

# Los Servicios Aéreos en las Islas: El caso de las Baleares

Memoria del Trabajo de Fin de Grado  
Grado en Gestión Aeronáutica

realizado por  
Carlota Tutor Vizcaíno

y dirigido por  
Anna Matas Prat

Escuela de Ingeniería  
Sabadell, 9 de Julio de 2015.



El sotasignat, .....Anna Matas Prat.....

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 ....Carlota Tutor Vizcaíno.....

I per tal que consti firma la present.

Signat: .....

Sabadell, ...9.....de.....Juliol.....de 2015.....

## Hoja de Resumen – Trabajo de Final de Grado de la Escuela de Ingeniería

### Título del Trabajo de Final de Grado:

*“Los Servicios Aéreos en las Islas: El caso de las Baleares.”*

*“Els serveis Aeris a les Illes: El cas de les Balears”*

*“Air Transport Services in islands: the case of The Balearics”*

**Autor[a]:** Carlota Tutor Vizcaíno

**Fecha:** Julio 2015

**Tutor[a]/s[es]:** Anna Matas Prat

**Titulación:** Grado en Gestión Aeronáutica

### Resum

El transport aeri en zones remotes és un tema que no s’ha estudiat en profunditat al territori espanyol per no ser de vital importància en el correcte funcionalment del servei en la seva totalitat. Encara que si ho és pels residents d’aquestes zones com també per a aquells que desitgin viatjar a aquest punt com a destí. Per aquest motiu, en aquest projecte es tracta aquesta qüestió, en el cas de les Illes Balears, explicant més a més quines són les mesures que han estat aplicades per a pal·liar els efectes que té el fet de ser una comunitat autònoma tan turística i que depèn tant de l’estacionalitat que la caracteritza.

**Paraules clau:** transport aeri, zones remotes, estacionalitat.

### Resumen

El transporte aéreo en zonas remotas es un tema que no ha sido estudiando en profundidad en el territorio español por no ser de vital importancia para un correcto funcionamiento del servicio en su totalidad. Aunque si lo es para aquellos residentes de estas zonas como también para los que desean viajar a ese punto como destino. Por eso, en este proyecto se trata dicha cuestión, en el caso de las Islas Baleares, explicando además las medidas que han sido tomadas para paliar los efectos que tiene el hecho de ser una comunidad autónoma tan turística y que depende tanto de la estacionalidad que la caracteriza.

**Palabras clave:** transporte aéreo, zonas remotas, estacionalidad.

### Abstract

Air transport in remote regions is an issue that has not been entirely studied in the Spanish territory for not being a critical part in the performance at the whole service. Even that, it is important for the residents of this areas as well as for those wishing to travel to that destination. Therefore, in this project it is dealt for the Balearic Islands case, and also explained that measures that have been applied to mitigate the effects of the fact that this autonomous region economy depends on the tourism that it has furthermore the seasonality that characterizes.

**Key words:** air transport, remote regions, seasonality

## Índice

<b>Hoja de Resumen – Trabajo de Final de Grado de la Escuela de Ingeniería.....</b>	<b>3</b>
<b>Índice de Ilustraciones .....</b>	<b>5</b>
<b>Índice de Tablas.....</b>	<b>6</b>
<b>1. Introducción .....</b>	<b>7</b>
<b>2. Estudio de la normativa en vigor .....</b>	<b>8</b>
2.1 Normativa Internacional .....	12
2.2 Normativa Europea .....	14
2.3 Normativa Española y Balear .....	17
2.3.1 Obligaciones de Servicio Público.....	20
2.3.2 Descuento de Residente.....	26
2.4 Consecuencias.....	27
<b>3. Revisión de la literatura .....</b>	<b>28</b>
3.1 Casos Europeos .....	28
3.2 Caso Balear y Canario.....	29
<b>4. Análisis de las características de la oferta y la demanda .....</b>	<b>30</b>
4.1 Análisis previo. Situación antes y después de Spanair.....	30
4.2 Caracterización principal de las rutas .....	32
4.2.1 Compañías.....	33
4.2.2 Frecuencia de vuelos. Diferencia entre temporadas .....	37
4.2.3 Tarifas.....	47
4.2.4 OSP en la ruta Madrid - Menorca.....	51
4.2.5 Pasajeros residentes sobre el total .....	52
4.3 Repercusión en los medios de comunicación del problema.....	52
<b>5. Identificación de los problemas en el caso de las Islas Baleares. ....</b>	<b>54</b>
5.1 Ruta Menorca (MAH) – Ibiza (IBZ).....	54
5.2 Ruta Menorca (MAH) – Palma de Mallorca(PMI).....	55
5.3 Evolución del tráfico interinsular .....	57
5.4 Ruta Menorca (MAH) – Madrid (MAD) .....	59
5.5 Posibles respuestas a problemas planteados de tráfico interinsular .....	60
<b>6. Conclusiones.....</b>	<b>62</b>
<b>7. Bibliografía .....</b>	<b>65</b>
<b>Anexo I – Disposiciones Generales, Ministerio de Fomento. Jueves 4 de Diciembre 2003.....</b>	<b>68</b>
<b>Anexo II- Disposiciones Generales, Ministerio de Fomento. Sábado 19 Abril 2008 .....</b>	<b>68</b>
<b>Anexo III- Disposiciones Generales, Ministerio de Fomento. Lunes 23 Julio 2012 .....</b>	<b>68</b>
<b>Anexo IV- Disposiciones Generales, Ministerio de Fomento. Viernes 14 Marzo de 2014.....</b>	<b>68</b>

## Índice de Ilustraciones

<i>Ilustración 1 Rutas en Obligación de Servicio Público. EUROPA</i> .....	14
<i>Ilustración 2 Red de Aeropuertos AENA</i> .....	17
<i>Ilustración 3 Ranking de Comunidades Autónomas por movimiento de pasajeros Agosto y Diciembre 2014</i> .....	19
<i>Ilustración 4. Cuota de los principales Aeropuertos Españoles. Febrero 2015. Fuente AENA S.A</i> .....	30
<i>Ilustración 5 Gráfico de las Operaciones que se realizan en el Aeropuerto de Palma de Mallorca</i> .....	38
<i>Ilustración 6 Gráfico de las Operaciones que se realizan en el Aeropuerto de Menorca</i> .....	40
<i>Ilustración 7 Gráfico de las Operaciones que se realizan en el Aeropuerto de Ibiza</i> .....	41
<i>Ilustración 8 Evolución del tráfico de pasajeros en el Aeropuerto de Palma de Mallorca</i> .....	43
<i>Ilustración 9 Evolución del tráfico de pasajeros en el Aeropuerto de Menorca</i> .....	44
<i>Ilustración 10 Evolución del tráfico de pasajeros en el Aeropuerto de Ibiza</i> .....	45
<i>Ilustración 11 Correlación entre viajeros, operaciones y viajeros/operación de los Aeropuertos del Archipiélago Balear</i> .....	46
<i>Ilustración 12 Tarifas desde el Aeropuerto de Palma de Mallorca a destinos seleccionados</i> .....	48
<i>Ilustración 13 Tarifas desde el Aeropuerto de Menorca a destinos seleccionados</i> .....	49
<i>Ilustración 14 Tarifas desde el Aeropuerto de Ibiza a destinos seleccionados</i> .....	50
<i>Ilustración 15 Evolución del tráfico de pasajeros en la ruta MAH-IBZ</i> .....	54
<i>Ilustración 16 Evolución del tráfico de pasajeros de la ruta MAH-IBZ</i> .....	55
<i>Ilustración 17 Evolución del tráfico de pasajeros ruta MAH-PMI</i> .....	55
<i>Ilustración 18 Evolución del tráfico de pasajeros ruta MAH-PMI</i> .....	55
<i>Ilustración 19 Evolución del tráfico Interbalear</i> .....	57
<i>Ilustración 20 Evolución de la Ruta MAH-MAD Operaciones</i> .....	59
<i>Ilustración 21 Tráfico Operaciones en la ruta MAH-MAD</i> .....	59

