències.

És important també saber en quins moments el mercat creix i en quins decreix i les causes generals que van motivar aquestes fluctuacions. Així doncs, es pot establir una comparació amb la situació social i econòmica actual i preveure, en termes generals, quin serà el comportament del mercat en el futur.

En aquest apartat s'analitzarà l'evolució de les operacions, rutes, passatgers i preus comprès entre els anys 2004 i 2014, en els aeroports de Palma, Menorca i Eivissa, per a vols nacionals. Aquestes són magnituds bàsiques, les quals aporten una visió global de l'evolució del conjunt del sector.

#### 1.1 OPERACIONS

En quant al nombre d'operacions existeix una tendència generalitzada en els tres aeroports. En tots tres casos, salvant les petites diferències, s'observa un lleuger creixement fins a l'any 2008, a partir del qual s'aprecia un descens continuat del nombre d'operacions. Això coincideix amb el començament de la crisi, el que es tradueix en aquest decreixement de les operacions, influït en gran mesura pel descens en el nombre de passatgers, però també en que les aerolínies operen menys aeronaus, amb l'objectiu de reduir costos i en alguna manera intentar augmentar la ocupació dels vols. Si es redueix la oferta o freqüència de vols, però la demanda es manté estable, en certa mesura, o experimenta un descens poc pronunciat, augmenta la ocupació dels vols.

Aeroport	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
PMI	64.811	64.553	67.721	70.855	72.196	70.915	68.453	66.756	57.440	45.708	45.887
MAH	13.986	15.042	17.715	19.598	19.540	18.012	18.228	17.742	15.254	13.357	12.937
IBZ	20.363	22.115	24.934	26.459	27.617	25.685	26.549	27.416	23.656	19.993	20.421

Taula I.1 – Operacions per any 2004-2014

Existeix però, algun cas que trenca aquesta tendència generalitzada, com és el cas de l'aeroport d'Eivissa on s'experimenta petit creixement als anys 2010 i 2011, a diferència del de Palma o Menorca.

ANÀLISI DE LA SITUACIÓ ACTUAL EN ELS VOLS INTERINSULARS DE BALEARS

També és interessant observar el fet de que l'aeroport de Palma és el que experimenta un decreixement més pronunciat amb una variació del 29.2% entre els anys 2004 i 2014. Per tant aquest aeroport és el que ha patit més els efectes adversos de la crisi.

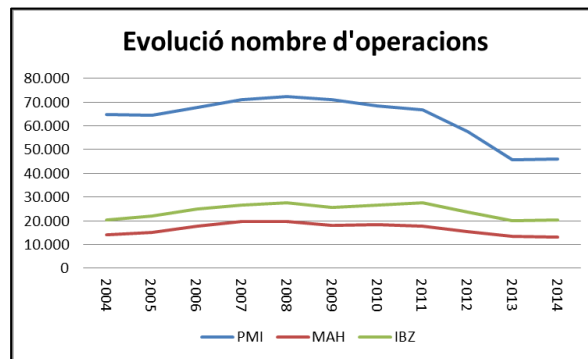


Figura I.1 – Evolució nombre d'operacions

## 1.2 RUTES

En aquest anàlisi de l'evolució de les rutes en els tres aeroports es contempen bàsicament les rutes nacionals amb més de 4.000 passatgers, les quals poden proporcionar informació útil. La resta de rutes, al tenir tant pocs passatgers suposen un fet gairebé anecdòtic.

### Rutes amb més de 4000 passatgers

Com es pot observar, els aeroports de Menorca i Eivissa segueixen una tendència molt similar amb un pic l'any 2012, seguit d'un descens significatiu al 2013. Tot i així, experimenten ambdós un augment al 2014, molt més significatiu el de Menorca que augmenta en tres rutes.

Tant mateix, en el cas de l'aeroport de Palma s'aprecia una certa estabilitat en el nombre de rutes, en concret entre els anys 2006 i 2010, oscil·lant entre les 24 i 25 rutes. Però experimenta a partir d'aquest últim any un descens important, baixant fins a les 20 rutes al 2014.

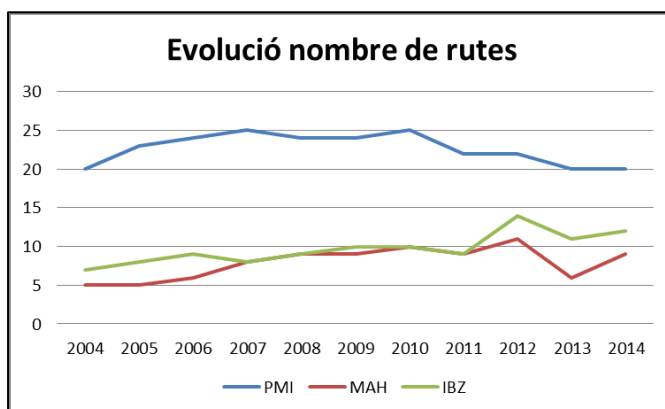


Figura I.2 – Evolució nombre de rutes

Any	PMI	MAH	IBZ
2004	20	5	7
2005	23	5	8
2006	24	6	9
2007	25	8	8
2008	24	9	9
2009	24	9	10
2010	25	10	10
2011	22	9	9
2012	22	11	14
2013	20	6	11
2014	20	9	12

Taula I.2 – Rutes per any 2004-2014

ANÀLISI DE LA SITUACIÓ ACTUAL EN ELS VOLS INTERINSULARS DE BALEARS

Els destins amb més nombre de passatgers són Barcelona i Madrid, tot i que per a cada aeroport, aquestes rutes ocupen diferents posicions. A continuació s'esmenten les cinc rutes amb més passatgers per a cada aeroport, ordenades de més a menys i indicant el percentatge de quota de mercat.

PALMA		EIVISSA		MENORCA	
	%		%		%
Madrid-Barajas Adolfo Suárez	27,06	Barcelona-El Prat	39,02	Barcelona-El Prat	53,18
Barcelona-El Prat	26,93	Madrid-Barajas Adolfo Suárez	27,55	Palma de Mallorca	19,86
Valencia	7,67	Palma de Mallorca	17,39	Madrid-Barajas Adolfo Suárez	18,61
Ibiza	5,99	Valencia	7,93	Valencia	3,3
Alicante-Elche	5,42	Bilbao	1,95	Bilbao	2,95

Taula 1.3 – Quota de mercat per a les cinc primeres rutes de Palma, Eivissa i Menorca

### 1.3 PASSATGERS

Les tres magnituds bàsiques analitzades, operacions, rutes i passatgers, estan directament relacionades, i el moviment d'una d'elles afecta a les altres dues de forma important. Però, si es tenen en compte els estudis teòrics en relació a l'economia del sector aeronàutic, es pot dir que la magnitud que acostuma a arrossegar a les altres és la de passatgers. La raó bàsica és que la demanda marca les accions al mercat, les empreses han de realitzar accions per ajustar-se a la fluctuació de la demanda, és a dir que han d'adaptar la seva infraestructura, tant material com personal o operacional, al descens o augment de la demanda. En el cas concret del sector aeronàutic, si la demanda disminueix, les aerolínies poden, per exemple, deixar d'operar certes rutes o reduir la freqüència de vols en una ruta concreta.

Aeroport	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
PMI	5.470.545	5.795.278	6.189.528	6.459.803	6.244.516	6.253.607	6.187.748	6.229.032	5.573.638	4.872.447	5.041.675
MAH	935.967	1.049.647	1.191.462	1.319.239	1.305.606	1.278.970	1.326.315	1.306.197	1.224.850	1.165.523	1.215.667
IBZ	1.526.344	1.648.559	1.863.979	1.997.723	2.003.201	1.959.067	2.084.604	2.312.092	2.226.013	2.126.740	2.278.614

Taula 1.4 – Passatgers per any 2004-2014

Així doncs, la tendència en l'evolució de passatgers és molt similar a l'evolució de les altres dues magnituds. Es pot observar que els aeroports de Menorca i Eivissa segueixen una tendència pràcticament paral·lela, tot i que a Eivissa s'experimenta un creixement important a partir del 2010. En canvi a l'aeroport de Palma es produeix un creixement fins l'any 2007, però a partir d'aquest punt comença a decreixer, sobre tot els anys 2012 i 2013, on el descens és abrupte.

ANÀLISI DE LA SITUACIÓ ACTUAL EN ELS VOLS INTERINSULARS DE BALEARS

Tots tres aeroports experimenten un lleuger creixement l'any 2014, el que fa pensar que possiblement la situació està millorant i que aquest augment de passatgers és possible que es mantingui en el futur.

Tot i així, l'aeroport de Palma és l'únic dels tres que ha experimentat un descens de passatgers respecte a l'any 2004, amb una davallada del 7,8%. Els aeroports d'Eivissa i Menorca han experimentat un augment del 49,3% i del 29,9% respectivament.

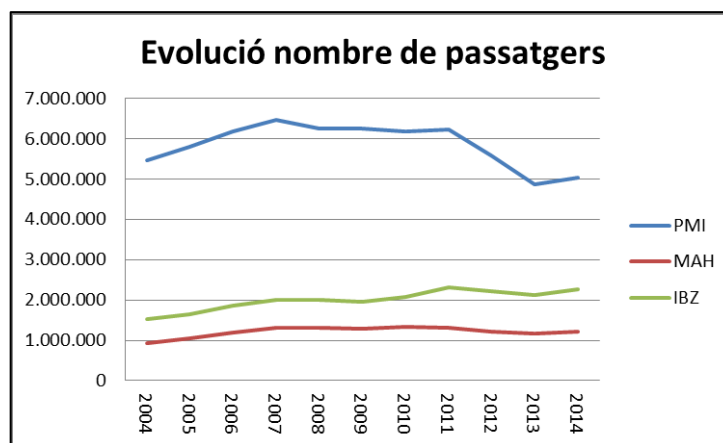


Figura 1.3 – Evolució nombre de passatgers

### 1.4 PASSATGERS RESIDENTS

Els passatgers residents són aquells els quals estan empadronats a les illes Balears. A aquests passatgers se'ls aplica bonificacions en les tarifes, és a dir, un descompte del 50% en el preu dels bitllets.

És important analitzar el nombre de passatgers residents, ja que l'eix central d'aquest estudi són les rutes entre les illes, donant molta importància a les rutes entre les illes menors. Així doncs el principal segment de la demanda per al qual seria atractiva l'oferta de vols entre les illes és el passatger resident.

És important diferenciar entre la demanda per a les rutes interinsulars i les rutes a la resta del territori, de manera que es pugui saber la quantitat de passatgers residents que es mouen entre les illes. A continuació s'exposa l'evolució del nombre de residents entre els anys 2008 i 2013.

PALMA	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Interinsulars	644.549	600.762	628.821	602.162	586.841	563.145
Resta territori	5.599.967	5.652.845	5.558.927	5.626.870	4.986.797	4.309.302
<b>Total</b>	<b>6.244.516</b>	<b>6.253.607</b>	<b>6.187.748</b>	<b>6.229.032</b>	<b>5.573.638</b>	<b>4.872.447</b>
Residents interinsular	457.630	428.944	439.546	410.674	382.033	360.413
Residents resta territori	1.831.189	1.876.745	1.940.066	1.991.912	1.865.062	1.710.793
<b>Total residents</b>	<b>2.291.737</b>	<b>2.307.581</b>	<b>2.382.283</b>	<b>2.404.406</b>	<b>2.246.176</b>	<b>2.070.790</b>
% residents interinsular	71	71,4	69,9	68,2	65,1	64
% residents resta territori	32,7	33,2	34,9	35,4	37,4	39,7
% residents sobre total	36,7	36,9	38,5	38,6	40,3	42,5

Taula 1.5 – Passatgers residents Palma

ANÀLISI DE LA SITUACIÓ ACTUAL EN ELS VOLS INTERINSULARS DE BALEARS

EIVISSA	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Interinsulars	378.893	351.741	386.114	375.774	365.894	354.007
Resta territori	1.624.308	1.607.326	1.698.490	1.936.318	1.860.119	1.772.733
<b>Total</b>	<b>2.003.201</b>	<b>1.959.067</b>	<b>2.084.604</b>	<b>2.312.092</b>	<b>2.226.013</b>	<b>2.126.740</b>
Residents interinsular	243.628	229.335	241.707	228.471	214.048	200.368
Residents resta territori	380.088	387.366	405.939	451.162	440.848	432.547
<b>Total residents</b>	<b>622.996</b>	<b>617.106</b>	<b>648.312</b>	<b>679.755</b>	<b>654.448</b>	<b>633.769</b>
% residents interinsular	64,3	65,2	62,6	60,8	58,5	56,6
% residents resta territori	23,4	24,1	23,9	23,3	23,7	24,4
% residents sobre total	31,1	31,5	31,1	29,4	29,4	29,8

Taula I.6 – Passatgers residents Eivissa

MENORCA	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Interinsulars	291.288	268.329	262.903	243.778	229.251	210.604
Resta territori	1.014.318	1.010.641	1.063.412	1.062.419	995.599	954.919
<b>Total</b>	<b>1.305.606</b>	<b>1.278.970</b>	<b>1.326.315</b>	<b>1.306.197</b>	<b>1.224.850</b>	<b>1.165.523</b>
Residents interinsular	230.409	211.712	209.534	192.828	174.919	160.901
Residents resta territori	270.823	269.841	278.614	275.167	236.953	229.181
<b>Total residents</b>	<b>501.353</b>	<b>482.172</b>	<b>488.084</b>	<b>467.619</b>	<b>411.550</b>	<b>390.450</b>
% residents interinsular	79,1	78,9	79,7	79,1	76,3	76,4
% residents resta territori	26,7	26,7	26,2	25,9	23,8	24,0
% residents sobre total	38,4	37,7	36,8	35,8	33,6	33,5

Taula I.7 – Passatgers residents Menorca

La tendència general de la demanda dels residents és a decreixar lleugerament. Però si s’analiza cas per cas, es poden trobar moltes diferències.

A Palma el nombre de passatgers residents que realitzen vols interinsulars decreix en un 7%, però per a les rutes a la resta del territori experimenta un continu creixement, de la mateixa forma que el percentatge sobre el total. És molt comprensible que hi hagi un creixement tant significatiu, 7%, donat que l’aeroport de Palma és un punt de connexió. És a dir, les aerolínies fan servir Palma com a escala per a algunes de les seves rutes, així doncs, els passatgers procedents de Menorca o Eivissa que recorren aquestes rutes passen per Palma, augmentant així el nombre de residents totals (per a rutes nacionals) d’aquest aeroport.

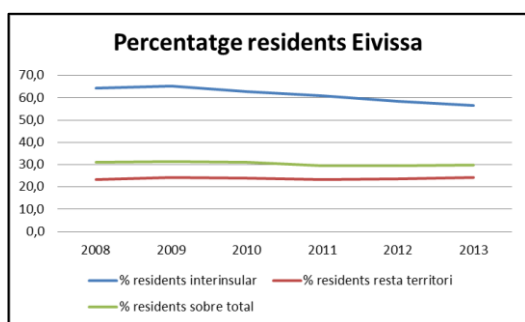


Figura I.4 – Percentatge residents Eivissa

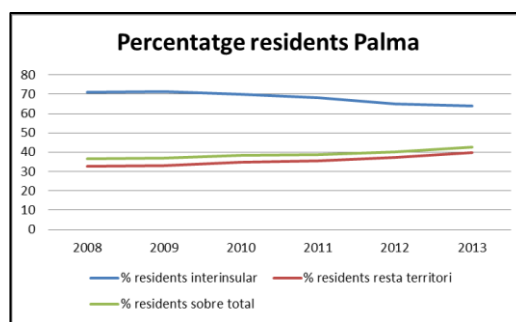


Figura I.5 – Percentatge residents Palma

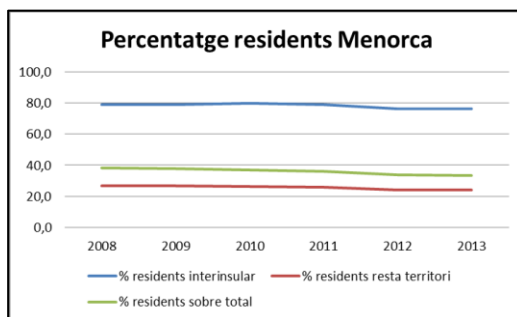


Figura I.6 – Percentatge residents Menorca



## ANÀLISI DE LA SITUACIÓ ACTUAL EN ELS VOLS INTERINSULARS DE BALEARS

A Eivissa s'experimenta una estabilitat en el nombre de residents que volen a la resta del territori, però decreix de forma significativa, gairebé un 9%, en els vols interinsulars.