## Índice de Tablas

<i>Tabla 1 Ranking de Comunidades Autónomas por movimiento de pasajeros Diciembre 2014 .....</i>	<i>18</i>
<i>Tabla 2 Ranking de Comunidades Autónomas por movimiento de pasajeros Agosto 2014 .....</i>	<i>18</i>
<i>Tabla 3 Compañías que operaron en 2014 en el Aeropuerto de Palma de Mallorca. Fuente: Aena Estadísticas.....</i>	<i>33</i>
<i>Tabla 4 Aeropuertos destino a los que se puede acceder desde el aeropuerto de Palma de Mallorca. Fuente: Aena Estadísticas.....</i>	<i>34</i>
<i>Tabla 5 Compañías que operaron en el año 2014 en el aeropuerto de Menorca. Fuente: Aena Estadísticas .....</i>	<i>35</i>
<i>Tabla 6 Destinos a los que se puede acceder desde el aeropuerto de Menorca. Fuente: Aena Estadísticas .....</i>	<i>35</i>
<i>Tabla 7 Compañías que operan en el aeropuerto de Ibiza. Fuente: Aena Estadísticas .....</i>	<i>36</i>
<i>Tabla 8 Destinos a los que se puede acceder desde el aeropuerto de Ibiza. Fuente: Aena Estadísticas ....</i>	<i>36</i>
<i>Tabla 9 Operaciones que se realizan en el Aeropuerto de Palma de Mallorca. Fuente: Aena Estadísticas</i>	<i>37</i>
<i>Tabla 10 Operaciones Realizadas en cada una de las temporadas. Aeropuerto de Palma de Mallorca....</i>	<i>38</i>
<i>Tabla 11 Operaciones Aeropuerto de Menorca. Fuente: Aena Estadísticas.....</i>	<i>39</i>
<i>Tabla 12 Operaciones realizadas en cada una de las temporadas. Aeropuerto de Menorca .....</i>	<i>39</i>
<i>Tabla 13 Operaciones Aeropuerto de Ibiza. Fuente: Aena Estadísticas.....</i>	<i>40</i>
<i>Tabla 14 Operaciones Realizadas en cada una de las temporadas. Aeropuerto de Palma de Mallorca....</i>	<i>41</i>
<i>Tabla 15 Evolución del tráfico de pasajeros en el Aeropuerto de Palma de Mallorca. Fuente: Aena Estadísticas.....</i>	<i>42</i>
<i>Tabla 16 Evolución del tráfico de pasajeros en el Aeropuerto de Menorca. Fuente: Aena Estadísticas.....</i>	<i>44</i>
<i>Tabla 17 Evolución del tráfico de pasajeros en el Aeropuerto de Ibiza. Fuente: Aena Estadísticas .....</i>	<i>45</i>
<i>Tabla 18 Tarifas desde el Aeropuerto de Palma de Mallorca a destinos seleccionados .....</i>	<i>47</i>
<i>Tabla 19 Tarifas desde el Aeropuerto de Menorca a destinos seleccionados .....</i>	<i>49</i>
<i>Tabla 20 Tarifas desde el Aeropuerto de Ibiza a destinos seleccionados .....</i>	<i>50</i>
<i>Tabla 21 Pasajeros residentes y no residentes en las rutas indicadas. 2011.....</i>	<i>52</i>
<i>Tabla 22 Pasajeros residentes y no residentes en las rutas indicadas. 2012.....</i>	<i>52</i>
<i>Tabla 23 Tráfico de pasajeros Residentes interinsular .....</i>	<i>57</i>
<i>Tabla 24 Tráfico de pasajeros No residentes interinsular.....</i>	<i>58</i>

## 1. Introducción

Este trabajo tiene como objetivo principal el de analizar las dificultades que presenta el **transporte aéreo en territorio insular**, escogiendo como caso de estudio el de las **Islas Baleares**, siendo una zona que presenta particularidades muy específicas como el hecho de ser principalmente turística.

En un contexto de competencia, se debe estudiar si el mercado es suficientemente amplio para ofrecer una calidad de oferta de vuelos – frecuencia, destinos y precio – que garantice una conectividad adecuada para el desarrollo económico de la zona. En caso de que el mercado no lo garantice, se analizará la eficacia de las medidas disponibles para promover la oferta del Servicio. En particular se estudiará el efecto de las medidas establecidas por el gobierno Español en relación con las Islas Baleares, teniendo en cuenta la fuerte estacionalidad derivada del turismo.

Los servicios de **transporte aéreo** son un factor clave en el sistema de **transporte en regiones remotas**, permitiendo a los recursos humanos y naturales ser utilizados de forma más eficiente. Se trata de un transporte muy importante para los viajes de larga distancia y para conectar áreas remotas con el resto del mundo. En algunos casos, el transporte aéreo forma parte de un producto intermedio de las empresas o industrias. Realizando este estudio se espera como resultado conocer mejor la situación del transporte aéreo en las Islas Baleares y ver qué posibles medidas se podrían imponer para facilitar la competitividad entre aerolíneas.

Las características que presentan las Islas Baleares se deben tener en cuenta a la hora de realizar el análisis para poder entender en su totalidad la situación que comporta tener que utilizar el transporte aéreo siendo tanto un punto de origen como uno de destino.

El sector aeroportuario Balear<sup>1</sup> registra, al cerrar el 2014, un movimiento de 23.115.499 pasajeros en el aeropuerto de Palma de Mallorca, 2.632.615 pasajeros en el aeropuerto de Menorca, 6.211.882 pasajeros en el aeropuerto de Ibiza . Éstos pertenecen al grupo AENA Aeropuertos S.A, los cuales, en los últimos años, desde la crisis iniciada en 2008, están sufriendo las dificultades que la acompañan junto con un descenso importante y progresivo de las inversiones de los aeropuertos a nivel estatal, quedando exentos.

Este trabajo se **estructura** de la manera siguiente: son un total de 4 apartados junto con una conclusión que cumplimenta el trabajo llevado a cabo. En primer lugar se exponen las normativas que están en vigor ya que es necesario conocer el marco jurídico en el que se basan las medidas impuestas para regular el tráfico entre otros. Seguidamente, se realiza una revisión de la literatura, viendo de esta forma todos los escritos que se hayan realizado sobre el tema y cuál es la situación actual en la que nos encontramos. Consecutivamente, se realiza un análisis sobre las características de la oferta y demanda que presenta el servicio aéreo en las Islas Baleares, a partir del cual se pueden identificar cuáles son los problemas que afectan a los aeropuertos del archipiélago Balear. Para finalizar, el último punto del trabajo trata de proporcionar posibles soluciones a los mismos.

Es importante remarcar que el tema a tratar en dicho proyecto ha sido de gran interés por parte de los habitantes de las Islas Baleares desde que se inician los servicios turísticos en el archipiélago, ya que ha sido un motivo de preocupación de los mismos en las temporadas más bajas.

## 2. Estudio de la normativa en vigor

El sistema y el enfoque actual de la aviación comercial tienen como punto de partida las conclusiones y acuerdos tomados en la Conferencia de Chicago<sup>2</sup> en el año 1944, totalmente claves para su espectacular desarrollo. Se trataba de un momento complicado teniendo en cuenta los acontecimientos históricos de ese período pero aun así, los 54 países que se reunieron consiguieron firmar el convenio que dio lugar a la Organización Civil Internacional, OACI. Este hecho supuso la base para el desarrollo de las conexiones aéreas en el mundo actual.

En dicho convenio se debaten dos corrientes las cuales establecían dos modelos diferentes de desarrollo. Los países Europeos fueron los que defendían que se apostara por un transporte aéreo y una aviación comercial basados en el mantenimiento de la soberanía nacional y el control estatal sobre el espacio aéreo y sobre las empresas e infraestructuras aéreas. El modelo defendido por parte de los EEUU era un “cielo abierto”<sup>3</sup> como principio para el desarrollo de la aviación. De la posición triunfante derivan el control estatal sobre las infraestructuras aeronáuticas y sobre el control de las compañías aéreas, dando lugar a las denominadas “compañías de bandera”.

Por **definición**, la normativa jurídica es aquella que está prescrita por una autoridad dirigida a la ordenación del comportamiento humano cuyo incumplimiento puede llevar aparejado una sanción<sup>4</sup>. Es necesario conocer cuál es la normativa vigente para poder saber cuáles son las medidas que se pueden adoptar y así, solucionar los posibles problemas existentes.

En este caso de estudio, la normativa vigente se relaciona directamente con las **Obligaciones de Servicio público**. Por definición<sup>5</sup>, entendemos obligación de servicio público como “cualquier obligación impuesta a los servicios aéreos regulares entre un aeropuerto de la Comunidad y otro que sirva a una región periférica o en desarrollo, o en una ruta de baja densidad cuando dicha ruta se considere esencial para el desarrollo económico y social de la región”. Las compañías aéreas que dispongan de una Licencia expedida por un Estado miembro de la Unión Europea, son libres de ofrecer los servicios aéreos, en las rutas que sean intracomunitarias, sin ningún tipo de restricción pudiendo fijar de igual manera las tarifas, siempre y cuando ese Estado miembro no esté bajo la imposición de las denominadas obligaciones de servicio público.

Siguiendo con la definición de las mismas, estas obligaciones se deben imponer cuando se trata de una situación en la que se requiera garantizar unos servicios que cumplan ciertos requisitos en materia de continuidad, regularidad, capacidad y precios que la propia compañía aérea no tendría intención de asumir si de forma exclusiva tuviera en cuenta sus beneficios comerciales.

Conociendo la **finalidad** de estas obligaciones, puede darse a entender que todos los efectos de las mismas son positivos pero realizando un análisis detallado, se comprueba que no es así ya que se limita la competencia entre compañías aéreas. Estos efectos serán especificados más adelante.



Así pues, éstas obligaciones de servicio público son las medidas que se deberán aplicar en solución a una necesidad económica y social de proporcionar movilidad a los residentes de territorios segmentados para los que el transporte aéreo es un modo de transporte primordial por sus características como la velocidad.

A continuación se realizará un estudio de las prestaciones de servicio de transporte aéreo que se realiza en áreas remotas, como es el caso del archipiélago a investigar. Cabe decir que no existe una definición exacta de área remota sino que se trata de regiones en la que hay alguna necesidad requerida por algún tipo de reclamación a terceros para realizar los servicios viables.

De forma previa a estudiar qué resultados tienen las obligaciones de servicio público, se deben tener en cuenta una serie de elementos que inciden en los efectos de las mismas. A partir de un informe<sup>6</sup> que realiza el Foro de Transporte Internacional acerca del servicio que se ofrece de transporte aéreo a las regiones remotas, se explican los **elementos** que son **de interés** en aquellas regiones remotas. Entre los elementos que se requiere conocer antes de realizar este análisis encontramos los siguientes:

- **Necesidad de apoyo público:** hay casos en los que se han diseñado programas con ayudas públicas haciendo referencia siempre a la carencia de los servicios básicos de transporte aéreo de aquellas comunidades locales posicionadas en zonas remotas. A pesar de tener una definición concreta de este elemento, a la hora de valorar qué criterios seguir para la concesión del apoyo público, puede haber varias interpretaciones de los términos de “regiones remotas” y “servicios básicos”, conociendo que se aplica en EE.UU, Canadá y Europa.