A Menorca, però, el descens és generalitzat, tant el nombre residents que volen a les altres illes de l'arxipèlag, com els que ho fan a la resta del territori disminueixen, ocasionant que el percentatge sobre el total també decreixi.

Un dels motius principals pel que es pot donar aquest cas és que no existeixen rutes directes de una illa a l'altra, és a dir, és necessari fer escala en algun altre aeroport, com per exemple, Barcelona o Palma, o casos tant inversemblants com fer escala a Madrid o Roma. Possiblement també sigui degut als preus d'aquest vols, el que fa que la demanda es ressenti.

### 1.5 PREUS

En aquest apartat s'analitza l'evolució dels preus del bitllets comprès entre els anys 2008 i 2013, de les quatre rutes amb més passatgers, les quals són Madrid-Barajas Adolfo Suárez, Barcelona- El Prat, Valencia i Palma. Tot i que per al cas de Palma s'analitzen Eivissa i Menorca.

EL descens dels preus ha estat generalitzar per a totes les rutes, des de tots els orígens. Els casos més rellevants són els de les rutes a Madrid i Valencia, que han experimentat una baixada brusca. Una mitja de 39,32€ per la ruta a Valencia i de 24,84 per la de Madrid.

En el cas de Valencia pot ser degut principalment al augment de la oferta en aquesta ruta. En canvi en els cas de Madrid, juntament amb les rutes interinsulars, pot ser degut al efecte positiu de la declaració de servei públic (OSP), explicat en el capítol II.

ORIGEN PALMA	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Madrid-Barajas Adolfo Suárez	104,43	84,95	80,93	79,43	86,3	95,38
Barcelona-El Prat	82,13	69,01	64,62	58	60,24	65,03
Valencia	87,51	73,41	80,83	71,28	74,48	75,91
Eivissa	83,61	89,24	85,48	85,01	84,16	83,91
Menorca	82,69	88,51	86,54	84,02	81,16	79,67

Taula I.8 – Preus per any 2008-2013 a les quatre primeres rutes amb origen Palma

ORIGEN MENORCA	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Madrid-Barajas Adolfo Suárez	111,84	111,19	94,16	96,46	63,11	79,58
Barcelona-El Prat	75,79	67,23	60,01	58,61	58,4	56,03
Valencia	128,16	119,4	126,44	122,21	99,48	78,28
Palma	82,69	88,51	86,54	84,02	81,16	79,67

Taula I.9 – Preus per any 2008-2013 a les quatre primeres rutes amb origen Menorca

ORIGEN EIVISSA	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Madrid-Barajas Adolfo Suárez	96,99	96,81	81,66	72,01	66,04	63,77
Barcelona-El Prat	76,1	66,82	60,32	56,07	56,16	61,07
Valencia	111,79	103,46	87,13	58,79	54,6	55,31
Palma	83,61	89,24	85,48	85,01	84,16	83,91

Taula I.10 – Preus per any 2008-2013 a les quatre primeres rutes amb origen Eivissa

ANÀLISI DE LA SITUACIÓ ACTUAL EN ELS VOLS INTERINSULARS DE BALEARS

Els preus a les rutes entre Palma i les illes menors, en ambdós sentits, han experimentat un descens des de l'any 2009, on es va produir un pic d'alts preus. En el cas d'Eivissa la variació des de l'any 2008 ha estat de +0,3€, un pràcticament igual. A Menorca, però, el descens ha estat més constant, arribant a una variació de -3,02€.

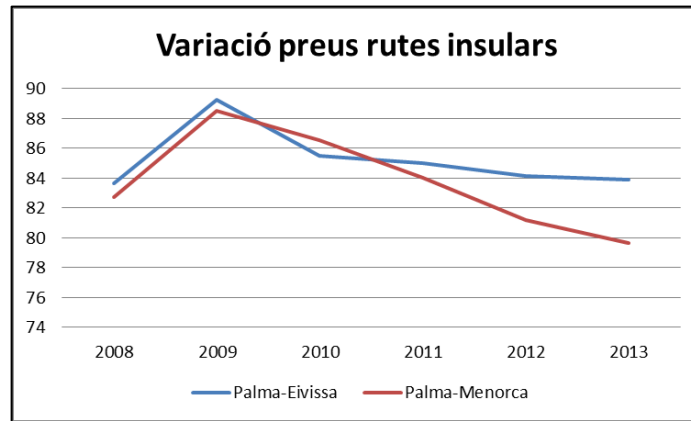


Figura I.7 – Variació preus rutes insulars

## CAPITOL II

### Anàlisi de la situació actual del sector

En aquest capítol s'exposen algunes de les característiques més rellevants del sector i el territori per tal de poder realitzar un anàlisi del sector.

#### 2.1 CARACTERISTIQUES DEL MERCAT

##### 2.1.1 Mida del mercat

En aquest apartat es defineix la mida del mercat per a vols nacionals en l'any 2014, ja que són els que més informació aporten i els que més interessen per al desenvolupament dels objectius del treball.

Els aeroports balears han experimentat diverses tendències de creixement al llarg dels anys. Tal com s'esmenta en el Capítol I, l'aeroport de Palma és el que ha patit un descens més generalitzat, tant en nombre d'operacions com de passatgers. En canvi, l'aeroport d'Eivissa és el que trenca amb la tendència de decreixement generalitzat, mantenint els nivells d'operacions i trànsit, tot i que ha experimentat també fluctuacions en les seves estadístiques.

Així doncs, actualment els aeroports balears es troben en una situació de de nivells baixos de passatgers i operacions, però amb la tendència a experimentar una lleu recuperació.

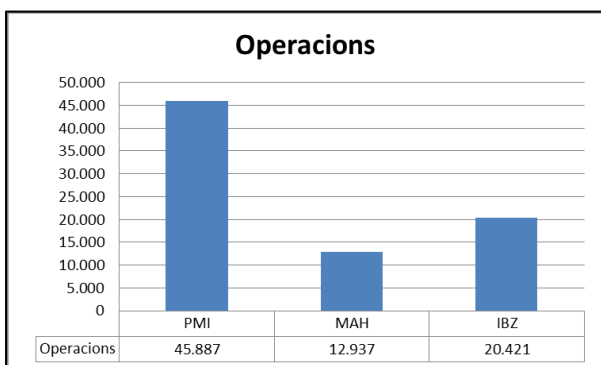


Figura II.1 – Nombre operacions aeroports balears

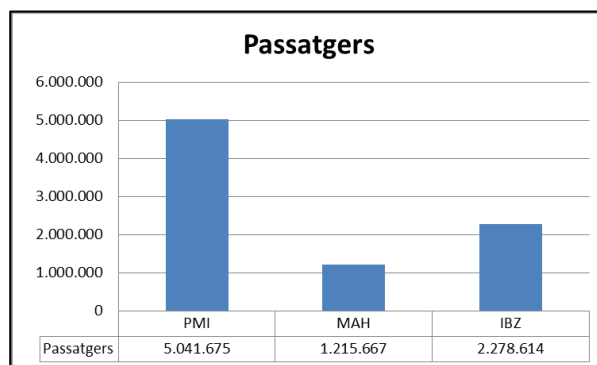


Figura II.2 – Nombre passatgers aeroports balears

ANÀLISI DE LA SITUACIÓ ACTUAL EN ELS VOLS INTERINSULARS DE BALEARS

Si s'analitzen les estadístiques relatives als passatgers residents s'observa que l'aeroport de Palma, donat el seu volum total de passatgers, és en el que més nombre de residents passen per les seves instal·lacions, seguit de l'aeroport d'Eivissa. El de Menorca és el que menys passatgers residents aporta. Tot i així, es pot observar com en percentatges l'aeroport de Menorca té una proporció major que el d'Eivissa, tot i tenir menys volum total de passatgers.

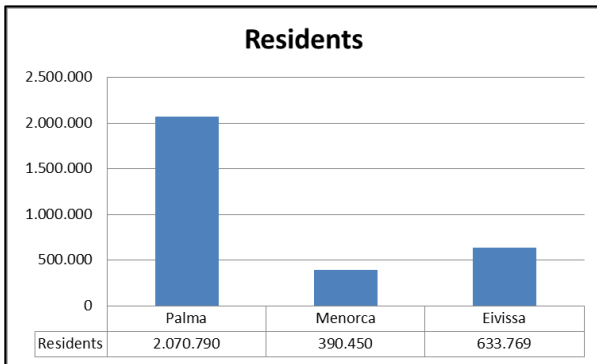


Figura II.3 – Nombre passatgers residents aeroports balears

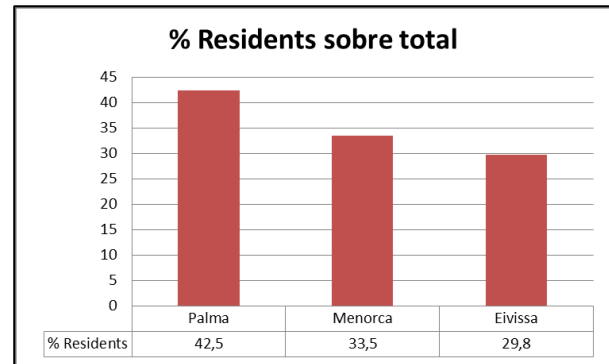


Figura II.4 – Percentatge passatgers residents sobre el total

2.1.2 Estacionalitat

Quan es parla d'estacionalitat es fa referència a la variació del trànsit aeri segons el període de l'any. Així doncs es diferencia entre dos períodes, anomenats també temporades, la de hivern i la d'estiu. És molt freqüent que en els sectors turístics i per conseqüència en els del transport es produeixi una forta variació en les vendes, o per al cas del transport, en el flux de passatgers, segons la temporada. Així doncs, existeixen rutes, sobretot a Balears i Canàries, en que les companyies aèries augmenten la freqüència i algunes només les operen en temporada d'estiu. Aquestes són rutes típicament turístiques, com és el cas de Balears.

Si aquesta variació en el flux de passatgers és molt àmplia indica que molta part de la infraestructura queda desaprofitada durant un període de l'any, ja que la capacitat infraestructural de l'aeroport ha de ser capaç d'absorbir el flux de passatgers de la temporada alta. Això es tradueix en possibles pèrdues en la temporada baixa, donat el cost de mantenir una gran infraestructura desaprofitada.

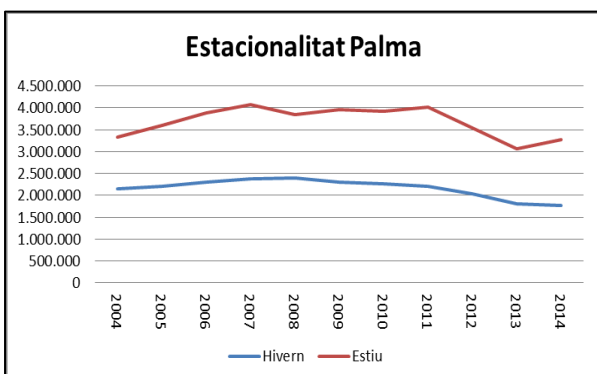


Figura II.5 – Estacionalitat Palma

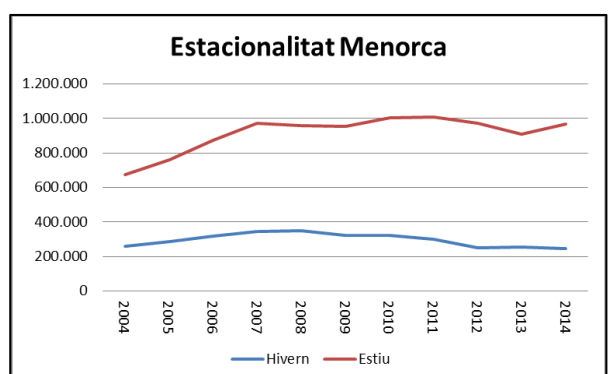


Figura II.6 – Estacionalitat Menorca

ANÀLISI DE LA SITUACIÓ ACTUAL EN ELS VOLS INTERINSULARS DE BALEARS

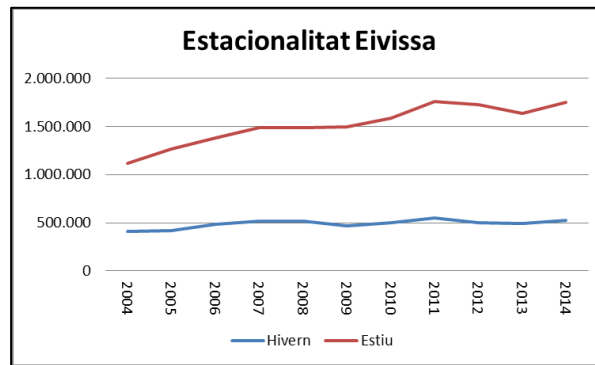


Figura II.7 – Estacionalitat Eivissa

En les gràfiques es pot observar la gran diferència en el nombre de passatgers entre les temporades d'hivern i estiu, de fet la temporada d'estiu absorbeix més del doble de passatgers que a l'hivern. Tot això indica que existeix un marcat caràcter estacional en els aeroports balears.

Les tendències a les diferents temporades tenen moviments molt similars, tot i que en la temporada d'estiu són molt més marcats, i mentre que a l'hivern el trànsit es manté o decreix lleugerament, a l'estiu experimenta un creixement important. Tot i que en el cas de Palma el trànsit decreix de forma significativa a partir del 2011.

És important recordar que aquestes xifres reflecteixen únicament el trànsit nacional, per tant aquesta baixada en el nombre de passatgers indica que o bé els turistes nacionals trien uns altres destins en lloc de Palma o que degut a diferents motius hi ha menys persones que realitzen viatges de caràcter vacacional.

### 2.1.3 Principals aerolínies

En aquest apartat s'esmenten les principals aerolínies que operen vols interinsulars a Balears. Fins fa uns anys, AirNostrum operava aquestes rutes de forma gairebé exclusiva, per això es va establir una regulació (OSP), comentada a l'apartat de legislació d'aquest capítol, per tal de crear competitivitat entre les companyies. Així doncs, actualment les quatre principals aerolínies que operen aquestes rutes són:

- AirNostrum
- Iberia
- Vueling
- AirEuropa

Eventualment la companyia AirBerlin també ofereix vols interilles, però només en els mesos de temporada alta estival per tal de poder moure els passatgers alemanys que viatgen a Balears.

El major inconvenient en les rutes interilles és el fet de que no existeix cap ruta directa entre Menorca i Eivissa, sinó que per cobrir aquest trajecte s'ha de realitzar una escala en un tercer aeroport. Els aeroports d'escala més utilitzats per aquestes rutes són el de Palma i el de Barcelona, però també es realitzen escales a Madrid o Roma. El problema que sorgeix és que per cobrir una distància petita el passatger pot tardar, des de que surt de l'aeroport d'origen fins que arriba al de destí, entre 10 i 13 hores, exceptuant l'escala a Palma.

#### **2.1.4 Medis de transport substitutius**

En el trànsit de passatgers a les Illes Balears el transport marítim exerceix un paper important, donada la impossibilitat de connexions terrestres, tant entre les illes com amb la península. Així doncs els dos únics medis de transport són l'aeri i el marítim, els quals tenen un marcat caràcter substitutiu entre ambdós. Per tant és important analitzar el transport marítim en la regió, per tal d'establir una comparativa amb el sector aeri i trobar quines diferències existeixen.

S'ha mencionat aquest fet per al trànsit de passatgers i no de mercaderies perquè, si bé és cert que hi ha productes que es poden transportar mitjançant ambdós medis, molts altres només ho poden fer per mar. Tot i així s'esmentarà algun tret característic del transport de mercaderies.

Transport de Mercaderies:

El transport de mercaderies es duu a terme bàsicament mitjançant contenidors marítics donat que es tracta d'un destí insular i per la seva proximitat amb la península. En canvi el transport aeri té un caràcter residual, ja que el cost és molt elevat i la capacitat de les aeronaus és reduït, així doncs es reserva el medi aeri a mercaderies d'alt valor, poc pes i poc volum, que acostumen a necessitar un transport molt més ràpid que el que pot oferir el medi marítim.

Transport de passatgers:

El transport marítim de passatgers té una relativa importància respecte al transport aeri. Si bé és cert que pot afectar tímidament al trànsit aeri, el perfil de passatger que en fa ús és en certa mesura diferent. El passatger que viatja per mar té unes preferències i unes necessitats determinades, com el transportar d'un vehicle. La gran part dels usuaris de les línies regulars són residents de Balears que per motius de feina o altres motius no turístics han de desplaçar-se a la península. Tot i això, el transport marítim també pateix una estacionalitat important, per tant en temporada d'estiu el passatger turístic augmenta en gran mesura.

Aquesta relativa importància ve donada, tal i com s'ha comentat anteriorment, per ser l'únic medi de connexió, juntament amb el transport aeri, entre les illes i amb la península. Tot i això, no presenta un gran volum en nombre de passatgers, per això aquesta relativitat en la seva importància.

## 2.2 CARACTERISTIQUES DEMOGRAFIQUES

### 2.2.1 Població

Segons les estadístiques de l'any 2014 les illes Balears compten amb 1.103.442 habitants, dels quals la repartició entre homes i dones és de 549.801 i 553.641 habitants respectivament. La densitat de població és de 221 hab/km<sup>2</sup>, un nombre molt elevat si es compara amb la mitja espanyola (93.51 hab/km<sup>2</sup>), el que indica, en relació amb la superfície del seu territori (4992 km<sup>2</sup>), que la major part dels seus municipis experimenta una certa "sobre població".

L'illa amb més habitants és Mallorca, seguida d'Eivissa. Les que compten amb menys habitants són Menorca i Formentera. En quant a la densitat de població de cada illa es pot observar que la abans esmentada "sobre població" es concentra bàsicament a Mallorca i Eivissa, les illes amb més habitants.

A continuació s'especifiquen les dades de població i densitat pel conjunt de la comunitat autònoma i per cada illa.

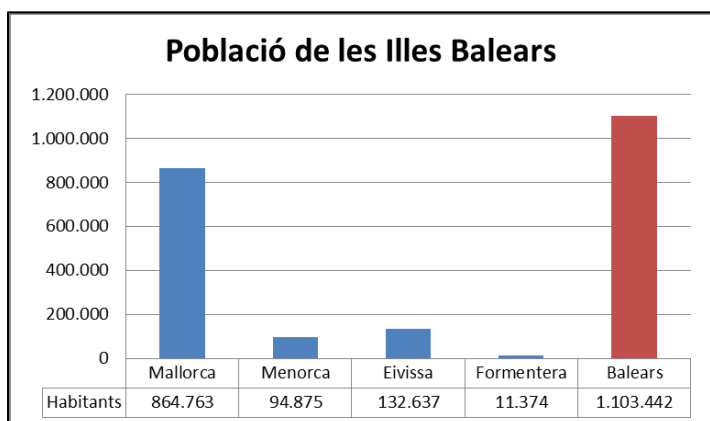


Figura II.8 – Població de les Illes Balears

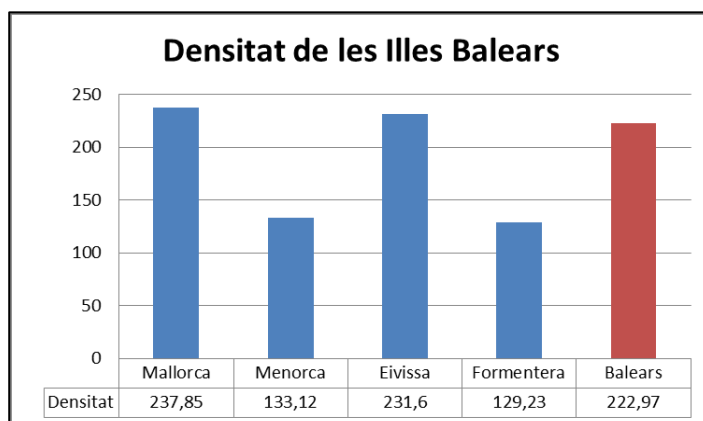


Figura II.9 – Densitat de les Illes Balears

### 2.2.2 Índex de preu al consum (IPC)

La gràfica mostra els percentatges de l'IPC general i el del transport. Com es pot observar la tendència és un descens dels preus. En el cas concret dels preus del transport, aquests han baixat en gran mesura, un 7,6% entre els anys 2013 i 2014. Per tant, avui dia, degut a causes macroeconòmiques els preus del transport a les Balears és més baix.

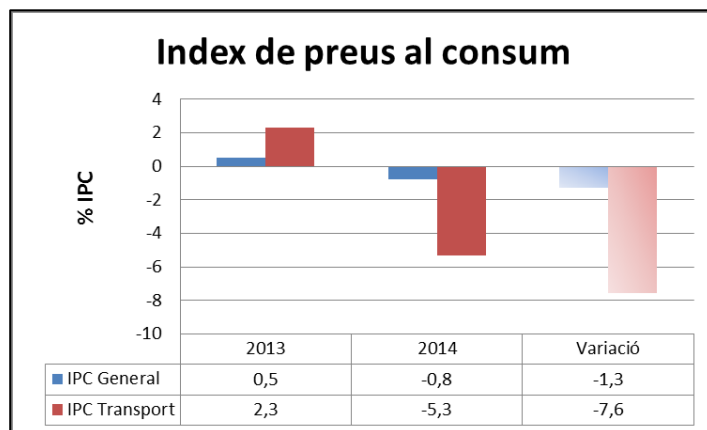


Figura II.10 –IPC General i de Transport de les Illes Balears

## 2.3 LEGISLACIÓ

Una de les legislacions més importants acordada en els últims 20 anys i que ha estat modificada a partir de 2008, és la denominada OSP o Obligació de Servei Públic, les quals han tingut una importància rellevant en la comunitat de Balears.

La declaració de Servei Públic estableix la regulació de preus en les rutes acordades i que són d'especial interès per, en aquest cas el Govern Balear. No es tracta de rutes amb un alt nivell de beneficis, o rutes amb una alta ocupació, més aviat són rutes poc viables econòmicament o en les quals s'hi ha establert un monopoli que les exploten.

L'objectiu és trencar aquest monopoli i regularitzar els preus per tal de que aquestes rutes no desapareguin. Per tal de que això pugui ser possible i les aerolínies no es neguin a operar-les, el Govern ofereix subvencions per a cobrir part del cost de la respectiva explotació de les rutes acordades.

Segons l'Estudio de las Conexiones Aéreas de Menorca del 24 de febrer de 2014, realitzar conjuntament entre el Consell Insular de Menorca i Avio Consulting, la definició legislativa de les OSP a Balears amb algunes de les seves modificacions és la següent:

**La Ley 66/1997 otorgo un mandato para que el Gobierno de acuerdo a la reglamentación europea, previa audiencia a los gobiernos respectivos, proceda a la declaración de servicio publico a las rutas que se consideren que entran dentro del contexto de la legislación europea.**

**El reglamento 1008/2008 establece las normas comunes para la explotación de servicios aéreos en la Comunidad.**

**En el Acuerdo del Consejo de Ministros de 21 de noviembre del 2003, se establece la OSP en tres rutas entre los aeropuertos de PMI, IBZ y MAH.**

**En acuerdo posterior del 7 de Abril del 2008 se modifican las condiciones de la OSP sobre todo a lo referente a las tarifas aéreas.**

Seguint amb la informació que ofereix l'estudi, l'any 2003 existien set tarifes per als vols de les rutes Palma-Ibiza i Palma-Menorca, les quals oscilaven entre els 28€ i 99€ per trajecte. És a dir, que en els pitjors dels casos el preu total de volar anada i tornada entre Palma i les illes menors era d'aproximadament uns 200€, cosa que feia decreixer la demanda.

Per això, aquest mateix any es va establir un preu màxim de 72€, però no va reportar els resultats esperats, una suposada reducció de preus, sinó que les companyies van deixar d'oferir el rang de tarifes més econòmiques per centrar-se en la oferta de preus al voltant del límit imposat, cosa que va produir un "estancament" econòmic per a les aerolínies.

Tot i així, és necessari esmentar que per al passatger va suposar una gran diferència de preu i per tant va augmentar el nombre de passatgers.



Per corregir aquesta situació i oferir una major flexibilitat en el mercat, l'any 2008, es va modificar la regulació de preus. Es va establir un sistema de tarifes bàsiques. La *tarifa bàsica* es va fixar en 86€, però s'hi va afegir una *tarifa màxima*, la qual no podia superar el 25% de la bàsica. Tot i així es va fixar una *tarifa mínima* en 50€.

Per tant la denominada tàrifa bàsica només oferia una orientació i servia per no fixar un preu màxim, de forma que s'hi produís una major competència de preus en aquestes rutes i així ajudar al desenvolupament del mercat en la regió.

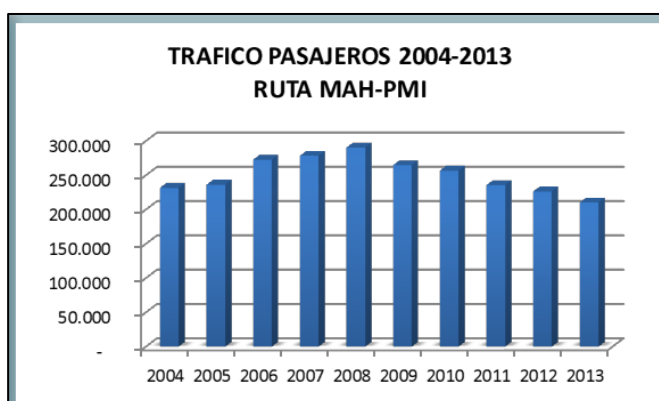


Figura II.11 – Trànsit de passatgers 2004-2013 en la ruta Maó-Palma <sup>1</sup>

Tal com s'ha esmentat anteriorment i com es pot observar a la gràfica, centrada en la ruta Maó-Palma, el nombre de passatgers va augmentar durant el període de la primera reforma de preus en les rutes definides per la OSP, però a partir del 2008, coincidint amb la segona reforma de preus, el tràfic de passatgers va experimentar un descens pronunciat.

Tot i així, en el cas de la ruta Eivissa-Palma, la situació és diferent. És cert que ha seguit una evolució molt similar, gairebé paral·lela amb la ruta Maó-Palma, però a partir de l'any 2011 ha experimentat un notable creixement del nombre de passatgers no residents, degut en gran part a factor externs, com la major demanda turística de la illa d'Eivissa.

Les modificacions de la regulació de preus les rutes definides per la OSP interbalear no han donat els resultats esperats. La primera modificació es va centrar fonamentalment en baixar els preus per poder augmentar la demanda de passatgers, en canvi, vist que va provocar un efecte negatiu en les companyies, la segona reforma va estar enfocada a resoldre el problema amb la flexibilitat del mercat.

Actualment aquestes rutes estan totalment subvencionades, ja que per si mateixes no proporcionen un benefici econòmic directe. Per tant, són rutes que no estan regides per la llei de lliure mercat, cosa que dificulta la competència i facilita el monopoli d'explotació, tal com és el cas de AirNostrum, que les opera gairebé en exclusiva.

<sup>1</sup> Font: Estudio de las conexiones aéreas de Menorca. 2014. Consell insular de Menorca i AvioConsulting.

## CAPITOL III

### Anàlisi de les freqüències i preus dels vols interilles a Balears.

#### 3.1 FREQUÈNCIES DELS VOLS INTERILLES

En aquest apartat es realitza una anàlisi de les freqüències dels vols interilles per a cada aerolínia i per a cada conjunt de rutes. És a dir, quants vols s'ofereixen, en quin horari i la durada d'aquests.

Per a realitzar aquesta anàlisi s'han tingut en compte les companyies que operen els vols entre els tres aeroports de les illes, les quals són:

- AirEuropa
- Iberia
- Vueling
- AirNostrum
- AirBerlin

Per tal de poder analitzar correctament la oferta de vols, s'ha realitzat una agrupació de rutes, en les quals s'especifica si es tracta de vols directes, amb escala i quines aerolínies els operen. L'agrupació de rutes és la següent:

- CONJUNT RUTES #1: aquest conjunt comprèn els vols amb origen a Palma i destí Menorca, i amb origen Menorca i destí Palma, tant si són vols directes com amb escala. A continuació es detallen les rutes integrades en aquest conjunt:
  - PMI-MAH
  - MAH-PMI
  - PMI-BCN-MAH
  - MAH-BCN-PMI
  - MAH-MAD-PMI
- CONJUNT RUTES #2: aquest conjunt comprèn els vols amb origen a Palma i destí Eivissa, i amb origen Eivissa i destí Palma, tant si són vols directes com amb escala. A continuació es detallen les rutes integrades en aquest conjunt:
  - PMI-IBZ
  - IBZ-PMI
  - PMI-BCN-IBZ
  - IBZ-BCN-PMI
  - PMI-MAD-IBZ
  - IBZ-MAD-PMI

ANÀLISI DE LA SITUACIÓ ACTUAL EN ELS VOLS INTERINSULARS DE BALEARS

- CONJUNT RUTES #3: aquest conjunt comprèn els vols amb origen a Eivissa i destí Menorca, i amb origen Menorca i destí Eivissa, en aquest cas no existeix oferta de vols directes. A continuació es detallen les rutes integrades en aquest conjunt:
  - MAH-PMI-IBZ
  - IBZ-PMI-MAH
  - MAH-BCN-IBZ
  - IBZ-BCN-MAH
  - MAH-MAD-IBZ

**3.1.1 Conjunt rutes #1**

Les companyies que ofereixen vols directes són AirEuropa, Iberia i AirNostrum, les quals ofereixen 6 freqüències per a cada ruta directa. En el cas d'Iberia i AirNostrum l'horari de les freqüències coincideixen, això és degut a que aquests vols els opera AirNostrum en règim de codi compartit amb Iberia.

El mateix succeeix si es comparen els horaris de les freqüències dels vols amb escala entre Iberia i Vueling. En aquest cas Vueling opera els vols en règim de codi compartit amb Iberia en la ruta que fa escala a Barcelona. La ruta amb escala a Madrid és operada per AirNostrum.

En quant a la durada, des de que se surt de l'aeroport d'origen fins que s'arriba al de destí, els vols directes són de 35 minuts aproximadament, mentre que en les rutes amb escala la durada varia en funció de la connexió de vols que les companyies ofereixen. Com es pot apreciar però, són més abundants les connexions que superen les 10 hores, arribant durar fins a 17h i 25 minuts, com és el cas del vol d'Iberia amb origen a Menorca de les 14:25.

AirEuropa		
Vols directes		
PMI-MAH		MAH-PMI
8:05		7:00
10:15		9:50
12:25		11:20
16:35		15:30
18:45		17:40
20:55		19:50

Taula III.1 – Freqüències AirEuropa per al conjunt de rutes #1

AirNostrum		
Vols directes		
PMI-MAH		MAH-PMI
8:15		7:05
10:35		9:25
15:50		11:40
18:00		16:25
20:20		19:05
22:25		21:25

Taula III.2 – Freqüències AirNostrum per al conjunt de rutes #1

Iberia		
Vols directes		
PMI-MAH		MAH-PMI
8:15		7:05
10:35		9:25
15:50		11:40
18:00		16:25
20:20		19:05
22:25		21:25

Taula III.3 – Freqüències Iberia, vols directes per al conjunt de rutes #1

ANÀLISI DE LA SITUACIÓ ACTUAL EN ELS VOLS INTERINSULARS DE BALEARS

Iberia							
Vols amb escala							
MAH-BCN-PMI	Durada		PMI-BCN-MAH	Durada		MAH-MAD-PMI	Durada
8:50	14h 50'		21:00	10h 50'		7:05	9h 55'
11:00	12h 40'						
14:25	9h 15'						
	17h 25'						
19:45	3h 55'						
23:55	7h 55'						

Taula III.4 – Freqüències Iberia, vols amb escala per al conjunt de rutes #1

Vueling					
Vols amb escala					
PMI-BCN-MAH	Durada		MAH-BCN-PMI	Durada	
13:55	17h 55'		8:50	14h 50'	
18:25	13h 55'		11:00	12h 40'	
19:30	12h 20'		14:25	9h 15'	
21:00	10h 50'		19:45	3h 55'	
			23:55	7h 55'	

Taula III.5 – Freqüències Vueling per al conjunt de rutes #1

És interessant també, comparar el nombre de freqüències que ofereix cada aerolínia per poder saber quina és la que té més presència en aquest conjunt de rutes que connecten Palma amb Menorca.