Las subvenciones, en algunos lugares, se proporcionan en casos de tener rutas con un nivel de tráfico fuerte, en otros casos, los programas de subsidios contemplan otros medios de transporte. Si es cierto que hay criterios como el de la “lejanía” y el de “servicio básico” que se podrían definir de forma más concreta pero dependiendo de las dimensiones del lugar en el que se denominan, éstos varían.

En cuanto a la asignación de los servicios debe haber una eficiencia notable ya que se debe centrar en el nivel de servicio que a su vez, esté alineado con las necesidades del mercado y los objetivos de la política regional. Su financiación debe ser concedida en la misma medida al modo de transporte pertinente.

- **Las tarifas aéreas:** determinar el valor de las tarifas aéreas es de suma importancia ya que tiene repercusiones en los resultados de muchos otros indicadores posteriormente. En muchos de los casos, por no decir en la mayoría, cuando se establece que una ruta pasa a ser OSP, se definen unas tarifas con un nivel máximo. El establecimiento de una tarifa máxima supone que los operadores que operan esa ruta, no pueden superar este precio máximo a la hora de vender sus billetes. Este sistema puede desenlazar problemas en temporadas altas, ya que lo más probable es que se produzca un exceso de demanda siendo las tarifas máximas demasiado bajas por

haberlas diseñado para que los residentes tengan un servicio mínimamente decente para todo el año.

Por otro lado, en épocas de menor actividad, esas tarifas máximas serían consideradas como demasiado elevadas ya que se deben cubrir los costes con menor número de pasajeros.

Para solucionar estas dificultades que presenta el establecimiento de una tarifa, éstas deberán fijarse en un nivel promedio máximo y así, los operadores serán capaces de modificarlas si hay necesidad de cubrir algún pico o en caso de estar fuera de horas punta y no estar obligados a cumplir rigurosamente con el precio establecido. Diferenciando por operaciones de aeronaves, se pueden aplicar diferentes modelos de costes. Habiendo realizado estudios previos, uno en Noruega certifica que la reducción de las tarifas aéreas altas en el transporte aéreo subvencionado, puede mejorar la eficiencia en la asignación de las rutas a subvencionar.

- **Costes de Operación de los aviones y costes aeroportuarios:** para determinar estos costes, existen diferentes modelos de costes. Atendiendo a los costes marginales de aquellas operaciones con menor actividad, son bajos pero los costes promedio pueden ser altos si se da el caso de que haya costes fijos elevados junto con una baja demanda.

Es importante tener en cuenta determinar de forma adecuada los costes de operación de los aviones y los costes aeroportuarios a fin de lograr mejorar la productividad de estas operaciones. Para ello se deberá escoger de forma apropiada la aeronave a utilizar según las necesidades de cada situación, optimizando el nivel de servicio y la red de rutas, teniendo en cuenta los sistemas de navegación aérea más eficientes y nunca dejando de lado cuestiones como la explotación de los aeropuertos.

Si no se realiza un estudio como es debido sobre estas cuestiones, se pone en juego la eficiencia interna de los servicios aéreos. Otra de las ventajas de realizar este tipo de estudios de forma previa es facilitar el desarrollo de los indicadores de rendimiento.

- **El nivel de subsidio:** éste depende directamente de los costes de operación de las aeronaves y de los aeropuertos, siempre que el mercado esté dispuesto a realizar el pago que se le pida por billete para poder cubrir dichos costes y del nivel mínimo de servicio que se ofrezca. Para obtener el nivel de subsidio necesario, se deben dejar claros los criterios de lejanía y servicio básico para conseguir cumplirlos, también se deberá conocer la voluntad del mercado a realizar el pago, para ello se pueden realizar encuestas de viaje, entre otros.
- **Anuncios de licitación y nivel de competencia:** teniendo casos en los que se ha estudiado la relación que puede haber entre estos dos indicadores, se comprueba que en algunas partes del mundo, como es el caso de Noruega, en el que las ofertas han sido pocas y el nivel de la subvención se ha incrementado sustancialmente. En este caso, la meteorología tiene mucha influencia sobre las condiciones de operación y se

deben determinar los términos como puede ser el sistema de navegación de la aeronave por cuestiones de seguridad.

Entre otras cuestiones, se cuestiona la competitividad entre aerolíneas por limitaciones que pueda tener el aeropuerto como por ejemplo el largo de las pistas de aterrizaje, ya que si son demasiado cortas, no se puede acceder de la misma manera y algunas quedan excluidas de poder volar a ese destino.

- **Diseño de los contratos de licitación y distribución de riesgos:** en la mayoría de los programas de apoyo, el nivel mínimo de servicio y el nivel de tarifas se publican en una licitación, de esa manera las aerolíneas tienen la posibilidad de pujar por poder realizar el servicio de una ruta o el conjunto de rutas que sea por un periodo de tiempo determinado.

En el caso de Europa, cuando se firman dichos contratos con las aerolíneas, se determina un tiempo de 4 años de duración. Estos contratos tienen que tener muy en cuenta el reparto de riesgos como también tener la flexibilidad necesaria, previsibilidad y también dar a las aerolíneas algún tipo de incentivo para que mejoren su eficiencia en la asignación de sus servicios.

- **Zonas remotas y su desarrollo económico:** aunque se trate de lugares más apartados, éstos pueden contener valiosos recursos naturales o industrias conectadas. Al tratarse de áreas remotas, la dependencia del transporte aéreo es bastante alta aunque puede suceder que no exista la demanda suficiente para permitir que los servicios de transporte aéreo sean comercialmente viables, al menos a corto plazo. Haciendo un estudio se ha verificado que los residentes y las empresas optan por los accesos a las zonas más céntricas y anteponen necesidades como accesos a centros hospitalarios.

Tratándose de un caso de un territorio español, se deberá conocer la normativa que sigue la aviación **Española** relacionada con el tema a tratar, también se debe estudiar cual es la **Europea**, la cual se basa en la normativa **Internacional**, como aquellos matices que incluye la normativa **Baleares**. De este modo, se podrán saber que restricciones existen a la hora de establecer medidas para resolver los problemas que presenten los aeropuertos de las Islas Baleares.

A partir de conocer la normativa, se puede tener una idea anticipada de las condiciones que se deberán seguir a la hora de imponer restricciones en los aeropuertos.



## 2.1 Normativa Internacional

Al ser un problema que afecta a los territorios que tienen como principal modo de transporte el avión, se encuentran casos similares en todo el mundo. En un estudio<sup>7</sup> realizado por el Foro Internacional de Transporte<sup>1</sup> en la OCDE, en 2011, se analizan los resultados que tienen la aplicación de servicios de transporte aéreo en zonas remotas exponiendo casos reales como los investigados a continuación.

### 2.1.1 EEUU

Las condiciones para las pequeñas comunidades cobran importancia una vez realizada la desregulación del transporte aéreo de los EEUU, es entonces cuando se recurre al programa conocido como “Essential Air Service” (EAS), el cual garantiza que se proporcione un nivel de servicio aéreo mínimo regular a este tipo de comunidades que de otra forma no resultaría rentable. Este programa es el medio por el cual se querían resolver las dificultades que surgieron para los residentes de las áreas remotas en cuestión, entre otros, después de la Ley de desregulación de las aerolíneas. Es en 1978 cuando se impone dicha Ley, a partir de la cual se otorga libertad a las aerolíneas para establecer las tarifas, servir a las rutas y acceder al mercado de la aviación comercial cuando lo deseen sin ningún tipo de control por parte del gobierno.

A partir de la implementación del programa de EAS, se selecciona a las aerolíneas que realicen esas rutas, para ello se tienen que comprometer a cumplir con las condiciones que vengan impuestas. Para seleccionar a las aerolíneas que realicen estos servicios se establecen unas exigencias mínimas: que las regiones remotas estén conectadas a un número de vuelos diarios, frecuencias de conexión, tamaño de la aeronave y los equipos a utilizar como también los horarios y las tarifas. Para determinar a qué comunidades llegar con este programa, ésta deberá tener su centro más cercano al menos a 70 millas entre otros aspectos.

Existe otro tipo de programa conocido como SCASD , Small Communities Air Service Development Program, se trata de un programa que permite tener más flexibilidad en el uso de los fondos, en los estudios de tráfico, gastos de comercialización, etc. El programa no se somete a nuevas observaciones pero en caso de que otra compañía inicie servicios en una ruta establecida como EAS sin subvención, el Departamento de Transporte puede dar aviso de suspender sus operaciones.

---

<sup>1</sup> Organización con 57 países miembros que actúa como grupo de reflexión estratégica, su objetivo es poder ayudar a dar forma a la agenda política de transporte a nivel mundial, contribuir al crecimiento económico, protección del medio ambiente, inclusión social y preservación de la vida humana y el bienestar.

### 2.1.2 Canadá

Se trata de un país en el que el 99,8% del territorio es rural, representando un 24% de la población. El establecimiento de un medio de transporte de superficie que pueda cubrir todas las zonas remotas de Canadá es extremadamente complicado, por ello se recurre al aéreo, aparentemente el modo de transporte más eficiente. Cuando se produce la desregulación del transporte aéreo<sup>8</sup>, como se ha explicado anteriormente, se debe realizar a su vez una reestructuración de la industria de las aerolíneas, viéndose en peores condiciones para recibir subvenciones cruzadas en las rutas con menos demanda entre otras.