Es pot observar que en les rutes amb origen a Palma i destí a Menorca, AirEuropa, Iberia i AirNostrum ofereixen el mateix nombre de vols directes, tenint en compte que les dues últimes operen els vols en règim de codi compartit. En canvi en les rutes amb escala Vueling és la que n'ofereix més, tot i que en conjunt l'oferta és inferior a la de les altres companyies.

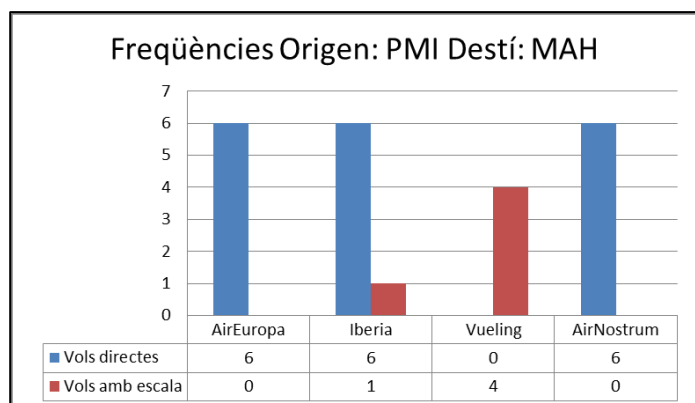


Figura III.1 – Freqüències Origen: PMI Destí: MAH

ANÀLISI DE LA SITUACIÓ ACTUAL EN ELS VOLS INTERINSULARS DE BALEARS

Com s'observa en la gràfica, en les rutes amb origen a Menorca i destí a Palma, les companyies, a excepció de Vueling, ofereixen el mateix nombre de vols que en el cas anterior. Tot i així Iberia ofereix més vols amb escala, tenint en compte que Vueling opera la majoria d'ells en règim de codi compartit amb Iberia.

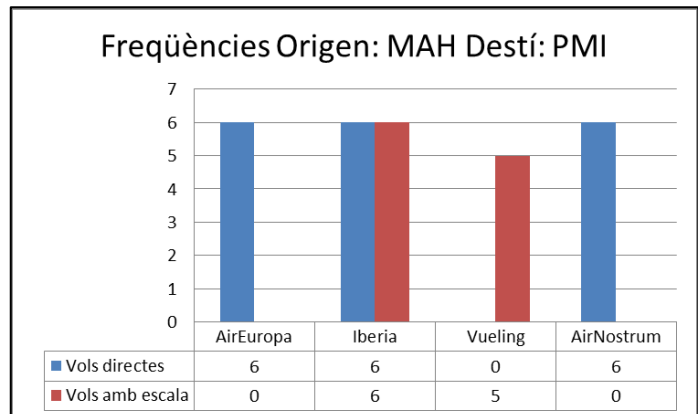


Figura III.2 – Freqüències Origen: MAH Destí: PMI

Si s'analitzen el total de les freqüències es pot observar que Iberia és la companyia que més vols ofereix amb un total de 19, seguida d'AirEuropa i AirNostrum amb 12 vols cadascuna. Aquest nombre de freqüències però, no és real si es té en compte que els vols d'Iberia els operen les companyies AirNostrum i Vueling. Si bé és cert que aquestes xifres ofereixen la informació necessària per saber quina presència té cada aerolínia en el mercat, ja que tot i que un mateix vol estigui compartit per dues companyies, la venda dels bitllets i els ingressos corresponents formen part de cada aerolínia.

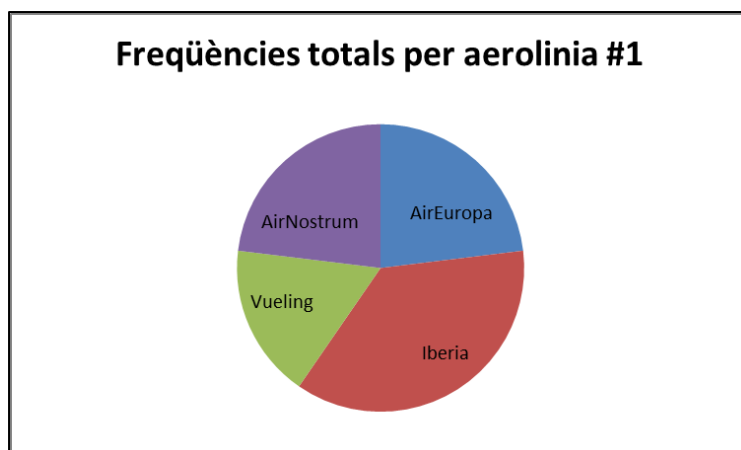


Figura III.3 – Freqüències totals per aerolínia #1

Freqüències totals per aerolínia #1	
AirEuropa	12
Iberia	19
Vueling	9
AirNostrum	12

Taula III.6 – Freqüències totals per al conjunt de rutes #1

### 3.1.2 Conjunt rutes #2

En el cas del conjunt #2, les companyies que ofereixen vols directes són les mateixes que en el cas anterior, AirEuropa, Iberia i AirNostrum, les quals ofereixen per a la ruta PMI-IBZ 6, 7 i 7 freqüències respectivament; i 7, 8 i 8 freqüències per a la ruta IBZ-PMI. Però en aquest cas hi ha una aerolínia més, AirBerlin, que ofereix una freqüència addicional per ambdues rutes.

En aquest cas succeeix el mateix que en el conjunt de rutes #1 en que Iberia i AirNostrum comparteixen freqüències degut a que aquesta última opera aquestes vols directes en règim de codi compartit amb Iberia.

En quant a les rutes amb escala, en aquest conjunt AirEuropa també ofereix vols no directes, tot i que realitza l'escala a Madrid a diferència d'Iberia i Vueling que la realitzen a Barcelona. Si es comparen els horaris de les freqüències dels vols amb escala entre Iberia i Vueling es pot observar com també coincideixen, de forma que en aquest cas Vueling també opera en règim de codi compartit amb Iberia.

En quant a la durada, des de que se surt de l'aeroport d'origen fins que s'arriba al de destí, els vols directes són de 40 minuts aproximadament, mentre que en les rutes amb escala la durada varia en funció de la connexió de vols que les companyies ofereixen. Com es pot apreciar, les combinacions de més de 10 hores són pràcticament les mateixes que les que estan per sota. La combinació amb una durada més extensa és la operada per AirEuropa en la ruta IBZ-MAD-PMI de les 7:10 amb una durada de 16 hores i 5 minuts.

AirEuropa		
Vols directes		
PMI-IBZ		IBZ-PMI
5:50		7:10
11:10		7:35
13:40		10:00
16:20		12:15
18:40		15:05
21:10		17:30
		19:45

Taula III.7 – Freqüències AirEuropa, vols directes per al conjunt de rutes #2

AirNostrum		
Vols directes		
PMI-IBZ		IBZ-PMI
9:25		7:00
10:50		8:15
12:50		9:25
15:30		13:50
17:35		14:00
19:25		16:40
22:35		18:45
		20:35

Taula III.8 – Freqüències AirNostrum per al conjunt de rutes #2

Iberia		
Vols directes		
PMI-IBZ		IBZ-PMI
9:25		7:00
10:50		8:15
12:50		9:25
15:30		13:50
17:35		14:00
19:25		16:40
22:35		18:45
		20:35

Taula III.9 – Freqüències Iberia, vols directes per al conjunt de rutes #2

AirBerlin		
Vols directes		
PMI-IBZ		IBZ-PMI
15:30		18:10

Taula III.10 – Freqüències AirBerlin per al conjunt de rutes #2

ANÀLISI DE LA SITUACIÓ ACTUAL EN ELS VOLS INTERINSULARS DE BALEARS

AirEuropa				
Vols amb escala				
PMI-MAD-IBZ	Durada		IBZ-MAD-PMI	Durada
15:40	5h		7:10	16h 5'
			14:50	8h 25'

Taula III.11 – Freqüències AirEuropa, vols amb escala per al conjunt de rutes #2

Iberia				
Vols amb escala				
PMI-BCN-IBZ	Durada		IBZ-BCN-PMI	Durada
7:45	2h 35'		9:00	14h 4'
17:05	15h 5'		12:50	10h 50'
19:30	3h 15'		14:15	9h 25'
21:00	11h 10'		22:35	9h 25'

Taula III.12 – Freqüències Iberia, vols amb escala per al conjunt de rutes #2

Vueling				
Vols amb escala				
PMI-BCN-IBZ	Durada		IBZ-BCN-PMI	Durada
7:45	2h 35'		9:00	14h 40'
8:25	5h 25'		12:50	10h 50'
17:05	15h 5'		13:35	10h 5'
	4h 40'		14:15	9h 25'
19:30	3h 15'			
21:00	11h 10'			

Taula III.13 – Freqüències Vueling per al conjunt de rutes #2

En la comparativa del nombre de freqüències que ofereix cada aerolínia s'observa com l'oferta de vols és molt diferent de la del conjunt de rutes #1.

Es pot observar que en les rutes amb origen a Palma i destí a Eivissa, AirEuropa, Iberia i AirNostrum són les companyies que ofereixen més vols directes, tenint en compte que les dues últimes operen els vols en règim de codi compartit. En canvi en les rutes amb escala Vueling és la que n'ofereix més, seguida per Iberia i AirEuropa, que només n'ofereix una.

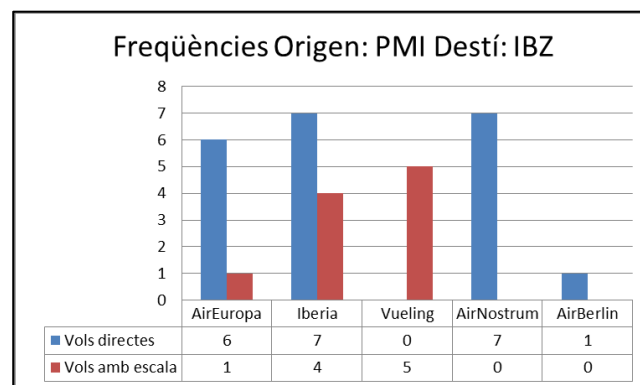


Figura III.4 – Freqüències Origen: PMI Destí: IBZ

En aquest cas, com es pot observar, la tendència és similar a les rutes amb origen i destí invers, tot i que en els vols directes les tres companyies amb més presència augmenten el nombre en una freqüència més. En els vols amb escala Vueling ofereix una freqüència menys i AirEuropa l'augmenta en una. En ambdós casos, AirBerlin només n'ofereix una.

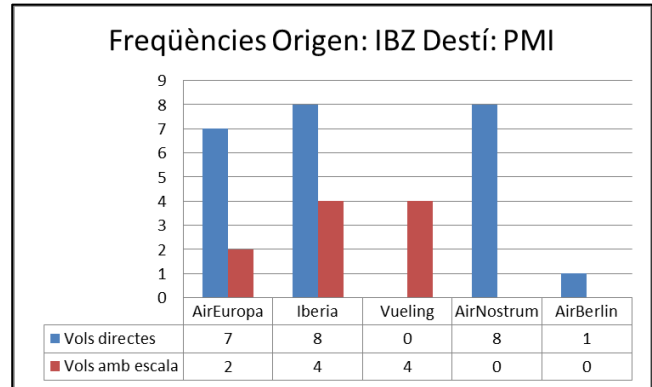


Figura III.5 – Freqüències Origen: IBZ Destí: PMI

En la gràfica es pot observar que en conjunt Iberia és la companyia que més vols ofereix, amb un total de 23 freqüències. Si es compara amb el cas del conjunt de rutes #1, totes les aerolínies han augmentat el nombre de freqüències en aquest conjunt, a excepció de Vueling que ofereix em mateix nombre que en el cas anterior. És important senyalar la presència d'AirBerlin, que ofereix un vol per cada sentit, tot i que només hi està present durant la temporada estival, per desplaçar part dels turistes alemanys que viatgen contractant els serveis de determinats operadors de viatges amb acords amb la companyia.

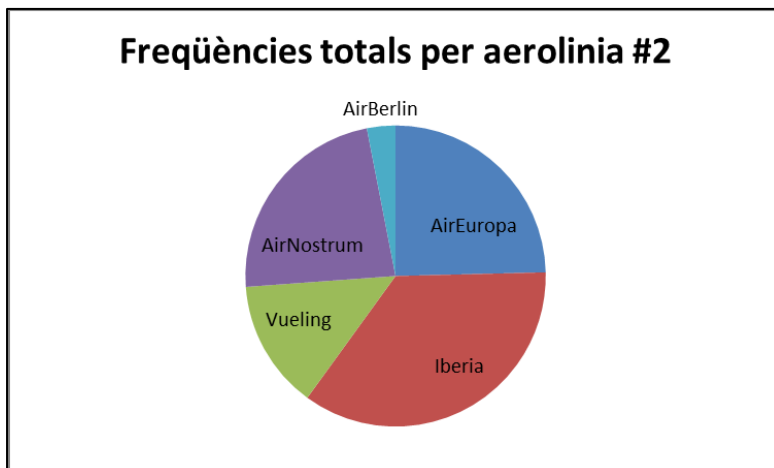


Figura III.6 – Freqüències totals per aerolinia #2

Freqüències totals per aerolinia #2	
AirEuropa	16
Iberia	23
Vueling	9
AirNostrum	15
AirBerlin	2

Taula III.14 – Freqüències totals per al conjunt de rutes #2



### 3.1.3 Conjunt rutes #3

En el cas del conjunt #3, no s'ofereixen vols directes entre Menorca i Eivissa, donat que aquestes rutes no existeixen. Per tant tots els vols es realitzen amb escala. AirEuropa, Iberia i AirNostrum fan l'escala a Palma. Tot i que Iberia també realitza vols amb escala a Barcelona, juntament amb Vueling.

En quant a la durada, des de que se surt de l'aeroport d'origen fins que s'arriba al de destí, en aquest cas predominen les combinacions amb una durada inferior a 10 hores, de fet la gran majoria no arriben a 5 hores. Això és degut a que la gran part dels vols realitzen l'escala a l'aeroport de Palma, des del qual tal s'ha pogut observar anteriorment, es realitzen la major part dels vols que connecten amb les illes menors. De forma que hi ha un major nombre de freqüències que agilitzen les connexions entre els vols i redueixen la durada de les escales.

AirEuropa				
Vols amb escala				
MAH-PMI-IBZ	Durada		IBZ-PMI-MAH	Durada
7:00	4h 45'		7:10	7h
9:05	2h 40'		7:35	3h 15'
11:20	3h		10:00	13h 50'
	5h 40'			3h
15:30	3h 50'		12:15	20h 25'
	6h 20'		15:05	2h 5'
19:50	2h		17:30	1h 50'
	16h 10'			15h 10'
			19:45	12h 55'
			21:40	13h 25'

Taula III.15 – Freqüències AirEuropa per al conjunt de rutes #3

AirNostrum				
Vols amb escala				
MAH-PMI-IBZ	Durada		IBZ-PMI-MAH	Durada
7:05	3h		7:00	1h 50'
	4h 25'			4h 10'
9:25	2h 15'		8:15	2h 55'
	4h 5'		9:25	1h 45'
	13h 50'		13:50	2h 55'
11:40	1h 50'		14:00	1h 50'
	4h 30'		16:40	1h 55'
16:25	1h 50'			
		3h 40'		18:45
19:05	4h 10'		2:35	2h 25'
21:25	1h 50'			
	14h 50'			

Taula III.16 – Freqüències AirNostrum per al conjunt de rutes #3

ANÀLISI DE LA SITUACIÓ ACTUAL EN ELS VOLS INTERINSULARS DE BALEARS

Iberia				
Vols amb escala				
MAH-BCN-IBZ	Durada		IBZ-BCN-MAH	Durada
8:50	5h		9:00	4h 55'
18:40	3h 5'			14h 25'
19:45	12h 25'		12:10	2h 35'
22:15	9h 55'		12:50	5h 20'
				9h 15'
			14:15	7h 50'
			15:50	6h 15'
			19:05	2h 40'
			19:50	3h 35'

Taula III.17 – Freqüències Iberia, escala BCN per al conjunt de rutes #3

Iberia				
Vols amb escala				
MAH-PMI-IBZ	Durada		IBZ-PMI-MAH	Durada
7:05	3h		7:00	1h 50'
	4h 25'			4h 10'
9:25	2h 15'		8:15	2h 55'
	4h 5'		9:25	1h 45'
	13h 50'		13:50	2h 55'
11:40	1h 50'		14:00	1h 50'
	4h 30'		16:40	1h 55'
16:25	1h 50'			4h 15'
	3h 40'		18:45	2h 10'
19:05	4h 10'		2:35	2h 25'
21:25	1h 50'			
	14h 50'			

Taula III.18 – Freqüències Iberia, escala PMI per al conjunt de rutes #3

Vueling				
Vols amb escala				
MAH-BCN-IBZ	Durada		IBZ-BCN-MAH	Durada
7:00	1h 50'		9:00	4h 55'
	4h 10'			14h 25'
8:15	2h 55'		12:10	2h 35'
9:25	1h 45'		12:50	5h 20'
13:50	2h 55'			9h 15'
14:00	1h 50'		13:35	8h 30'
16:40	1h 55'		14:15	7h 50'
	4h 15'		15:50	6h 15'
18:45	2h 10'		19:05	2h 40'
22:35	2h 25'		19:50	3h 35'

Taula III.19 – Freqüències Vueling per al conjunt de rutes #3

ANÀLISI DE LA SITUACIÓ ACTUAL EN ELS VOLS INTERINSULARS DE BALEARS

En la comparativa del nombre de freqüències que ofereix cada aerolínia s'observa com l'oferta de vols és completament diferent de la dels casos dels conjunt #1 i #2, ja que en aquest conjunt no s'ofereixen vols directes entre les illes menors.