Ante dicha situación se decide actuar imponiendo la política para aeropuertos de Canadá. Se trata de un programa del Gobierno de Canadá que implica la privatización o la operación privada de casi todos los aeropuertos del país que se inició durante la década de 1990. A pesar de poder intuirse que se mejorarían las condiciones, las tasas cobradas a los transportistas y las tasas de aviación general resultan encontrarse entre las más altas de todo el mundo, habiendo aumentado considerablemente. Este programa diferencia entre elementos principales:

- La **propiedad** de los aeropuertos más pequeños, regionales o locales, serán transferidos a los intereses regionales, con la intención de que sean capaces de llevar una operativa más comercial y económica, siendo más sensibles a las necesidades locales y a la demanda de los residentes.
- Los aeropuertos remotos que proporcionan **acceso exclusivo**, deberán seguir recibiendo las ayudas de asistencia federal para ser apoyados.

A diferencia de los EEUU, en los aeropuertos del cual se impone una desregulación total junto con un nivel mínimo de servicio, Canadá opta por mantener la desregulación pero apoyando a las rutas seleccionadas anteriormente que conecten con lugares remotos. Además se adapta perfectamente a necesidades específicas como envíos de alimentos, medicamentos, correo electrónico, herramientas, equipos y requisitos médicos. Igualmente se tienen en cuenta los servicios de atención médica siendo considerados fines de viaje específicos.

## 2.2 Normativa Europea

En el caso de Europa, más concretamente en la Unión Europea, se **liberaliza el transporte aéreo** a finales de los años ochenta con el objetivo de facilitar la movilidad de los ciudadanos como también su bienestar. A partir de estas reformas de mercado<sup>9</sup>, las aerolíneas se ven obligadas a reconfigurar sus redes, ofrecer una mejor calidad de servicio, reducir los precios de las tarifas y comenzar a operar de forma estratégica.

Como **resultado**, muchos aeropuertos consiguen aumentar la competencia y la eficiencia ya que las barreras de entrada son mucho menores y las compañías de bajo coste alcanzan posiciones muy altas dentro del mercado.

Con el tiempo hay un notable crecimiento de la frecuencia de vuelos y aunque parezca que en todas las rutas haya un control del servicio que se ofrece, no siempre es así.

Los **instrumentos** utilizados en la Unión Europea para intervenir en los casos que sea necesario son los descuentos en las tarifas que se ofrecen a los residentes como también las Obligaciones de Servicio Público explicadas anteriormente.

	RUTAS EN OSP	SUBVENCIONADAS
Francia	57	31
Noruega	42	34
Italia	40	16
Portugal	28	19
Grecia	27	26
Reino Unido	21	20
Suecia	12	11
España	18	2

Ilustración 1 Rutas en Obligación de Servicio Público. EUROPA

No obstante, los **criterios**<sup>10</sup> escogidos para realizar un uso de estos instrumentos, como la selección de las rutas que los requieren, pueden ser muy diferentes según el país, lo cual a veces dificulta la coordinación y la compatibilidad entre los mismos.

Se han registrado varios casos similares al que se estudia en dicho proyecto por diferentes zonas Europeas. Así pues, en Europa ya se establece el Sistema de Obligaciones de Servicio Público a rutas designadas previamente.

A partir de la redacción de la **Ley**<sup>11</sup> que contiene los artículos referidos a dicho sistema, se permite a los Estados miembro imponer Obligaciones de Servicio Público. De esa forma, se facilitan servicios de transporte aéreo a aquellas rutas que conecten una Comunidad y un aeropuerto de una región periférica o en desarrollo de su territorio, como también está permitido en aquellas rutas que sean consideradas de baja frecuencia y sean consideradas vitales para el desarrollo económico y social de la región servida por el aeropuerto.

En el supuesto caso de que ninguna compañía esté dispuesta a cubrir esas rutas por las condiciones que se imponen, el Gobierno puede restringir el acceso a esa ruta concediendo además una compensación financiera a la compañía a cambio de que se cumpla la Obligación de Servicio Público asignada.

Dependiendo del país, la **administración** de las Obligaciones de Servicio Público recaen sobre una entidad y otra. En el caso de la República Checa, Finlandia, Grecia, Irlanda, Portugal y Suecia son los departamentos gubernamentales naciones los que se encargan mientras en Francia, Alemania, Italia y España, tienen asignadas autoridades regionales. En el caso del Reino Unido, el Gobierno escocés es responsable de administrar las rutas operadas desde Glasgow. Noruega, Islandia y Liechtenstein se adaptan al programa como miembros del Espacio Económico Europeo.

Cada Estado miembro suele decidir cuáles son las rutas que requieren unos servicios aéreos esenciales y si el Gobierno central o los regionales deben tener la responsabilidad de ofertar las Obligaciones de Servicio Público. A pesar de esta “libertad” de elección, se deberían establecer criterios más claros sobre que rutas seleccionar para aplicar las obligaciones de servicio público. Además si las autoridades o el operador responsable realizan ofertas de forma más pro-activamente, se conseguiría atraer nuevos participantes derribando las barreras de entrada reales, por ejemplo.

Si se pretende facilitar la **competencia**<sup>12</sup> se debe potenciar la transparencia y la apertura para poder garantizar igualdad de condiciones. Actualmente los operadores tienen pocos incentivos de aumentar la eficiencia y mejorar los servicios debido a la ausencia de competencia que active la mejora en la calidad del servicio.

Un aspecto interesante de la normativa Europea es que cuando la rentabilidad de la ruta protegida no puede ser garantizada, las autoridades pueden restringir la entrada a esta ruta y subsidiar la aerolínea que opera el servicio.

Otro aspecto muy importante a tener en cuenta también es la **duración de los contratos** ya que cuanto más largo sea, más oportunidades tienen los nuevos operadores de incorporarse al servicio y amortizar costes de puesta en marcha.

Debido a la gran diversidad de países que aplican este sistema, se encuentran muchas variantes del mismo. Se deben aprovechar esas diferencias para conseguir mejores prestaciones así como incentivos para que funcione correctamente. Hay casos en los que los aeropuertos con más nivel de tráfico tienen dificultades para asignar las franjas horarias ya que se demandan con más frecuencia. Para ello se recomienda llevar a cabo una auto-regulación evitando en la medida de lo posible la intervención legislativa.

Realizar una **asignación** de turnos según sean las limitaciones de capacidad no siempre tiene beneficios sino que puede haber efectos sobre el bienestar económico para las partes involucradas. Por la parte que involucra a los pasajeros, tener prioridad de slot para una ruta que conecta con una región remota, aunque ésta tenga pérdidas, queda compensado por las ganancias de una ruta más densa que deberá ser concedida en una franja horaria menos ventajosa. Lo ideal sería distribuir los slots por la disponibilidad que se tenga a pagar por ellos pero no es la realidad.

Además de este sistema de Obligaciones de Servicio Público, existen subsidios vinculados por parte de cada comunidad local ofrece ayuda a las rutas en áreas pequeñas de forma financiera directa.

### *Aeropuertos en zonas remotas*

Al tratarse de zonas limitadas de tamaño o con características que no le permiten tener aeropuertos más grandes, la capacidad de los mismos ha sido de gran preocupación en estos casos. Es cierto que gracias a las mejoras del transporte de superficie en algunas zonas remotas ha facilitado que haya mejor conexión. Por ello, los residentes pueden tener acceso a otros modos de transporte pudiendo reducir la base de las Obligaciones de Servicio Público.

Por otra parte, existe el problema de las pistas cortas de aterrizaje y se han hecho propuestas de fusionar aeropuertos que se encontraran relativamente cerca para mejorar la calidad del servicio. Si se consigue realizar esa modificación, se permite la entrada de otro tipo de aviones y con ello otra vez se deben cambiar las condiciones de las Obligaciones de Servicio Público ya que el rango de posibles aerolíneas a ofrecer el servicio, aumenta considerablemente.

Otra de las posibilidades es poder ofrecer el servicio aéreo fuera del régimen de las Obligaciones de Servicio Público.

Se han realizado estudios para comprobar si realmente los aeropuertos de ciertas áreas remotas eran rentables en base a analizar costes y beneficios

### *Tarifas*

Es un tema importante en este proyecto y se estudiarán los casos Españoles más adelante. En Noruega y Escocia, el nivel máximo de tarifas OSP son a menudo establecidas por parte de las autoridades como parte de los requisitos de la licitación. La ventaja es que, por razones de equidad, se define el límite de precio superior, y nadie tendrá que pagar más que eso.

En otros países, como es el caso de Francia, las aerolíneas tienen que declarar sus tarifas como parte de la oferta. Suecia tiene un sistema con tarifas máximas. En el caso de Noruega, se ha demostrado que las tarifas máximas varían significativamente dependiendo de la ruta, además de aumentar a la vez que aumenta la distancia del vuelo. Es más, se pudo demostrar que una disminución del nivel máximo de la tarifa del 20% en el norte de Noruega no implicó una disminución sistemática y correspondiente en las tarifas promedio.

Realizando estudios similares al del proyecto, se llega a la conclusión de que los residentes en regiones remotas de Noruega prefieren conducir a un aeropuerto más grande a fin de reducir los costes de su viaje aun teniendo un aeropuerto más cercano que aplica los precios de OSP por tratarse de una zona remota.

Las autoridades de transporte emplean una variedad de mecanismos para promover la movilidad de sus ciudadanos. Algunos países utilizan planes de descuento para facilitar los viajes de los residentes de la isla. Se trata del caso de España que será analizado más adelante pero también el de Escocia. El gobierno ha introducido un esquema social de descuentos que ofrece a los residentes que viven en las montañas y en las islas un descuento del 40% del billete dentro de Escocia. Sin embargo, los no residentes que viajan a esos lugares tienen que pagar el precio total del servicio. Hay planes de descuento similares aplicados en Francia, Italia y Portugal para residentes de las islas.

Uno de los efectos negativos más remarcados del uso del sistema de Obligaciones de Servicio público es la restricción a la competencia por la cantidad de requisitos que se imponen.



## 2.3 Normativa Española y Balear

En España se han declarado obligaciones de servicio público las rutas interinsulares del archipiélago Canario y el Balear<sup>13</sup>, en el que se profundizará más adelante. También fue declarada la ruta que conecta Almería con Sevilla el 20 de abril de 2009. Cómo se ha visto anteriormente, se trata de una cláusula de salvaguarda dentro del contexto general de mercado libre europeo del transporte aéreo, que será utilizado en aquellos mercados en los que se establece e implica regulaciones en variables como son las tarifas de los vuelos, la puntualidad, o el coeficiente de ocupación entre otras.

Esta declaración está diseñada para ser aplicada en aquellas rutas en las que la demanda es más débil y asegurar las conexiones que sean necesarias, no obstante, en los casos de los archipiélagos españoles se observan claras diferencias. El archipiélago canario<sup>14</sup> no sufre de cambios de temperatura tan variables como sucede en el Balear y aunque se trate de una zona turística, por sus condiciones, sigue recibiendo un número considerable de pasajeros durante el invierno ya que éstos lo escogen como destino por presentar buena meteorología incluso en temporada invernal.

Para evidenciar la posición en la que se encuentra cada aeropuerto en las diferentes estaciones, se recurre a los datos públicos<sup>15, 16</sup> que proporciona AENA Aeropuertos y se demuestra con las siguientes tablas la diferencia entre las posiciones que ocupa cada aeropuerto según sea verano o invierno. Se escogen los meses de Agosto y Diciembre del pasado 2014, ya que son los más recientes, para poder comprobar que realmente el ranking de aeropuertos según se trate de verano o invierno es muy variable aunque generalmente se encuentren siempre los mismos aeropuertos en las primeras 20 posiciones, ya que son los más destacados por su gran flujo de pasajeros.

Más adelante se analizarán los cambios de posición que registran los aeropuertos de la comunidad Balear en el ranking, viendo las fluctuaciones que presentan los cambios estacionales por las condiciones meteorológicas de cada una de ellas.

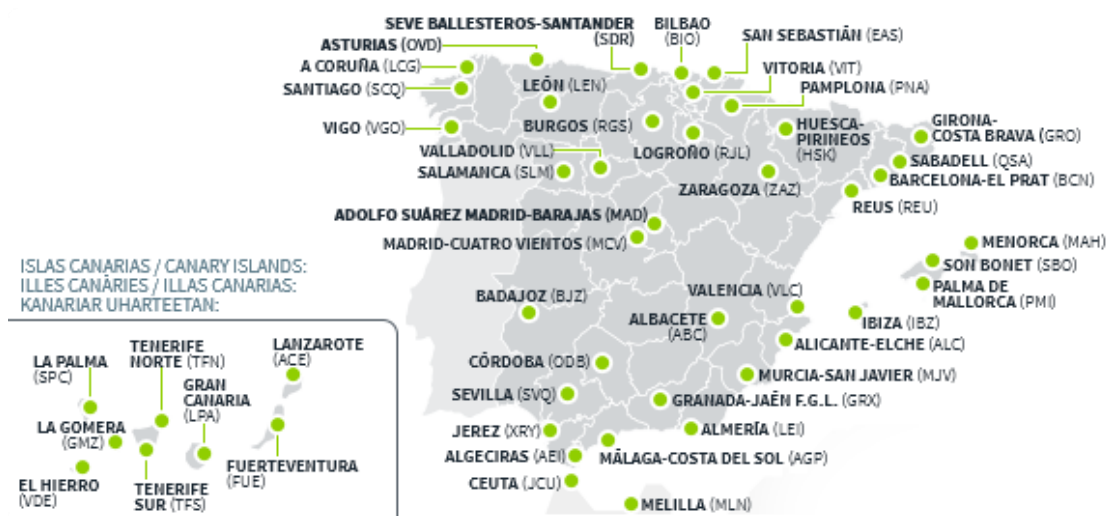


Ilustración 2 Red de Aeropuertos AENA

Durante el mes de agosto, la comunidad autónoma Balear queda posicionada en primer lugar ya que se trata del mes que más turistas recibe por su favorable climatología.

Seguida por Cataluña que también presenta unas condiciones similares al estar en el Mediterráneo y poder ofrecer a los turistas un ambiente parecido al de las islas. Seguido por la Comunidad de Madrid, que al ser la capital siempre se encuentra entre las primeras posiciones y justo después, las Islas Canarias, que tampoco se quedan atrás por presentar paisajes y climatología únicos.

	Mes de Agosto	Cuota	Mov. Pasajeros
1	Illes Balears	24,49%	5.611.804
2	Cataluña	20,71%	4.746.635
3	Comunidad de Madrid	17,42%	3.991.120
4	Canarias	13,82%	3.167.825
5	Andalucía	10,07%	2.306.903
6	Comunidad Valenciana	7,63%	1.747.654
7	País Vasco	1,92%	440.425
8	Galicia	1,74%	398.091
9	Región de Murcia	0,71%	161.908
10	Principado de Asturias	0,51%	117.350
11	Cantabria	0,43%	98.243
12	Aragón	0,20%	45.380
13	Castilla y León	0,15%	34.190
14	Ciudad Autónoma de Melilla	0,14%	32.469
15	Comunidad de Navarra	0,04%	9.364
16	Extremadura	0,01%	3.168
17	La Rioja	0,01%	1.325
18	Ciudad Autónoma de Ceuta	0,00%	202
19	Castilla - la Mancha	0,00%	54
	<b>Total</b>	<b>100%</b>	<b>22.914.092</b>

**Tabla 2 Ranking de Comunidades Autónomas por movimiento de pasajeros Agosto 2014**

	Mes de Diciembre	Cuota	Mov. Pasajeros
1	Comunidad de Madrid	27,31%	3.345.265
2	Canarias	24,27%	2.972.848
3	Cataluña	20,15%	2.468.461
4	Andalucía	8,66%	1.060.903
5	Comunidad Valenciana	6,64%	813.107
6	Illes Balears	6,56%	803.861
7	País Vasco	2,34%	286.383
8	Galicia	2,22%	271.854
9	Principado de Asturias	0,63%	77.630
10	Cantabria	0,36%	43.754
11	Aragón	0,27%	33.214
12	Ciudad Autónoma de Melilla	0,22%	26.497
13	Región de Murcia	0,15%	18.005
14	Castilla y León	0,13%	15.657
15	Comunidad de Navarra	0,07%	8.913
16	Extremadura	0,02%	2.666
17	La Rioja	0,01%	967
18	Ciudad Autónoma de Ceuta	0,00%	214
19	Castilla - la Mancha	0,00%	98
	<b>Total</b>	<b>100%</b>	<b>12.250.297</b>

**Tabla 1 Ranking de Comunidades Autónomas por movimiento de pasajeros Diciembre 2014**

En el gráfico se pueden visualizar perfectamente las diferencias existentes entre las comunidades según se trate de la temporada de verano o de la de invierno. En las tablas se muestran las 20 primeros aeropuertos mientras que en el gráfico exclusivamente las 10 primeros, ya que entre la primera y la última hay demasiada diferencia en las operaciones a realizar.

Esta forma de ver los datos es más intuitiva y permite observar como las comunidades presentan diferentes movimientos de pasajeros aun siendo el mismo aeropuerto y como pueden variar las posiciones según se trate de una temporada u otra. Llama la atención que varíe tanto tratándose de un mes o de otro y se puede ver perfectamente la estacionalidad que caracteriza a las Islas Baleares y por la que se debe acudir a aplicar medidas para asegurar un buen transporte cuando se trata de la temporada que más dificultades presenta, la de invierno.

Habiendo comprobado con estudios<sup>17</sup> que ha realizado Fedea<sup>II</sup>, junto con datos disponibles en la web de AENA, la capacidad de las rutas en nivel de competitividad dentro del mercado español de transporte aéreo, se considera que las primeras cuatro rutas en cuanto a número de pasajeros reportadas con dos transportistas sean: Gran Canaria – Tenerife Norte, Tenerife Norte – La Palma, Gran Canaria – Fuerteventura, Gran Canaria – Lanzarote, seguidas por la ruta Palma de Mallorca – Ibiza.