Es pot observar com en les rutes amb origen a Menorca i destí a Eivissa, la companyia amb més presència és Iberia. Això és degut a que opera en règim de codi compartit amb AirNostrum i Vueling, cosa que fa que la seva oferta sigui la suma del nombre de freqüències d'aquestes dues aerolínies. La companyia que ofereix menys vols és AirEuropa.

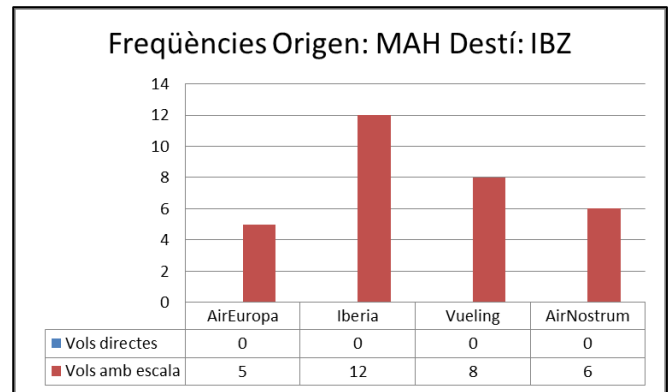


Figura III.7 – Freqüències Origen: MAH Destí: IBZ

En aquest cas la tendència és molt similar, essent Iberia la que més vols ofereix. Però el nombre de freqüències de les altres companyies augmenta, exceptuant Vueling que es manté. Les tres aerolínies ofereixen el mateix nombre de vols per a les rutes amb origen a Eivissa i destí a Menorca, tot i que cadascuna realitza l'escala en un aeroport diferent.

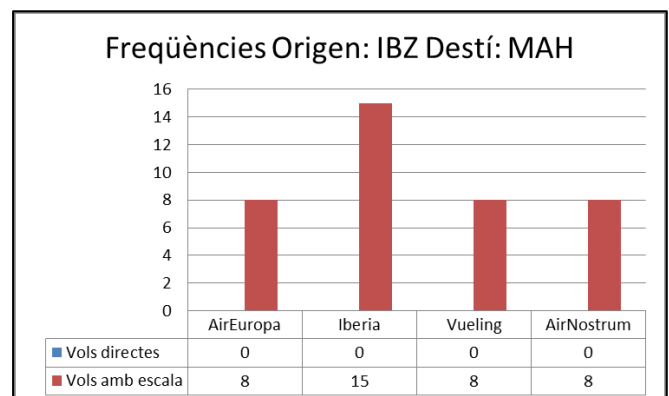


Figura III.8 – Freqüències Origen: IBZ Destí: MAH

En el conjunt de rutes #3, Iberia oferta un terç del total de freqüències, en concret 27. És la aerolínia amb més quota de mercat, ja que comparteix la majoria de les rutes d'AirNostrum i Vueling. Comparat amb els altres conjunts de rutes, es pot apreciar com Vueling ofereix gairebé el doble de freqüències que en els altres casos, degut a que pot establir més connexions aprofitant les rutes dels altres dos conjunts.

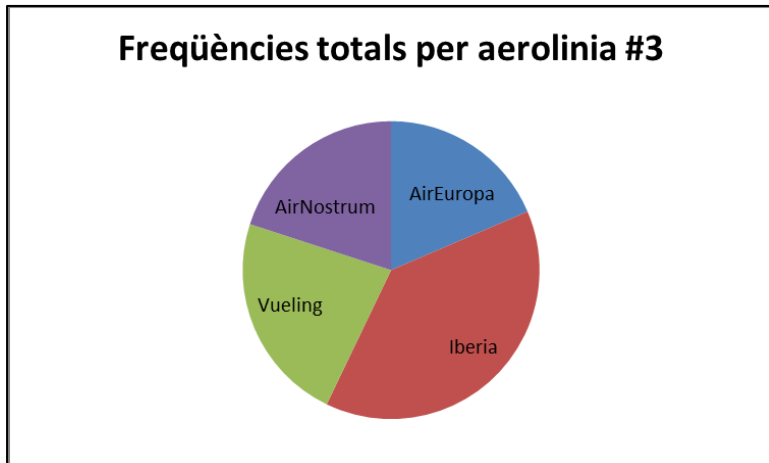


Figura III.9 – Freqüències totals per aerolínia #3

Freqüències totals per aerolínia #3	
AirEuropa	13
Iberia	27
Vueling	16
AirNostrum	14

Taula III.20 – Freqüències totals per al conjunt de rutes #3

### 3.2 PREUS DELS VOLS INTERILLES

En aquest apartat s'exposen els preus per als tres conjunts de rutes descrits anteriorment i per a cada companyia. Amb aquesta informació es realitza una comparació de les mitjanes de preus per poder observar si es segueix alguna tendència generalitzada i com és la competitivitat en preus en el territori.

Els preus i mitjanes són expressats per a "desplaçaments" d'anada i tornada.

Per a realitzar aquesta anàlisi es consideren tres tipologies de rutes:

- Vols directes: rutes en les quals no es realitza cap escala, ni en l'anada ni en la tornada.
  - o Exemple: PMI-MAH/MAH-PMI.
- 1 trajecte amb escala: rutes en les quals un dels trajectes, ja sigui l'anada o la tornada es realitza amb una escala.
  - o Exemple: PMI-BCN-IBZ/IBZ-BCN-PMI
- 2 trajectes amb escala: rutes en les quals ambdós trajectes, anada i tornada, es realitzen amb escala.
  - o Exemple: IBZ-PMI-MAH/MAH-PMI-IBZ

L'agrupació de les rutes és la següent:

- CONJUNT RUTES #1: origen Palma i destí Menorca, i origen Menorca i destí Palma.
  - o PMI-MAH
  - o MAH-PMI
  - o PMI-BCN-MAH
  - o MAH-BCN-PMI
  - o MAH-MAD-PMI
- CONJUNT RUTES #2: origen Palma i destí Eivissa, i origen Eivissa i destí Palma,.
  - o PMI-IBZ
  - o IBZ-PMI
  - o PMI-BCN-IBZ
  - o IBZ-BCN-PMI
  - o PMI-MAD-IBZ
  - o IBZ-MAD-PMI
- CONJUNT RUTES #3: origen Eivissa i destí Menorca, i origen Menorca i destí Eivissa.
  - o MAH-PMI-IBZ
  - o IBZ-PMI-MAH
  - o MAH-BCN-IBZ
  - o IBZ-BCN-MAH
  - o MAH-MAD-IBZ

### 3.2.1 Conjunt rutes #1

A continuació s'especificuen els preus que ofereixen les companyies per aquest conjunt de rutes:

AirEuropa	
Preus	
Vols directes	
	115,24
	120,88
	126,52
	132,15
	154,71

Taula III.21<sup>2</sup>

AirNostrum	
Preus	
Vols directes	
	106
	116
	126
	128
	138

Taula III.22<sup>3</sup>

Iberia		
Preus		
Vols directes	1 trajecte amb escala	2 trajectes amb escala
115,24	169,94	211,6
126,52	202,58	219,27
137,79	204,61	222,88
140,05	208,22	230,55
151,33	210,25	234,16
	213,86	249,71
	214,49	
	215,89	
	219,5	
	221,53	
	225,13	
	238,43	

Taula III.23 – Preus Iberia per al conjunt de rutes #1

Vueling	
Preus	
2 trajectes amb escala*	
211,6	235,29
213,63	236,41
218,37	238,44
222,88	242,95
224	244,08
226,04	246,56
230,77	247,69
231,68	255,36
233,71	

Taula III.24 – Preus Vueling per al conjunt de rutes #1

Pel que fa a la varietat de preus, és a dir el nombre de diferents preus que ofereixen les aerolínies, es pot observar com Iberia és la que oferta una major varietat, amb un total de 23 preus diferents, seguida per Vueling amb 17. Això és degut a que al oferir vols amb escala poden realitzar més combinacions. Iberia però, comparteix vols amb AirNostrum i amb Vueling, i si es comparen els preus entre aquestes tres aerolínies es pot observar com els preus d'Iberia respecte AirNostrum són lleugerament superiors, però amb Vueling són molt similars, fins i tot es pot dir que Vueling ofereix preus una mica més elevats.

En la comparació amb AirEuropa, els preus són pràcticament iguals, donat que és la principal competència d'Iberia, ja que no mantenen cap relació comercial entre elles.

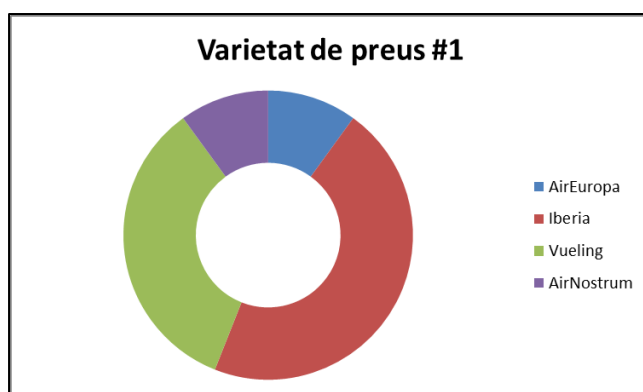


Figura III.10 – Varietat de preus conjunt de rutes #1

Varietat de preus #1	
AirEuropa	5
Iberia	23
Vueling	17
AirNostrum	5

Taula III.25 – Varietat de preus per al conjunt de rutes #1

<sup>2</sup> Taula III.21 – Preus AirEuropa per al conjunt de rutes #1

<sup>3</sup> Taula III.22 – Preus AirNostrum per al conjunt de rutes #1

ANÀLISI DE LA SITUACIÓ ACTUAL EN ELS VOLS INTERINSULARS DE BALEARS

Tal com s'ha comentat anteriorment, es pot observar com Vueling ofereix una mitja de preus lleugerament superior a Iberia per a les rutes amb dos trajectes amb escala, això ve donat per que l'aeroport on es realitza l'escala no és el mateix. També es pot comprovar com per als trajectes que realitzen alguna escala el preu és notòriament superior, amb una diferència d'uns 100€ aproximadament.

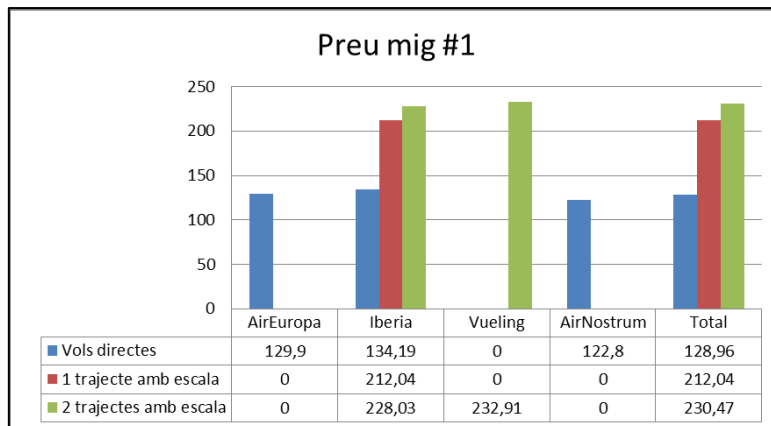


Figura III.11 – Preu mig conjunt de rutes #1

3.2.2 Conjunt rutes #2

A continuació s'especifiquen els preus que ofereixen les companyies per aquest conjunt de rutes:

Iberia		
Preus		
Vols directes	1 trajecte amb escala	2 trajectes amb escala
115,24	197,92	227,39
126,52	193,55	235,06
132,15	201,22	242,73
137,79	208,22	253,33
140,05	213,86	255,36
143,43	233,66	261
151,33	239,36	268,67
156,97	241,33	273,63
160,35	246,97	281,3
171,27	259,6	
	265,24	
	267,27	
	272,91	

Taula III.26 – Preus Iberia per al conjunt de rutes #2

AirEuropa	
Preus	
Vols directes	1 trajecte amb escala
115,24	214,25
120,88	219,89
126,52	221,69
132,15	227,33
137,79	231,17
160,35	232,79
165,35	233,42
177,27	244,7

Taula III.27 – Preus AirEuropa per al conjunt de rutes #2

ANÀLISI DE LA SITUACIÓ ACTUAL EN ELS VOLS INTERINSULARS DE BALEARS

AirNostrum
Preus
Vols directes
106
116
121
126
128
131
138
143

Taula III.28<sup>4</sup>

Vueling	
Preus	
2 trajectes amb escala	
235,06	270,02
242,73	273,41
244,08	281,3
247,47	282,43
253,33	265,74
255,36	268,67
261	

Taula III.29 – Preus Vueling per al conjunt de rutes #2

AirBerlin
Preus
Vols directes
120,88

Taula III.30<sup>5</sup>

Si s'observa que el nombre de diferents preus que ofereixen les companyies per aquest conjunt de rutes, es pot observar que Iberia segueix essent la que ofereix més varietat, amb 32 preus diferents, però en aquest cas AirEuropa és la segona amb una varietat de 16 preus. Això és degut a l'incorporament, per part d'aquesta última de vols amb escala. A més, també es pot tenir en compte que Eivissa ofereix una major atracció turística, i que el trànsit del seu aeroport és major, per tant produeix una major competència.

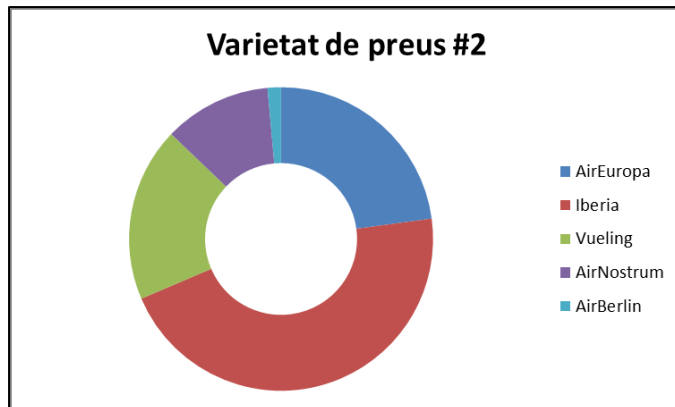


Figura III.12 – Varietat conjunt de rutes #2

Varietat de preus #2	
AirEuropa	16
Iberia	32
Vueling	13
AirNostrum	8
AirBerlin	1

Taula III.31 – Varietat de preus per al conjunt de rutes #2

<sup>4</sup> Taula III.28 – Preus AirNostrum per al conjunt de rutes #2



ANÀLISI DE LA SITUACIÓ ACTUAL EN ELS VOLS INTERINSULARS DE BALEARS

En el cas del conjunt de rutes #2, la mitjana de preus és lleugerament superior comparat amb el conjunt anterior, tant per a vols directes com per a vols amb escala. En canvi, si s'observa la mitjana total, la tendència és igual que en el cas anterior. La diferència entre els vols directes i els que realitzen alguna escala segueix essent d'uns 100€ aproximadament.