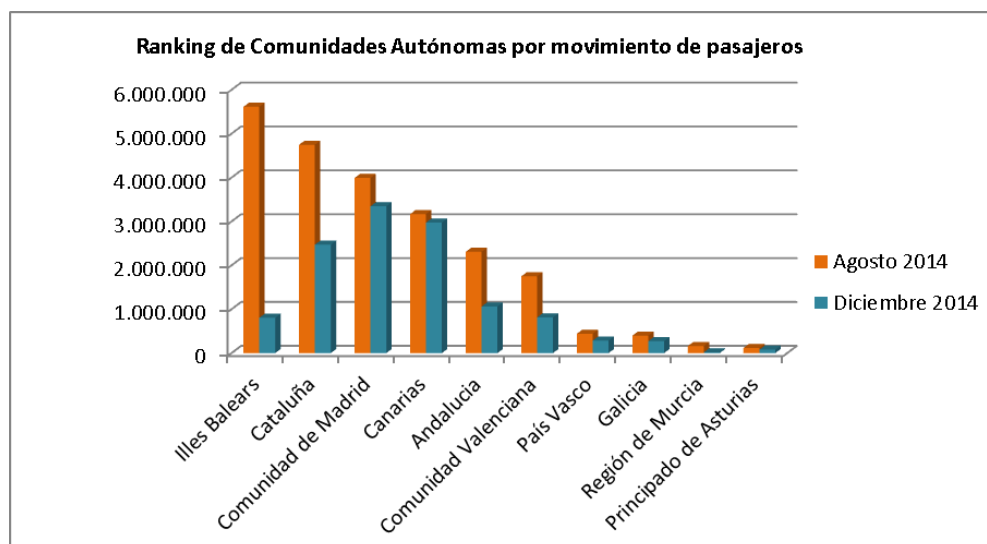


Ilustración 3 Ranking de Comunidades Autónomas por movimiento de pasajeros Agosto y Diciembre 2014

Resulta infrecuente que siendo rutas que presentan un tráfico de 600.000 pasajeros por año, no hayan entrado más operadores en el mercado, coexistiendo en el caso de las Canarias<sup>18</sup>, Binter Canarias y el dominante, Islas Airways. Parece ser que se trate de uno de los efectos negativos que presentan las obligaciones de servicio público ya que mostrando un nivel de tráfico tan elevado, deberían haber accedido más operadores, en caso de que el negocio fuera rentable, el cual debería serlo.

Las restricciones relativas de capacidad y frecuencia, así como la imposibilidad de fijar precios libremente, podrían ser motivos que indiquen que no sea beneficioso la entrada de nuevos operadores en el mercado.

#### *Dirección General de Aviación Civil*

Desde el momento en el que se plantea la necesidad de establecer la declaración de obligaciones de servicio público en España, tiene que haber algún **Órgano que lo regule**. Se trata de la **Dirección General de Aviación Civil**<sup>19</sup>, Órgano mediante el cual, el Ministerio de Fomento diseña la estrategia, dirige la política aeronáutica y ejerce de regulador en el sector aéreo, dentro de las competencias de la Administración General del Estado. Entre sus funciones se encuentran la de dar las licencias de vuelo, operaciones, comerciales y centros de mantenimiento entre otros. Además, para comprobar que se realiza un uso correcto de las licencias y de las instalaciones, realiza inspecciones periódicas.

II Fundación de Estudios de Economía Aplicada – Observatorio de Transporte Aéreo Fedea

### 2.3.1 Obligaciones de Servicio Público

Para saber en qué momento se recurre a declarar estas medidas, se accede a revisar la **historia**<sup>20</sup>. Es en el año 1997 en el que se redacta una Ley de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social que contenía un mandato al Gobierno para que, siguiendo con la regulación comunitaria implantada, previa audiencia a los Gobiernos respectivos, precediese a la declaración de Obligaciones de Servicio Público en las rutas interinsulares de Canarias y Baleares. Con una posterior modificación del mandato en 2006 por Acuerdo del Consejo de Ministros, se establecen obligaciones de servicio público en 13 rutas interinsulares de Canarias. Ya en 2003<sup>III</sup>, se establecen en 3 rutas interinsulares de Baleares, habiendo modificaciones en 2008<sup>IV</sup>. No es hasta 2009 cuando se declaran OSP la ruta de Almería-Sevilla.

Los **motivos principales** por los cuales se deben imponer las obligaciones de servicio público en los territorios interinsulares nombrados anteriormente es debido a que, tras la liberalización del mercado en 1992, el sistema entre islas no cubría en su totalidad las necesidades de desplazamiento de los ciudadanos residentes en Canarias y Baleares<sup>21</sup>, por lo que se requería realizar tanto una intervención en la fijación de precios por parte del Estado como especificar cuáles debían ser los mínimos de calidad en los servicios proporcionados por los operadores, siendo en ambos territorios interinsulares un operador con posición dominante.

Según el **ministerio de Fomento**, las obligaciones que se han impuesto, consisten fundamentalmente en fijar unas frecuencias de vuelos diarios mínimos y unos asientos anuales mínimos para atender con calidad la demanda de servicio de los ciudadanos, así como fijar unos precios máximos a los que las compañías puedan vender sus tarifas.

Para que se pueda llevar a cabo un **control** de que se cumplen con las medidas establecidas y que se cubren las necesidades que tengan los ciudadanos, se requiere la presencia de un responsable que se encargue de ciertas tareas.

La **Dirección General de Aviación Civil del Ministerio de Fomento** es el órgano administrativo al que el Gobierno ha asignado la gestión de las obligaciones de servicio público en España. Entre sus **ocupaciones** está la de realizar un análisis constante de los mercados que puedan ser susceptibles de requerir alguna intervención del Estado y elaborar en su caso los proyectos normativos correspondientes para su aprobación por el Consejo de Ministros. Uno de los resultados de estas tareas fue la declaración de servicio público en los archipiélagos Españoles.

Una vez asignadas las obligaciones de servicio público, la Dirección General de Aviación Civil, siempre contando con la colaboración del Gobierno de dicha Comunidad Autónoma, examina la calidad de los servicios para comprobar que se corresponda a los mínimos que se hayan fijado en un principio y deberá informar al Gobierno, para recibir una autorización de fijación de tarifas nuevas, contando con criterios objetivos y transparentes como también teniendo en cuenta la evolución que hayan llevado a cabo los costes que afecten a las compañías aéreas que ofrezcan los servicios a las rutas estipuladas.

---

<sup>III</sup> Ver Anexo I

<sup>IV</sup> Ver Anexo II

De forma adicional, para ofrecer si cabe un mejor servicio a los residentes de los territorios insulares, el Gobierno se compromete a ofrecer un precio del 50% del coste del billete, independientemente del precio que se haya fijado.

Todas estas restricciones como también facilidades para las compañías y para los residentes respectivamente, permiten que se equilibren los intereses de ambos. Los residentes tienen cubiertas las posibilidades de movilidad con unos precios razonables, a su vez, los operadores obtienen unos ingresos que permitan garantizar los servicios de forma completa.

De forma conceptual éstas son las bases que se quieren poner en práctica pero cuando eso sucede, se pueden ver los efectos que tienen verdaderamente las obligaciones de servicio público.

### *Islas Baleares*

En el caso práctico del archipiélago Balear, se han seguido todos los pasos que se han comentado anteriormente respecto a la declaración de obligaciones de servicio público. El procedimiento<sup>22</sup> a seguir para el registro de las tarifas de las rutas declaradas como obligaciones de servicio público requiere una previa autorización como ya se ha definido previamente.

Es en la resolución del 28 de noviembre de 2003 en la que se dispone la Publicación del Acuerdo del consejo de Ministros, por parte de la Subsecretaría, por la que se declaran las Obligaciones de Servicio Público en las rutas aéreas entre las Islas Baleares, Mallorca-Ibiza, Mallorca-Menorca, Menorca-Ibiza. No es hasta el 7 de abril del 2008 cuando se sustituye el sistema de tarifas máximas por unas tarifas de referencia en las obligaciones de servicio público en las rutas indicadas.

Según la Resolución de Disposiciones Generales del Ministerio de Fomento del 2003<sup>V</sup>, las **condiciones generales** que presenta dicha medida son las siguientes:

1. Las **compañías aéreas comunitarias** que deseen operar servicios aéreos regulares de conformidad con las obligaciones de servicio público deberán estar en posesión de una **licencia de explotación en vigor**, de acuerdo con lo establecido con el Reglamento (CEE) número 2407/92 del Consejo, de 23 de julio de 1992, sobre la concesión de licencias a las compañías aéreas.
2. Dichas compañías deberán presentar ante la Dirección General de Aviación Civil, en las fechas y plazos estipulados y de manera individualizada del resto del **programa de vuelos** que puedan presentar para operar en otras rutas, el programa de operaciones en rutas sometidas a obligaciones de servicio público, que abarcará un período mínimo de doce meses consecutivos. Dicho programa incluirá la siguiente información:
  - a. Ruta que desea operar
  - b. Períodos de operación de las temporadas de tráfico correspondientes, establecidas por la Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA).
  - c. Número de identificación del vuelo.
  - d. Horarios de operación.
  - e. Oferta de capacidad.

---

<sup>V</sup> Ver Anexo I

- f. Períodos y días de operación.
  - g. Tipo de aeronave / Número de asientos / Capacidad de carga.
  - h. Configuración de la cabina de pasajeros, en su caso.
  - i. Escrito de conocimiento y aceptación de las condiciones de continuidad del programa de servicios impuestas en estas obligaciones de servicio público.
  - j. Además la compañía deberá remitir escrito en el que se detallen los precios y condiciones de las tarifas a aplicar, conforme a las condiciones específicas establecidas en el párrafo 2 del epígrafe III del anexo I de este proyecto.
3. Para la **presentación** de dichos programas deberá tenerse en cuenta lo siguiente:

3.1. Cada compañía aérea presentará el programa de servicios distribuido en **temporadas** de tráfico de invierno y verano en las fechas y condiciones estipuladas a continuación:

- a. Si el inicio del programa inmediato de servicios coincide con el inicio de la temporada de **tráfico de verano**, la presentación del mismo se realizará antes del 1 de marzo e incluirá el programa tentativo para la siguiente temporada de tráfico de invierno.
- b. Si el inicio del programa inmediato de servicios coincide con el inicio de la temporada de **tráfico de invierno**, la presentación del mismo se realizará antes del 1 de octubre e incluirá el programa tentativo para la siguiente temporada de tráfico de verano.
- a. En caso de acceso al mercado en cualquier otra fecha, la compañía presentará su programa de servicios con una antelación mínima de treinta días naturales al inicio previsto de sus operaciones e incluirá el programa de servicios para la parte correspondiente a la temporada de tráfico en la que se inician las operaciones, junto al programa tentativo para el resto del período hasta concluir los doce meses de operación.

A partir de la siguiente temporada de tráfico a la del inicio de las operaciones, la compañía seguirá el procedimiento establecido en el párrafo 3.1 anterior.

- b. Los programas de servicios se considerarán **aprobados** si transcurridos los plazos anteriormente indicados, la Dirección General de Aviación Civil no se ha pronunciado al respecto. No obstante, en cualquiera de los casos, la iniciación de los servicios podrá realizarse una vez que hayan sido expresamente aprobados por la Dirección General de Aviación Civil.
- c. Las **compañías aéreas** se comprometerán a **operar su programa** de servicios durante un período mínimo de doce meses consecutivos. Frente a una nueva entrada, o ante un incremento significativo del programa de vuelos de un operador en una determinada ruta, las otras compañías que operen dicha ruta podrán optar entre mantener su estrategia, ajustar inmediatamente su programa de servicios, sin perjuicio del cumplimiento de las obligaciones de servicio público, o, incluso, si lo considerasen oportuno, anunciar su intención de no continuar explotando en régimen abierto la ruta o rutas más allá del plazo obligatorio.

No obstante una compañía podrá cesar definitivamente en la prestación de servicios, previa comunicación a la Dirección General de Aviación Civil, con una antelación mínima de seis meses a la fecha prevista de finalización.

4. En el caso de que los **coeficientes de ocupación** registrados en los períodos de verano o invierno en una ruta, por el conjunto de las compañías operadoras, **superen el 75 por ciento** de forma continuada y salvo caso de explotación estacional de rutas, los transportistas con programa de servicios operativo, deberán adoptar las medidas adecuadas al objeto de incrementar la oferta de capacidad para rebajar dicho nivel, salvo que ofrezcan tarifas más beneficiosas para los usuarios, siendo las **tarifas máximas**:
- a. Mallorca – Ibiza: 72€
  - b. Mallorca – Menorca: 72€
  - c. Menorca – Ibiza: 101€

El Ministro de Fomento procederá el mes de enero de cada año, a petición de las compañías que operen en las rutas sometidas a obligaciones de servicio público, a la **revisión de las tarifas** anteriores en la cantidad equivalente a la que resultase de trasladar a las tarifas los efectos de la aplicación del correspondiente incremento anual del Índice General Nacional del Sistema de Índices de Precios al Consumo, sobre los costos directamente afectados por tal variación anual, estimados en un 73 por ciento de la totalidad de la estructura de costos de una compañía aérea.

Las compañías aéreas podrán establecer **tarifas promocionales y básicas** siempre que los niveles de precios no superen los límites establecidos anteriormente, conforme al siguiente procedimiento:

- a. El **coeficiente de ocupación del 75 por ciento** establecido en el párrafo 4 del epígrafe II, Condiciones Generales, podrá ser superado con la condición que el precio de las tarifas aplicadas a esa oferta adicional sea como mínimo inferior en un veinte por ciento al precio de la tarifa básica registrada por la compañía.
- b. Las compañías aéreas estarán obligadas a **establecer tarifas con precios reducidos** respecto de los precios de la tarifa básica registrada, en el porcentaje y condiciones que libremente determinen, para jóvenes menores de veintidós años, personas que hayan cumplido los sesenta y cinco años de edad, equipos federados en la Comunidad Autónoma de Baleares y enfermos que necesiten asistencia hospitalaria en la isla de Mallorca con origen en las islas de Ibiza y Menorca.

Los **descuentos** aplicados a los precios de estas tarifas **no serán inferiores al 10 por ciento** de los precios de la tarifa básica registrada. En el caso de enfermos que requieran asistencia sanitaria, se requerirá, para obtener el beneficio económico establecido, un certificado del Servicio Balear de Salud que justifique la necesidad del traslado. En caso de necesidad urgente, debidamente justificada en el mencionado certificado, la compañía estará obligada a atender la demanda en el vuelo solicitado.

- c. Las compañías aéreas estarán obligadas a **registrar sus tarifas** en la Dirección General de Aviación Civil en un plazo no inferior a 30 días naturales antes del día previsto para su entrada en vigor. Dichas tarifas se considerarán aprobadas si transcurridos quince días naturales, la Dirección General de Aviación Civil no se pronuncia al respecto. No obstante, podrán entrar en vigor antes del plazo indicado anteriormente, si son aprobadas expresamente.

- d. En las tarifas de los servicios aéreos regulares de las rutas especificadas en el epígrafe I, sin restricción, a los ciudadanos españoles y de los demás Estados miembros de la Unión Europea residentes en las Islas Baleares, les serán de aplicación las **reducciones tarifarias subvencionadas** determinadas en la legislación vigente.
- e. Las condiciones de **acreditación** de los **residentes** así como las liquidaciones a las compañías aéreas por las **bonificaciones** previamente aplicadas deberán realizarse conforme a lo establecido en el Real Decreto 1316/2001, de 30 de noviembre, por el que se regula la bonificación en las tarifas de los servicios regulares de transporte aéreo y marítimo para los residentes en las Comunidades Autónomas de Canarias y las Illes Balears y en las Ciudades de Ceuta y Melilla.

Las **tarifas máximas** establecidas en este apartado podrán ser **convertidas** por el Ministro de Fomento, previo informe de la Comisión Mixta, en tarifas de referencia, con unos márgenes de fluctuación que serán determinados en función de las condiciones competitivas del mercado.

5. **Continuidad del servicio.** Salvo en caso de fuerza mayor, el número de vuelos cancelados por motivos directamente imputables al transportista, no podrá exceder, por cada temporada IATA, de un 2 por ciento del número de vuelos programados. Salvo caso de fuerza mayor, en el 90 por ciento de los vuelos, los retrasos no podrán ser superiores a treinta minutos.
6. **Comercialización de los vuelos.** La oferta de plazas y de servicios se facilitará a través de canales de distribución que tengan en cuenta las características de los servicios y la necesidad de garantizar una información adecuada para el usuario al coste más bajo posible.

Las **rutas** declaradas de servicio público son la de Madrid-Menorca, aplicada en el año 2012<sup>VI</sup> y modificada en 2014<sup>VII</sup>, en aquellos meses en los que la demanda es muy baja, meses comprendidos entre el 1 de octubre y 31 de mayo y las 3 rutas interinsulares entre los aeropuertos de Palma de Mallorca, Menorca e Ibiza, desde el año 2003 modificada en 2008.

De forma previa a la declaración de OSP en el año 2003, en las rutas interinsulares había 7 tarifas para los vuelos PMI-IBZ y PMI-MAH. Estas tarifas establecían precios que oscilaban entre 28€ y 99€ por trayecto, contando con el descuento de residente del 33%. Es en el 2003 cuando se establece que como precio máximo se podrá establecer una tarifa de 72€.

Tal como ocurre en mercados no perfectamente competitivos, la fijación de un precio máximo elimina los incentivos para competir en precios y sitúa el precio final cerca del máximo permitido. No obstante, es posible que el precio máximo fijado implique una reducción en la discriminación de precios que llevaba a cabo la empresa. En otras palabras, los antiguos precios superiores a 72€ desaparecen al igual que las tarifas más bajas.

---

<sup>VI</sup> Ver Anexo III

<sup>VII</sup> Ver Anexo IV



Después de poner en funcionamiento este sistema, se decide realizar una **modificación de las condiciones tarifarias** en estas rutas estableciendo una "tarifa básica" de 86€ y una "tarifa máxima" que no supere el 25% de la "tarifa básica", 108€, implantando dicha modificación en la reforma de la OSP del 7 de abril del 2008. Con esta modificación se permite una mayor flexibilidad en el mercado y poder ayudar en su desarrollo, siendo la tarifa más barata en 50€, 25€ para el residente.

Se contemplan varias restricciones que deben cumplir las compañías aéreas que realicen las rutas en las que se declaren las obligaciones de servicio público. En primer lugar, éstas podrán establecer tarifas promocionales y flexibles respecto a las tarifas de referencia que se estipulen de forma general, siempre y cuando se cumplan las condiciones y los niveles máximos establecidos.

Asimismo las compañías aéreas estarán obligadas a ofrecer tarifas sociales, además de contar con el descuento porcentual impuesto, se deberá realizar una tarifa que presente un descuento adicional a los jóvenes menores de veinticuatro años como también para aquellas personas que hayan cumplido los sesenta y cinco años de edad. Los equipos que estén federados y realicen competiciones oficiales en la Comunidad Autónoma de las Illes Balears están incluidos en otra tarifa especial, así como personas enfermas que necesiten asistencia hospitalaria en la isla de Mallorca y que residan en Menorca, Ibiza o Formentera.