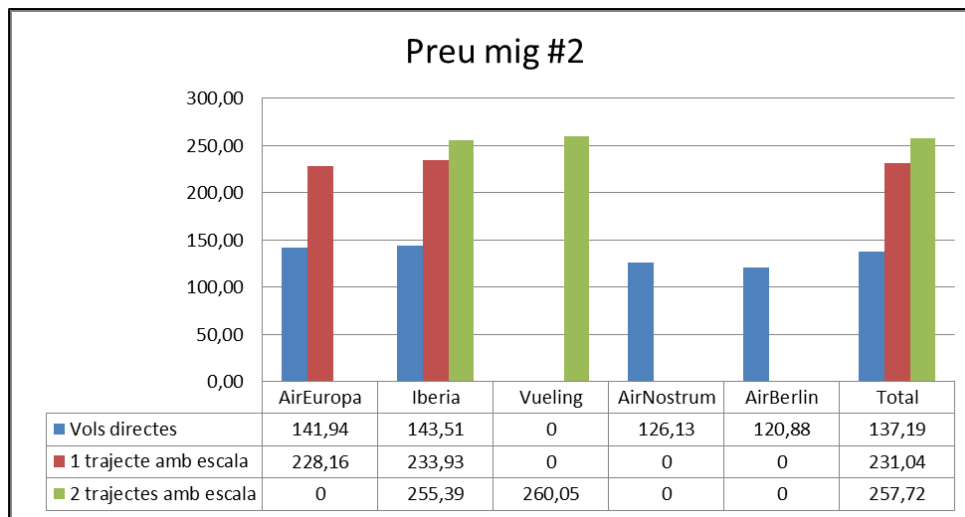


Figura III.13 – Preu mig conjunt de rutes #2

3.2.3 Conjunt rutes #3

A continuació s'especificuen els preus que ofereixen les companyies per aquest conjunt de rutes:

AirNostrum	
Preus	
2 trajectes amb escala	
164	227
185	230
206	240
209	248
219	

Taula III.32 – Preus AirNostrum per al conjunt de rutes #3

AirEuropa	
Preus	
2 trajectes amb escala	
180,54	275,28
186,18	279,94
204,22	285,58
209,86	293,97
232,42	203,7
256,11	328,64
266,26	331,82
268,31	

Taula III.33 – Preus AirEuropa per al conjunt de rutes #3

Vueling	
Preus	
2 trajectes amb escala	
261,3	325,36
265	327,03
270,32	332,35
279,47	336,29
281,6	338,31
287,14	340,25
290,75	343,95
293,2	349,27
296,82	354,91
300,77	360,55
304,16	366,19
308,1	371,83
310,11	377,47
314,08	385,36
317,69	388,74
321,07	400,02

Taula III.34 – Preus Vueling per al conjunt de rutes #3

ANÀLISI DE LA SITUACIÓ ACTUAL EN ELS VOLS INTERINSULARS DE BALEARS

Iberia		
Preus		
2 trajectes amb escala		
180,54	318,52	515,66
204,22	321,9	521,88
227,91	327,97	528,65
232,42	330,23	536,32
254,98	333,18	539,93
262,13	341,51	542,19
269,8	344,89	548,95
273,41	353,91	551,95
281,59	356,17	564,74
285,11	365,19	571,51
292,78	370,83	578,77
296,31	378,73	581,66
304,99	382,11	588,04
307,24	393,39	592,64
311,05	491,17	

Taula III.35 – Preus Iberia per al conjunt de rutes #3

En aquest cas Iberia segueix essent la companyia que més varietat de preus ofereix, amb un total de 44 preus diferents. En canvi, a diferència del conjunt #2, Vueling torna a ocupar la segona posició amb 32 preus diferents. AirEuropa manté el nombre de preus respecte al conjunt #2. Aquest augment de la varietat de preus en aquest conjunt de rutes pot venir donat pel fet de que és la ruta amb menys demanda, provocat possiblement pel fet de que es tracta de rutes no directes, entre d'altres motius.

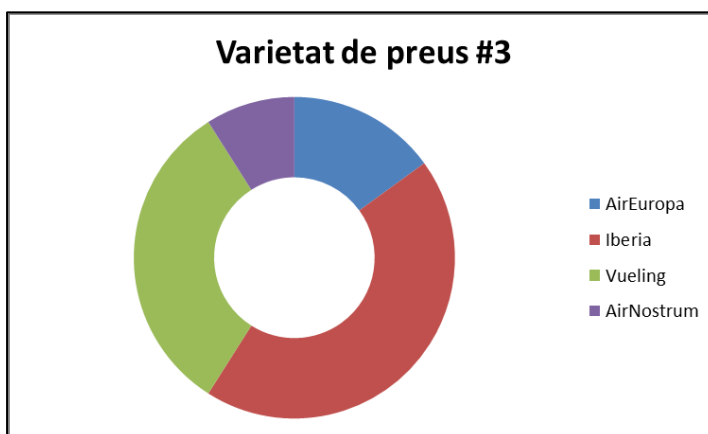


Figura III.14 – Varietat conjunt de rutes #3

Varietat de preus #3	
AirEuropa	15
Iberia	44
Vueling	32
AirNostrum	9

Taula III.36 – Varietat de preus per al conjunt de rutes #3

ANÀLISI DE LA SITUACIÓ ACTUAL EN ELS VOLS INTERINSULARS DE BALEARS

En quant a la mitja de preus, es pot observar com aquests són molt superiors comparats amb els altres dos conjunts de rutes. Comparat amb els altres casos, el preu dels “desplaçaments” amb dos trajectes amb escala tenen una diferència que va des dels 100 fins als 140€, en els casos de les companyies que ja oferien aquest tipus de rutes, mentre que les aerolínies, com AirEuropa o AirNostrum, que només oferien vols directes, en aquest cas ofereixen una mitja de preus d’uns 250€ aproximadament. Aquesta gran diferència de preu entre Iberia i Vueling amb AirEuropa i AirNostrum és degut principalment a que aquestes dues últimes realitzen l’escala dels seus vols a l’aeroport de Palma.

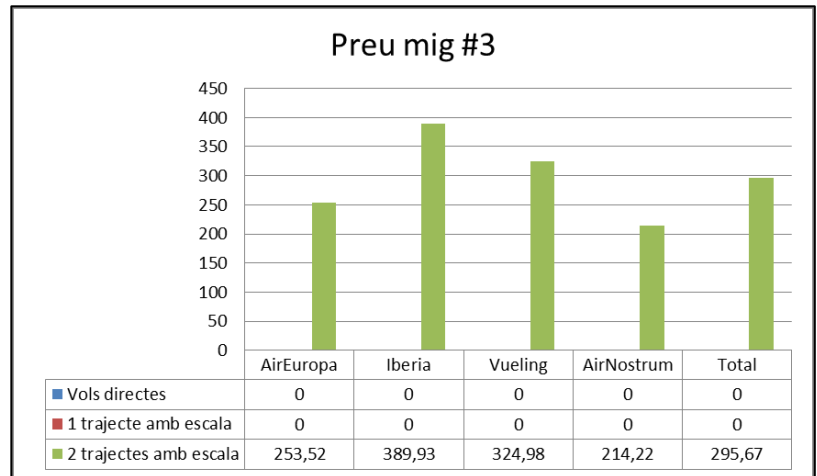


Figura III.15 – Preu mig conjunt de rutes #3

## CAPITOL IV

### Anàlisi de la proposta de xarxa triangular.

En aquest capítol s'exposa la proposta de la creació d'una xarxa de rutes triangular a les illes Balears. Es tracta d'unir les tres illes principals (les que tenen aeroport) amb vols directes, ja que actualment només es pot volar entre les illes menors, Eivissa i Menorca, realitzant escales, tal com s'exposa en el capítol III en l'anàlisi de les freqüències. De manera que les illes quedin comunicades a través de les següents rutes, tal i com es mostra en la gràfica:

- PMI-MAH/MAH-PMI
- PMI-IBZ/IBZ-PMI
- MAH-IBZ/IBZ-MAH

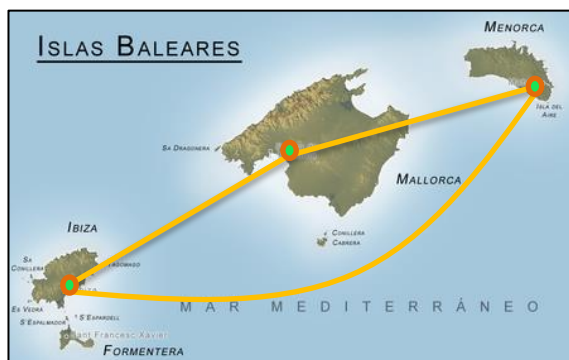


Figura IV.1 – Mapa de la proposta de xarxa triangular a Balears

L'estudi de la proposta es realitza analitzant els factors externs que farien possible la seva aplicació teòrica. És a dir, s'analitza quines amenaces i oportunitats existeixen, quines característiques tenen i si resulten adequades per establir la proposta. Els principals aspectes que s'analitzen són els següents:

- El transport aeri en l'economia balear.
- La competència en el transport aeri interinsular.
- Les taxes aeroportuàries.
- El turisme a les Balears.
- La demanda potencial.

Per tant no es pretén investigar si la xarxa seria viable econòmicament, o com s'han de desenvolupar els aspectes tècnics, sinó exposar si la proposta seria plausible a partir de les característiques del mercat.

#### 4.1 EL TRANSPORT AERI EN L'ECONOMIA BALEAR

Actualment, la principal activitat econòmica de Balears és el turisme, que representa aproximadament el 60% del PIB de la comunitat autònoma. Per tant, el transport és un sector fonamental per a la creació de riquesa en la regió.

El fet de que la comunitat estigui formada exclusivament per illes aporta un important problema de cara sobretot als habitants, els quals només tenen dues possibilitats, per a poder desplaçar-se d'una illa a l'altra o entre les illes i la península, però també de cara als visitants. Per aquest motiu, els medis transport aeri i marítim tenen una rellevant importància.

Donat que el turisme té un gran pes econòmic per a la comunitat autònoma, es produeix el conegut fenomen de la estacionalitat. És a dir, que durant la temporada d'estiu, tant el volum de passatgers com la oferta de places i freqüències augmenta substancialment.

Com es pot observar en la gràfica següent, el volum de passatgers en temporada d'estiu supera en més del doble al volum en temporada d'hivern. Aquest fet es deu principalment a l'entrada a les illes de turistes, sobretot internacionals. De manera que en aquest període de pocs mesos el nombre de vols i companyies aèries augmenta.

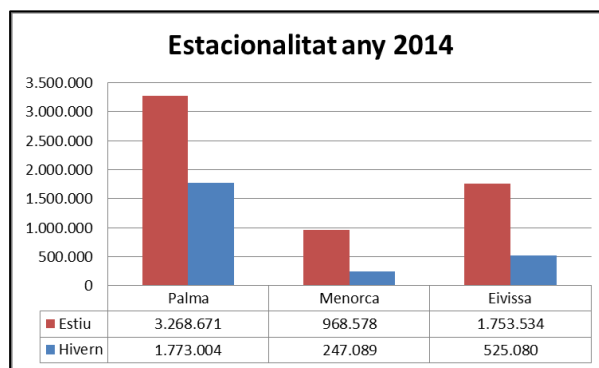


Figura IV.2 – Estacionalitat any 2014

Aquest augment de visitants proporciona un gran volum d'ingressos per al territori, ja que els turistes consumeixen béns i serveis com restaurants, hotels, desplaçament terrestre, articles regionals, etc. Però també es produeixen ingressos que provenen directament de l'activitat del transport. L'augment de la presència d'aerolínies i l'augment de les freqüències dels vols aporten el pagament de taxes aeroportuàries, tant per part del passatger, que paga taxes per l'ús de la infraestructura de l'aeroport, com per part de les aerolínies, que paguen les taxes operacionals.

El fet de que la comunitat autònoma tingui aquest marcat caràcter estacional deriva en que en la temporada d'hivern la oferta de places i la freqüència dels vols decreix en forta mesura, provocant que certes rutes resultin poc atractives per a les companyies aèries i que per a poder seguir operant-les es requereixin preus elevats i de la intervenció de les administracions públiques que ofereixen subvencions per tal de que les principals aerolínies no desapareguin de la regió en els mesos menys concorreguts.

## 4.2 LA COMPETÈNCIA EN EL TRANSPORT AERI INTERINSULAR

Fins a la posada en marxa, l'any 2003, de la declaració de servei públic (OSP), la competència en les rutes interinsulars a Balears era inexistent, operant AirNostrum en exclusiva. A partir de llavors, i gràcies també a la liberalització del sector aeronàutic dels anys noranta, es va produir una progressiva entrada de noves aerolínies en aquestes rutes. Primerament s'hi va establir Iberia utilitzant la influència directa que té sobre AirNostrum, companyia integrada a Iberia. Una anys més tard noves aerolínies competidores es van establir en el mercat interinsular, ajudades efectivament per l'apertura del mercat i l'atractiu que oferien les subvencions de la regulació OSP, tot i que actualment aquest atractiu és gairebé inexistent.

Així doncs, s'hi va establir Vueling, oferint d'aquesta manera una visió de lliure mercat a la regió, tot i que es tracta d'una falsa visió, ja que el caràcter de la OSP, tot i tenir com a objectiu l'obertura del mercat, el resultat obtingut no és del nivell esperat.

Actualment, l'any 2015, AirEuropa ha entrat a operar rutes interinsulars, tot i que només ofereix les rutes entre les illes menors i Mallorca (Menorca-Palma i Eivissa-Palma), a excepció d'alguns enllaços entre Menorca i Eivissa via Madrid. AirEuropa proposava vols econòmics en aquestes rutes, tot i que en la realitat els preus són molt similars als ja establerts per les altres companyies.

Per tant, com a conseqüència d'aquest fet i de que el caràcter de la regulació OSP és menys fort que anys enrere, es pot dir que existeix una progressiva obertura del mercat i una major competència en el mercat interinsular. Però, no existeix una total competència de lliure mercat, regida per la llei de la oferta i la demanda, sinó que encara es regeix per les regulacions de preus i la obligació de servei públic.

### 4.3 TAXES AEROPORTUÀRIES

En aquest apartat s'analitzen les principals taxes aeroportuàries en els aeroports balears i es comparen amb els canaris, ja que les característiques d'ambdós són molt similars. Tant les Balears com les Canàries són illes, les quals la seva principal activitat econòmica és el turisme. A més la oferta turística es basa en ambdós casos en l'atractiu de sol i platja.

També comparteixen característiques estructurals de la demanda, com per exemple el caràcter estacional que defineix aquests dos territoris. Si bé és cert que en el cas de Canàries, l'estacionalitat no és tant abrupte, a causa principalment de les temperatures càlides durant tot l'any que els permeten mantenir aquesta oferta de turisme basada en sol i platja durant gran part de l'any.

Per a realitzar aquesta anàlisi, es prenen com a magnituds les següents taxes:

- Taxa d'aterratge: fa referència al preu a pagar per fer ús de la pista d'aterratge, expressada en euros per tonelada i quantitat mínima per operació.
- Taxa de servei de trànsit d'aeròdrom: fa referència al preu a pagar per fer ús de les rampes de rodatge dels aeroports, expressada en euros per tonelada i quantitat mínima per operació.
- <sup>6</sup> Taxa de passatgers: fa referència al preu a pagar per a fer ús de la infraestructura de l'aeroport per part del passatger (ex. Terminal), expressada en euros per passatger de sortida.
- <sup>6</sup> Taxa de PMR (persona de mobilitat reduïda): fa referència al preu a pagar per fer ús dels serveis d'acompanyament de persones amb mobilitat reduïda, expressada en euros per passatger de sortida.
- <sup>(6)</sup> Taxa de seguretat: fa referència al preu a pagar per fer ús dels serveis de control de seguretat dels aeroports, expressada en euros per passatger de sortida.

---

<sup>6</sup> L'import d'aquestes prestacions podrà repercutir-se als passatgers en el bitllet.

ANÀLISI DE LA SITUACIÓ ACTUAL EN ELS VOLS INTERINSULARS DE BALEARS

La tendència seguida per a fixar l'import de les taxes va en funció de la mida de l'aeroport i el trànsit d'aquests. Per tant els aeroports amb més trànsit, com Palma o Gran Canaria tenen unes taxes més elevades, mentre que els aeroports amb menys trànsit tenen unes taxes més baixes.

El següent Taula mostra les taxes d'aterratge i servei de trànsit d'aeròdrom per a vols nacionals, sense incloure els interilles. En aquest cas els aeroports com Palma tenen unes taxes d'aterratge de 6,01€ per tonelada, i una quantitat mínima per operació de 83,12€. Eivissa i Menorca tenen unes taxes d'aterratge de 5,04€ per tonelada i una quantitat mínima per operació de 12,46€.

En quant a les taxes per servei de trànsit d'aeròdrom Palma té unes taxes de 3,45€ per tona i una quantitat mínima de 51,66€. Menorca i Eivissa les tenen de 3,17€ per tona i una quantitat mínima per operació de 7,84€.

Aeropuerto	ATERRIZAJE		SERVICIO TRANSITO AERÓDROMO	
	€ por Tm	Cuantía mínima por operación €	€ por Tm	Cuantía mínima por operación €
Gran Canaria, Tenerife Sur y Palma de Mallorca	6,011355	83,12	3,459457	51,66
Fuerteventura, Ibiza, Lanzarote, Menorca, y Tenerife Norte	5,043582	12,46	3,174819	7,84
La Palma	3,694284	9,20	2,485117	6,18
Ceuta, Hierro, La Gomera, Melilla y Son Bonet.	2,438041	4,98	2,112896	4,31

<sup>7</sup> Taula IV.1 – Taxes aterratge i servei de trànsit en aeròdrom per a vols nacionals

A continuació es mostren les taxes per als vols interilles, tant a Balears com a Canàries. En aquest cas Palma té unes taxes d'aterratge de 2,12€ per tonelada, i una quantitat mínima per operació de 29,34€. Eivissa i Menorca tenen unes taxes d'aterratge de 1,78€ per tonelada i una quantitat mínima per operació de 4,40€.

En quant a les taxes per servei de trànsit d'aeròdrom Palma té unes taxes de 3,45€ per tona i una quantitat mínima de 51,66€. Menorca i Eivissa les tenen de 3,17€ per tona i una quantitat mínima per operació de 7,84€.

Es pot apreciar com les taxes d'aterratge són més baixes per als vols interilles, això és degut possiblement a l'objectiu d'incentivar aquest tipus de vols.

Aeropuerto	ATERRIZAJE		SERVICIO TRANSITO AERÓDROMO	
	€ por Tm	Cuantía mínima por operación €	€ por Tm	Cuantía mínima por operación €
Gran Canaria, Tenerife Sur y Palma de Mallorca	2,121655	29,34	3,459457	51,66
Fuerteventura, Ibiza, Lanzarote, Menorca, y Tenerife Norte	1,780088	4,40	3,174819	7,84
La Palma	1,303865	3,25	2,485117	6,18
Hierro, La Gomera y Son Bonet.	0,860485	1,76	2,112896	4,31

<sup>7</sup> Taula IV.2 – Taxes aterratge i servei de trànsit en aeròdrom per a vols interilles



#### 4.4 EL TURISME A LES BALEARS

El sector turístic a Balears representa aproximadament el 50% del Producte Interior Brut (PIB) de la regió. Actualment arriben un total de 13,5 milions de turistes a l'any, dels quals 11,3 milions són turistes estrangers i 2,2 milions són nacionals.

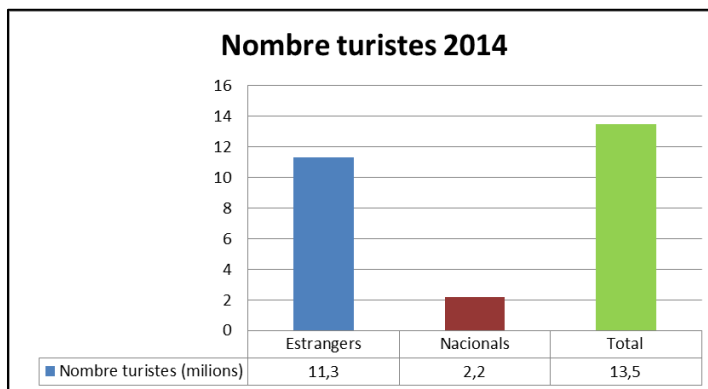


Figura IV.3 – Nombre de turistes any 2014

El fet de que el sector turístic representi un percentatge tant elevat dins d'una regió petita, tant per superfície com per volum d'habitants, fa que la relació entre les variacions en les activitats turístiques i el conjunt de l'economia de la regió sigui molt elàstica. És a dir, un decreixement en algun dels factors provinents de l'activitat turística, com per exemple que disminueixi el nombre de turistes o que aquests gastin menys en el territori, provoca que decreixi la producció d'empreses directament relacionades amb aquesta activitat (transports, restauració, hostaleria), repercutint directament en l'economia global de la comunitat.

Per tant, cal tenir en compte la gran importància del turisme, que fa que el segment de mercat més potencial per als vols interilles sigui precisament el passatger d'oci. Així doncs, una de les possibles iniciatives que es podrien dur a terme per part dels operadors turístics seria la oferta de paquets de viatges en que el turista realitzés part de la seva estància a Eivissa i l'altra part a Menorca, de forma que es produiria un augment de la demanda per als vols que connecten les illes menors, sobretot en temporada d'estiu. Però per a poder establir aquestes ofertes turístiques és necessari crear rutes directes entre ambdues illes, ja que de no ser així no existiria pràcticament demanda.

Aquesta proposta de "vacances partides" podria produir un reforç de la demanda, però incentivaria el moviment de passatgers en la temporada d'estiu, bàsicament. Per tant, és interessant també activar la iniciativa del sector hotelier en la temporada d'hivern, el que suposa aprofitar els diferents recursos que ofereixen les illes i convertir-los en atractius turístics.

Com exposa Luís Alejandro, Conseller de mobilitat i projectes al Consell Insular de Menorca, en la entrevista que se li ha realitzat per a aquest treball<sup>8</sup>, el Consell de Menorca està dut a terme campanyes per donar a conèixer altres aspectes de l'illa per atraure turistes amb ofertes diferents a la clàssica "sol i platja". Per exemple, s'està posant molt èmfasi en promocionar el Camí de Cavalls, un camí rural que envolta la illa vorejant la costa i que pot ser practicat en qualsevol època de l'any. Per tant el sector hoteler pot aprofitar aquest recurs per atraure un tipus de turista que busca la tranquil·litat i realitzar esport en la natura, el qual avui dia està molt de moda i és un segment en auge.

Per altra banda es pretén també promocionar la història de la illa, donant a conèixer els seus principals emplaçaments històrics, com la Illa del Rei, el Lazareto, la fortalesa de la Mola, el Fort Marlborough i sobretot els nombrosos assentament talaiòtics dels que gaudeix l'illa. D'aquesta manera el sector hoteler podria incentivar l'arribada de turistes en temporada d'hivern adaptant l'actual oferta, dirigida bàsicament al turista de platja, per redirigir-la segons la temporada cap a altres segments de consumidors i oferint paquets d'excursions per donar a conèixer les altres possibilitats de les illes.

Oferint aquestes diverses possibilitats es podria incentivar també el turista regional, és a dir turistes de les altres illes, ja que se'ls oferirà activitats o interessos diferents dels que poden trobar a les seves illes.

<sup>8</sup> Consultar l'Annex I.

#### 4.5 LA DEMANDA POTENCIAL

En aquest apartat es descriu l'origen de la demanda potencial. No es tracta de realitzar càlculs econòmics, sinó de descriure a partir de quines iniciatives es pot arribar a incentivar la demanda i degut a això establir una ruta directa entre les illes menors.

La demanda potencial ve donada pel descobriment, promoció i explotació de noves oportunitats i activitats, enfocades sobretot, en el cas de les Balears, de cara al sector turístic. Es tracta de trobar de quins recursos disposen les illes per a generar activitats econòmiques tant locals com interilles. Així doncs és important incentivar la creació d'activitats i el desenvolupament de projectes amb interacció entre les illes, per tal de fomentar a l'hora un major nombre de desplaçaments. No obstant, disposar de les facilitats de desplaçaments es pot considerar una condició necessària per a dur a terme les activitats que es pretén incentivar. És a dir, si bé és cert que només incentivant el desenvolupament de projectes en aquest sector no és garantia d'èxit, sinó que una millora en la xarxa de transport aeri entre les illes produiria una major facilitat per al desenvolupament econòmic en si. Aquí és on es pot parlar de les opcions reals, per a crear una sinèrgia de projectes. La teoria d'opcions reals analitza les oportunitats que trobem associades a projectes d'inversió aplicant, adaptada, la metodologia de les opcions financeres. Una opció de compra és l'oportunitat de comprar un actiu (actiu subjacent) per un preu determinat (preu d'exercici) en una data determinada (opció de compra europea) o bé durant un període determinat (opció de compra americana). A la vegada, una opció de venda és l'oportunitat de vendre un actiu per un preu determinat igualment en una data especificada o durant un període. En l'anàlisi de projectes, les opcions de compra s'apliquen per estudiar oportunitats que apareixen si es duu a terme un nou projecte. Les opcions de venda s'apliquen principalment per a introduir en l'anàlisi d'inversions les possibilitats d'abandonar un projecte recuperant una determinada quantitat. Tot i que, des de la perspectiva del món empresarial, les oportunitats que s'estudien són les que pot captar l'empresa que endega el projecte, des de la perspectiva de l'economia general s'ha de considerar igualment les oportunitats que es generen per altres agents econòmics diferents del responsable del projecte bàsic.

Sigui el cas d'una nova ruta aèria. Per a la companyia aèria pot existir una oportunitat d'inversió si, en un període determinat (dos anys per exemple), es pot ampliar el nombre de vols si la ruta té èxit. És el que s'anomenaria una opció d'expansió. A la vegada, existeix una opció de venda si la ruta no té èxit, ja que l'avió o els avions que s'haurien comprat es podrien destinar a altres rutes o vendre a altres companyies. És el que se'n diu una opció d'abandonament. Com s'ha apuntat, les dues zones connectades podran desenvolupar noves oportunitats de negoci que poden considerar com opcions reals associades al projecte. D'aquestes oportunitats en gaudiran els agents econòmics de les zones connectades i, indirectament, la companyia en la mesura en que contribueixin positivament a l'exercici de l'opció d'expansió<sup>9</sup>.

<sup>9</sup> Una introducció a les opcions reals s'exposa al capítol 22 del text de Richard A. Brealey, Stewart C. Myers i Franklin Allen *Corporate Finance* (8ª edició). McGraw-Hill Irwin: Nova York, 2006.

Es proposen diversos casos per a exemplificar el descrit en aquest apartat:

- Promoció dels recursos de les illes: Les Balears gaudeixen de molts recursos a banda del conegudíssim “sol i platja”. Seria interessant promocionar aquests diversos recursos per atraure a altres segments de mercat o tipologies de turistes. Es podrien promocionar els recursos naturals de les illes per atraure al turisme de naturalesa, com per exemple el Camí de Cavalls de Menorca. També es poden promocionar els aspectes culturals del folklore balear o la seva història i els seus monuments com fortaleses, catedral, edificis històrics o poblats talaiòtics, molt presents en totes les illes. Altres aspectes culturals com són l’art o la música també atrauria a un tipus de turista que busca el descobriment d’experiències relacionades amb la cultura. Per exemple es podrien desenvolupar projectes de festivals de música o d’arts plàstiques, que juntament amb la màgia que desprèn el paisatge “tropical” i illenc. En aquest aspecte Eivissa pot oferir una gran gamma de propostes aprofitant la seva història com a punt del naixement de nous moviments socials i artístics, com per exemple el moviment hippie o el conegut drag-queen, també molt present a l’illa.
- Opcions reals: Podria tractar-se del desenvolupament d’un projecte com pot ser la creació d’una ruta directa entre Eivissa i Menorca que aporta flexibilitat, rapidesa i comoditat a l’hora de desplaçar-se d’una illa a una altra. Aquest projecte és possible que no reporti rendibilitat a curt termini, però si no existeix és molt difícil desenvolupar-ne d’altres, com per exemple els acords amb teleoperadors per tal de que ofereixin paquets de vacances d’estància compartida, és a dir que part de la estància es realitzi en una illa i una altra part en una altra. Com s’ha assenyalat, un dels tipus més freqüents d’opcions reals és l’oportunitat de desenvolupar una inversió futura que queda condicionada al fet d’haver dut a terme una inversió preliminar. La inversió futura es durà a terme només si, en el seu moment, resulta creadora de valor. No obstant, per a disposar d’aquesta és important, també, que les illes ofereixin opcions d’entreteniment diferents entre elles, per tal de que el turista que realitzi aquest tipus d’estància experimenti diferents aspectes de les illes.
- Aprofitament d’infraestructures: Molt lligat amb la promoció dels recursos de les illes es troba l’aprofitament de les infraestructures hoteleres per a poder oferir serveis en temporada baixa, és a dir, en temporada d’hivern. Hi ha certs tipus de turisme, com el de naturalesa el qual és idoni, per les característiques de les illes, que es realitzi a l’hivern, com pot ser el realitzar el Camí de Cavalls de Menorca. A l’hivern hi ha menys gent, per tant més tranquil·litat, i les temperatures són suaus però no fa la calor feixuga de l’estiu, que en moltes ocasions impossibilita el fer senderisme.

## CAPITOL V

### Conclusions

A l'anàlisi de l'evolució del sector aeri a les Balears realitzat al capítol I es pot concloure que en general la tendència ha estat un decreixement poc acusat tant en el cas d'Eivissa com en el de Menorca, però en el cas de Palma s'ha experimentat una certa estabilitat però a partir dels anys 2010/2011 el nombre, tant d'operacions com de passatgers o rutes, ha baixat amb més força. Tot i així, en els últims anys tot indica que s'està produint una tímida recuperació, ja que para el decreixement però es creix a un ritme molt pausat.

En els tres casos, Eivissa és la illa que s'ha mantingut més estable i que al final experimenta un creixement més destacable, per tant és la illa amb la tendència a créixer més en un futur, en comparació a Palma i Menorca.

En quant als passatgers residents, en aquest mateix capítol, s'exposa com en els vols interilles hi ha un elevat nombre de passatgers que resideixen a l'arxipèlag, entre un 60% i un 80% depenen de la illa. Això planteja la qüestió de que per poder augmentar el nombre de passatgers en aquestes rutes es podria incentivar el desplaçament turístic, ja que és el segment menys explotat o amb menys pes de la xarxa de rutes regionals de Balears.

En el capítol II es menciona el marcat caràcter estacional de les illes Balears, tenint un trànsit de inferior al 50% en la temporada d'hivern en comparació amb la estival. També dona informació sobre el tipus de passatger més comú en la regió, el passatger d'oci o turista. Que la major part del trànsit anual es concentri a l'estiu indica que el principal motiu de l'arribada d'aquests turistes és la oferta de "sol i platja". Per això es planteja la possibilitat de promocionar altres recursos i atractius turístics de les illes per incentivar l'arribada de turistes en temporada d'hivern.

També es fa referència a les característiques demogràfiques que presenten les illes, les qual indiquen que la població és petita, per tant la demanda potencial en quant a passatgers residents és molt baixa. Això reforça la proposta d'incentivar els passatgers d'oci internacionals o provinents de la península.

En quant a la legislació actual, fent referència a la Obligació de Servei Públic (OSP), s'exposa la possible ineficàcia d'aquesta regulació, plantejant la possibilitat de si realment és necessària en la seva forma actual o caldria desenvolupar una regulació de les rutes més adient a la situació actual del sector i adaptada a les característiques de la comunitat autònoma i les propostes turístiques que si puguin realitzar.

En el capítol III s'analitzen les rutes interilles individualment, les seves freqüències de vols i els preus que s'ofereixen. Es pot observar en aquesta anàlisi com existeixen rutes directes entre Palma i les illes menors, però no entre aquestes últimes. Això porta a plantejar la proposta de crear una xarxa de rutes triangular amb vols directes entre les tres illes. Un fet important és que les rutes que realitzen alguna escala, és a dir que no són vols directes, per a qualsevol de les tres illes, tenen un temps de durada molt elevat, produint un cert rebuig a comprar aquests trajectes per part dels passatgers. A aquest fet, se suma el que els preus d'aquests vols amb

## ANÀLISI DE LA SITUACIÓ ACTUAL EN ELS VOLS INTERINSULARS DE BALEARS

escala són molt alts, agreujant percepció per part de la població de que no es disposa d'un servei de transport interilles adequat.

El capítol IV exposen els principals factors externs que repercuteixen en la proposta de la xarxa triangular de Balears. Principalment s'indiquen quines característiques del transport incideixen en la proposta i si són adequats o no per dur-la a terme. Les principals conclusions d'aquest capítol són:

- La principal activitat econòmica de les Balears és el turisme.
- Aquest turisme té un marcat caràcter estacional.
- La competència en el sector de transport aeri comença a obrir-se tot i que encara no es regeix per les lleis de lliure mercat.
- Les taxes aeroportuàries són les mateixes que per a aeroports en territoris amb les mateixes característiques que Balears.
- El turisme és majoritàriament internacional.
- Existeixen poques iniciatives per fomentar l'arribada de diferents tipus de turistes.
- Els recursos alternatius de les illes estan desaprofitats, ja que no existeix una adequada promoció d'aquests més enllà de les platges i el clima.

En conclusió, el sector del transport aeri entre les illes es troba en una situació d'estancament, tant a nivell de volum de magnituds (passatgers, operacions, etc.) com a nivell legislatiu. La recuperació és molt difícil si no es busquen alternatives per a potenciar l'arribada de passatgers i la mobilitat d'aquests entre les illes. Per tant es proposen alternatives per poder complir l'objectiu de creixement en els vols interilles, de forma que no només reportin una millora econòmica sobre les companyies o els aeroports, sinó que recaigui també sobre el conjunt d'habitants del territori. Per tant una millora en la xarxa de rutes entre les illes afavoriria un creixement econòmic en el conjunt de la regió. Tot i així, aquesta millora no funcionaria si no es crea una oferta turística atractiva per a altres tipologies de turistes.

Així doncs, seria interessant realitzar accions conjuntes entre els governs respectius de cada illa i les principals patronals turístiques per tal de promocionar aquests aspectes "oblidats" que poden resultar molt beneficiosos per al desenvolupament econòmic del territori. Com per exemple incentivar activitats turístiques en temporada d'hivern aprofitant les diferents característiques naturals de les illes, la seva cultura popular i la seva riquesa històrica.

## TAULA DE FONTS <sup>10</sup>

### Capítol 0

KRUGMAN, P.; WELLS, R.; OLNEY, M. (2008). *Fundamentos de Economía*. Editorial Reverté.

SALAZAR DE LA CRUZ, A. (2012). *Aeropuerto y Empresa*. Publicació pròpia.

### Capítol I - Històric de l'evolució del sector aeri a Balears

GOVERN DE LES ILLES BALEARS (2015). *Estudio conectividad aérea – Primera fase (Histórico 2004-2014)*. Conselleria de Turisme i Esports, Direcció General de Ports i Aeroports.

### Capítol II - Anàlisi de la situació actual del sector

Pàgina web d'informació turística de les Illes Balears: [www.illesbalears.es](http://www.illesbalears.es)

Pàgina web del Ministeri de Foment, referent als ports de Balears: [www.portsdebalears.com](http://www.portsdebalears.com)

Pàgina web del Govern de les illes Balears: [www.caib.es](http://www.caib.es)

Pàgina web de l'Institut Nacional d'Estadística (INE): [www.ine.es](http://www.ine.es)

Pàgina web de l'Institut d'Estadística de les Illes Balears (Ibestat): [www.ibestat.cat](http://www.ibestat.cat)

Pàgina web de comparació de dades econòmiques Datosmacro: [www.datosmacro.com](http://www.datosmacro.com)

AVIOCONSULTING; CONSELL INSULAR DE MENORCA (2014). *Estudio de las conexiones Aéreas de Menorca*.

### Capítol III - Anàlisi de les freqüències i preus dels vols interilles a Balears.

Pàgina web de cerca de vols eDreams: [www.edreams.net](http://www.edreams.net)

### Capítol IV - Anàlisi de la proposta de xarxa triangular.

*Actividad económica de Baleares (2001)*. Servicio de estudios y Publicaciones.

*Guía de tarifas 2015*. AENA.

*Observatorio de Transporte Aéreo. La competencia en el mercado español de transporte aéreo (2012)*. Fundación de Estudios de Economía Aplicada; Cátedra Fedea – Abertis.

<sup>10</sup> Totes les figures i Taulas són d'elaboració pròpia a partir de les dades trobades tant a les fonts esmentades com a la bibliografia, excepte que indiquin la procedència en el peu d'imatge.

## INDEX DE FIGURES

### **CAPITOL I**

Figura I.1 – Evolució nombre d'operacions

Figura I.2 – Evolució nombre de rutes

Figura I.3 – Evolució nombre de passatgers

Figura I.4 – Percentatge residents Eivissa

Figura I.5 – Percentatge residents Palma

Figura I.6 – Percentatge residents Menorca

Figura I.7 – Variació preus rutes insulars

### **CAPITOL II**

Figura II.1 – Nombre operacions aeroports balears

Figura II.2 – Nombre passatgers aeroports balears

Figura II.3 – Nombre passatgers residents aeroports balears

Figura II.4 – Percentatge passatgers residents sobre el total

Figura II.5 – Estacionalitat Palma

Figura II.6 – Estacionalitat Menorca

Figura II.7 – Estacionalitat Eivissa

Figura II.8 – Població de les Illes Balears

Figura II.9 – Densitat de les Illes Balears

Figura II.10 –IPC General i de Transport de les Illes Balears

Figura II.11 – Trànsit de passatgers 2004-2013 en la ruta Maó-Palma



### **CAPITOL III**

Figura III.1 – Freqüències Origen: PMI Destí: MAH

Figura III.2 – Freqüències Origen: MAH Destí: PMI

Figura III.3 – Freqüències totals per aerolínia #1

Figura III.4 – Freqüències Origen: PMI Destí: IBZ

Figura III.5 – Freqüències Origen: IBZ Destí: PMI

Figura III.6 – Freqüències totals per aerolínia #2

Figura III.7 – Freqüències Origen: MAH Destí: IBZ

Figura III.8 – Freqüències Origen: IBZ Destí: MAH

Figura III.9 – Freqüències totals per aerolínia #3

Figura III.10 – Varietat de preus conjunt de rutes #1

Figura III.11 – Preu mig conjunt de rutes #1

Figura III.12 – Varietat conjunt de rutes #2

Figura III.13 – Preu mig conjunt de rutes #2

Figura III.14 – Varietat conjunt de rutes #3

Figura III.15 – Preu mig conjunt de rutes #3

### **CAPITOL IV**

Figura IV.1 – Mapa de la proposta de xarxa triangular a Balears

Figura IV.2 – Estacionalitat any 2014

Figura IV.3 – Nombre de turistes any 2014

### **CAPITOL V**

Aquest capítol no conté cap figura.

## INDEX DE TAULAS

### **CAPITOL I**

Taula I.1 – Operacions per any 2004-2014

Taula I.2 – Rutes per any 2004-2014

Taula I.3 – Quota de mercat per a les cinc primeres rutes de Palma, Eivissa i Menorca

Taula I.4 – Passatgers per any 2004-2014

Taula I.5 – Passatgers residents Palma

Taula I.6 – Passatgers residents Eivissa

Taula I.7 – Passatgers residents Menorca

Taula I.8 – Preus per any 2008-2013 a les quatre primeres rutes amb origen Palma

Taula I.9 – Preus per any 2008-2013 a les quatre primeres rutes amb origen Menorca

Taula I.10 – Preus per any 2008-2013 a les quatre primeres rutes amb origen Eivissa

### **CAPITOL II**

Aquest capítol no conté cap Taula.

### **CAPITOL III**

Taula III.1 – Freqüències AirEuropa per al conjunt de rutes #1

Taula III.2 – Freqüències AirNostrum per al conjunt de rutes #1

Taula III.3 – Freqüències Iberia, vols directes per al conjunt de rutes #1

Taula III.4 – Freqüències Iberia, vols amb escala per al conjunt de rutes #1

Taula III.5 – Freqüències Vueling per al conjunt de rutes #1

Taula III.6 – Freqüències totals per al conjunt de rutes #1

Taula III.7 – Freqüències AirEuropa, vols directes per al conjunt de rutes #2

Taula III.8 – Freqüències AirNostrum per al conjunt de rutes #2

Taula III.9 – Freqüències Iberia, vols directes per al conjunt de rutes #2

Taula III.10 – Freqüències AirBerlin per al conjunt de rutes #2

Taula III.11 – Freqüències AirEuropa, vols amb escala per al conjunt de rutes #2

ANÀLISI DE LA SITUACIÓ ACTUAL EN ELS VOLS INTERINSULARS DE BALEARS

Taula III.12 – Freqüències Iberia, vols amb escala per al conjunt de rutes #2

Taula III.13 – Freqüències Vueling per al conjunt de rutes #2

Taula III.14 – Freqüències totals per al conjunt de rutes #2

Taula III.15 – Freqüències AirEuropa per al conjunt de rutes #3

Taula III.16 – Freqüències AirNostrum per al conjunt de rutes #3

Taula III.17 – Freqüències Iberia, escala BCN per al conjunt de rutes #3

Taula III.18 – Freqüències Iberia, escala PMI per al conjunt de rutes #3

Taula III.19 – Freqüències Vueling per al conjunt de rutes #3

Taula III.20 – Freqüències totals per al conjunt de rutes #3

Taula III.21 – Preus AirEuropa per al conjunt de rutes #1

Taula III.22 – Preus AirNostrum per al conjunt de rutes #1

Taula III.23 – Preus Iberia per al conjunt de rutes #1

Taula III.24 – Preus Vueling per al conjunt de rutes #1

Taula III.25 – Varietat de preus per al conjunt de rutes #1

Taula III.26 – Preus Iberia per al conjunt de rutes #2

Taula III.27 – Preus AirEuropa per al conjunt de rutes #2

Taula III.28 – Preus AirNostrum per al conjunt de rutes #2

Taula III.29 – Preus Vueling per al conjunt de rutes #2

Taula III.30 – Preus AirBerlin per al conjunt de rutes #2

Taula III.31 – Varietat de preus per al conjunt de rutes #2

Taula III.32 – Preus AirNostrum per al conjunt de rutes #3

Taula III.33 – Preus AirEuropa per al conjunt de rutes #3

Taula III.34 – Preus Vueling per al conjunt de rutes #3

Taula III.35 – Preus Iberia per al conjunt de rutes #3

Taula III.36 – Varietat de preus per al conjunt de rutes #3

## **CAPITOL IV**

Taula IV.1 – Taxes aterratge i servei de trànsit en aeròdrom per a vols nacionals

Taula IV.2 – Taxes aterratge i servei de trànsit en aeròdrom per a vols interilles

## **CAPITOL V**

Aquest capítol no conté cap Taula.

## BIBLIOGRAFIA

### Llibres editats:

GARCIA LIZANA, A.; MARTIN REYES, G.; OTERO MORENO, J.M. (1996). *El impacto de los aeropuertos sobre el desarrollo económico: Métodos de análisis y aplicación al caso del aeropuerto de Málaga*. Madrid: Editorial Civitas.

HERNANDEZ LUIS, J.A. (1994). *Transporte aéreo, integración territorial y desarrollo socioeconómico en Canarias*. Santa Cruz de Tenerife: Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación de las Palmas.

SALAZAR DE LA CRUZ, A. (2006). *Introducción a la gestión económica de aeropuertos*. Fundación Aena.

MARTIN-CONSUEGRA NAVARRO, D. & ESTEBAN TALAYA, A. (2005). *Orientación al mercado en los sistemas de gestión de las empresas de transporte aéreo*. Editorial Centro de Estudios Ramón Areces.

### Estudis i Articles:

JACOB, M.; AGUILÓ, E. (2008). *La innovación en el sector turístico: el caso de Baleares*. Universitat de les illes Balears

SANTALÓ, J.; SOCORRO, M.P. (2015). *Competencia Aeroportuaria y Modelos de Privatización*. Fedea.

RODRIGUEZ PLANAS, M. (2013). *Estudio de la obligación del Servicio público en el transporte aéreo de Menorca*. Fundació Universitària del Bages.

MARTORELL CUNILL, O.; SERVERA THOMAS, L. (2009). *El transport a les Illes Balears*. Consejo Económico y Social (CES).

*Transporte aéreo y economía en Menorca (2013)*. Cercle Economia Menorca.

ARIADNA CONSULTORES (2009). *Estudio del tráfico aéreo doméstico en España*.

ZAMBRANA MORAL, P. (2008). *Aspectos económicos del contrato de transporte de pasajeros por aire con incidencia en el sector turístico*. Revista Europea de Derecho de la Navegación Marítima y Aeronáutica.

*Coyuntura de las compañías en el mercado aéreo en España (2014)*. Dirección General de Aviación Civil (DGAC); Ministerio de Fomento.

*Tráfico comercial en los aeropuertos españoles (2014)*. Dirección General de Aviación Civil (DGAC); Ministerio de Fomento.

## ANNEX I

### **Entrevista a Luís Alejandro Sintés, Conseller i vicepresident segon de mobilitat i projectes del Consell insular de Menorca, General d'exèrcit i President de la Fundació Hospital Illa del Rei, abril 2015.**

Com observen des del Consell la situació dels vols interilles de Balears?

- Actualment el cas que més ens ocupa és la propera entrada de la companyia AirEuropa per operar la ruta amb Palma. El que més em preocupa és que no oferirà un benefici real per als residents de Menorca, sinó tot el contrari, beneficiarà molt als passatgers estrangers. S'ha de tenir en compte que AirEuropa forma part del grup Grupalia, és a dir, que el seu principal objectiu, des del meu punt de vista, és beneficiar el mercat de touroperadors. Per suposat, no és perjudicial, però al operar només en temporada estival, no beneficiarà gaire a la competència en temporada d'hivern.

Observen que existeixi una necessitat latent per a vols interilles per part de la ciutadania de Menorca?

- A Menorca som al voltant de 95.000 habitants, d'aquest una massa crítica de 70.000, és a dir, les persones que podrien demandar aquests serveis de transport, i en un futur serà molt difícil que augmenti. Menorca creix a un ritme del 0,8%. És un volum molt petit com per a poder generar un benefici atractiu per a moltes companyies. Un altre dels problemes als que ens afrontem és a la falta d'iniciativa de les empreses locals. Per exemple el sector hotelier actualment, no és capaç d'adaptar-se a la temporada d'hivern. Des del Consell estem intentar fomentar atractius turístics més enllà del sol i platja. Volem donar a conèixer la nostra història i els nostres paisatges naturals, com el camí de cavalls, que atrauria a un tipus de turista diferent. Però les empreses hoteleres no aconsegueixen veure-hi una sortida viable, per tant és molt difícil alleugerir la càrrega de la estacionalitat.

S'han dut a terme accions per tal de millorar aquesta situació?

- La falta d'iniciativa és generalitzada, o podríem dir-li falta d'interès, tal com he comentat abans. Si bé s'ha realitzat algun estudi del marc jurídic i regulatiu del sector aeri. Recentment hem realitzat un estudi de la declaració d'obligació de servei públic, OSP, exposant els resultats que s'han obtingut fins al moment.

Quina opinió tenen les aerolínies sobre aquesta situació del sector en la regió?

- Cada companyia té la seva pròpia cultura organitzativa i els seus objectius, que poques vegades coincideixen amb els nostres o amb els objectius socials que volem fomentar i treballar. Així doncs, és difícil coordinar-se completament amb les companyies, com Vueling o AirEuropa per posar un exemple.

## ANÀLISI DE LA SITUACIÓ ACTUAL EN ELS VOLS INTERINSULARS DE BALEARS

A part dels estudis realitzats, quines facilitats pot aportar l'administració per millorar la situació?

- Realment poca cosa podem fer. El Consell no té competències en l'àmbit de transport aeri, no podem modificar legislacions ni crear-ne de noves. Però si que tenim responsabilitats socials i podem proposar algun tipus de solució o exposar les nostres idees a partir de les necessitats que observem necessàries. Que les nostres propostes es duguin a terme és molt més complicat, ja que depèn del Ministeri de Foment.