Otra de las condiciones que deben cumplir es el registro de todas sus tarifas en la Dirección General de Aviación Civil, en un plazo que no sea inferior a treinta días previos a su entrada en vigor. En el caso de las tarifas de promoción se admite que se registren hasta 48 horas antes de que entren en vigor.

En el caso de que cualquier compañía aérea desee realizar alguna modificación en sus tarifas, incrementándolas o simplemente modificar cualquier condición establecida, deberán esperar la consideración de la Dirección General de Aviación Civil tras la examinación de la documentación que las mismas compañías hayan aportado.

La **resolución** de la tramitación será válida una vez que la Dirección General de Aviación Civil considere apta dicha información, en caso de no ser así y discurra necesario poner datos complementarios, la compañía deberá estar al corriente.

Para que la compañía aérea pueda saber si ha sido aceptada su petición o no deben pasar 15 días desde la petición, si no hay ningún mensaje de respuesta quedaría aprobado implícitamente. Las tarifas promocionales que propuestas por las aerolíneas se podrán considerar aprobadas en caso de que no haya una comunicación que indique lo contrario.

En el caso de que hayan sido registradas, las tarifas de las compañías aéreas tendrán la validez que el periodo estipulado indique y si no es así porque no se haya determinado ninguno, será de forma indefinida hasta que se pruebe lo contrario.

Como se ha dicho anteriormente, las compañías tienen la posibilidad de ir modificando sus registros, siempre y cuando se acepten las mismas habiendo cumplido todos los plazos que se requieran en el procedimiento como tampoco las tarifas de referencia que se hayan determinado en cada una de las rutas.

### 2.3.2 Descuento de Residente

De acuerdo con la normativa<sup>23</sup> establecida en la Dirección General de Puertos y Aeropuertos del Gobierno de las Islas Baleares, se trata de una **bonificación** que reciben los residentes de las islas Baleares en el transporte aéreo.

Los beneficiarios, como se ha expresado anteriormente, serán los ciudadanos españoles como también los del resto de los Estados miembros de la Unión Europea incluyendo los de Suiza favorecidos por tener la residencia o el derecho de residencia, en caso de que se trate de familiares nacionales de terceros países beneficiarios del derecho de residencia o del derecho de residencia permanente y ciudadanos nacionales de terceros países residentes de larga duración, que acrediten su condición de residente en las comunidades Autónomas que se estipulan para obtener las ventajas que le aporta dicho descuento.

A la hora de realizar un vuelo, los pasajeros que dispongan del descuento de residente deberán acreditar, con su identificación personal, que los datos que se introdujeron a la hora de comprar el billete son correctas y válidas, en caso de no serlo, el pasajero deberá abonar el precio de un billete nuevo sin disfrutar del descuento de residente ya que no puede atestiguar que cumpla con las condiciones que requiere el mismo.

En los últimos años algunas compañías aéreas europeas han establecido como norma que se muestre el certificado de residencia del ayuntamiento en el que resida el pasajero, debe coincidir además con el lugar de residencia introducido en los datos de compra del billete. Algunas compañías, como Ryanair, son más restrictivas con las fechas de validez de los certificados de residente y si se da el caso de estar caducado del día anterior a la fecha del vuelo, el pasajero deberá abonar el precio de un nuevo billete si tiene intención de volar en el vuelo que tenía comprado en un principio.

Ésta normativa ha causado gran **confusión** entre los pasajeros ya que se han ido dando casos en los que se ha informado de que dejaba de ser necesaria la presentación de dicho documento en la puerta de embarque. Estos cambios de última hora han supuesto discusiones y disputas entre los miembros de las aerolíneas y los pasajeros afectados ya que una vez se encontraban en las puertas de embarque eran informados de que necesitaban el certificado de residente cuando se les había dicho lo contrario y no disponían de él en ese lugar.

En un primer momento, en el 2003, cuando se establecen por primera vez las rutas OSP interinsular, este descuento era del 33% sobre la tarifa normal por trayecto, seguidamente se realizan las modificaciones en la reunión del 2008.

Actualmente, el descuento de residente es del 50% del total sobre la tarifa normal. Lo que se ha comprobado a partir de la aplicación de este descuento es que el precio de la ruta incrementa, lo que produce un efecto de exclusión al no residente ya que este no dispone de ninguna bonificación y además tiene que pagar más cantidad por el mismo servicio.

## 2.4 Consecuencias

A partir del anterior análisis se pueden extraer las siguientes conclusiones. Aunque todos los casos traten zonas remotas, ya se ha comentado que dependiendo de las autoridades, se pueden aplicar unas medidas u otras.

En primer lugar, se muestra como los **descuentos de precios** reducen la concentración del mercado y aumentan la frecuencia de vuelos a nivel de ruta. Esta afirmación se puede comprobar en el caso de España, viendo cómo se aplican los descuentos considerables en los últimos años a los residentes de las Islas Baleares y Canarias.

Una de las **consecuencias** que se dan a partir del uso de estos descuentos es el aumento final pagado por los no residentes, como se verá más adelante en otro apartado y los efectos negativos que supone este hecho. Parece ser que en España<sup>24</sup> las OSP son eficaces para obligar a las aerolíneas a ofrecer mayores frecuencias de vuelo en las rutas aplicadas mientras que en Francia, Italia y el Reino Unido sirven para obtener tasas más bajas.

Con el fin de evaluar cuales han sido los **beneficios** de aplicar dichas políticas de servicio universal en los países europeos, se puede certificar como ha aumentado el número de rutas operadas en los últimos años, hecho que puede explicarse por el poco tráfico que tienen las nuevas rutas y hay pocas aerolíneas que puedan sostener dicho servicio. Por otra parte, no hay que olvidar que la crisis económica de 2008 ha reducido el tráfico en muchas rutas favoreciendo que se consolide un proceso dentro de la industria evitando que haya tanta competencia.

Estos cambios podrían sugerir que es necesaria la **supervisión más estricta**<sup>25</sup> en aquellas rutas delegadas por las autoridades nacionales. También es verdad que la irrupción de las compañías aéreas de bajo coste ha abierto un gran número de nuevas rutas y otro de los efectos es que facilita evitar que se concentren las rutas y se aumenten las frecuencias de vuelos, a pesar de ser monopolistas en muchas rutas.

Finalmente, se podría decir que tras la consideración conjunta de cómo se aplican las OSP en Europa, los **resultados** indican que la UE no tiene un enfoque homogéneo para la regulación de rutas a territorios remotos y tanto la intensidad como el alcance de estas regulaciones dependen de los objetivos de la política de cada país.

### 3. Revisión de la literatura

Al tratarse de un tema de interés internacional, se encuentran varios tipos de documentos que lo tratan. Se presentan en forma de artículos, en blogs de economía, noticias, casos prácticos plasmados en algún proyecto, entre muchos otros ejemplos. Más adelante se podrá verificar que en el caso de las Baleares se han registrado un buen número de artículos que muestran este tema.

#### 3.1 Casos Europeos

En el caso de Europa se ha registrado un gran número de artículos que se han dedicado a comprobar cuáles han sido los efectos y consecuencias de la aplicación de las medidas aplicadas necesarias para que el funcionamiento del servicio aéreo del mismo sea el mínimo y el mejor para sus residentes.

En concreto, uno de los estudios realizados, con título: **La competencia y las obligaciones de servicio público en la aviación europea**<sup>26</sup>, analiza el efecto de las políticas de servicio universal de los mercados de las aerolíneas de cinco Países de la Unión Europea (Francia, Alemania, Italia, España y el Reino Unido) en el período 2002-2010. Los resultados muestran que los esquemas de tarifa aérea de descuento para residentes de las islas plantean una demanda y afectan positivamente la competencia y el número de vuelos a nivel de ruta. Los resultados de dicho estudio son relevantes para el diseño de las políticas de servicio universal de transporte aéreo.

En este estudio se trata el tema del uso de estos instrumentos y la selección de rutas protegidas de los países europeos y las regulaciones nacionales, que a veces son incompatibles.

Así pues, la literatura empírica ha analizado los efectos de las características del mercado, como la competencia de las rutas, el dominio de los diferentes aeropuertos y la presencia de las compañías low cost por sus estrategias en fijación de precios pero son pocos los que examinan los efectos de las políticas que trata dicho proyecto.

En el caso italiano, se analizan el potencial del impacto en las tarifas aéreas de la eliminación de las OSP en la ruta que conecta la península italiana con la Isla de Cerdeña. Afirman que la eliminación de las OSP sería aumentar las tarifas y cambiar el tráfico de la ruta habiendo un aumento en la proporción de entrada de turismo.

Otro grupo de trabajos utilizan análisis econométricos para identificar los determinantes de la competencia de ruta y frecuencias de vuelo en los mercados nacionales. En general, apuntan la relevancia que tiene tener en cuenta las características de cada ruta como puede ser también el tamaño de las aeronaves y las frecuencias de vuelos ofrecidos.

Como se ha comentado anteriormente, el Forum Internacional de Transporte realiza un estudio de forma general sobre cómo se desarrolla el servicio de transporte aéreo en zonas remotas. Se exponen ejemplos desde lo que sucede en USA y Canadá como en lugares de la UE, indicando cuales son las medidas impuestas en cada caso.

De la misma forma se registran trabajos realizados en universidades como es el caso del trabajo de la UB que trata de la Comparación de las Políticas de transporte impuestas en zonas pequeñas y remotas, analizando los USA, Canadá, Portugal, España y Brasil.

### 3.2 Caso Balear y Canario

Para iniciar el proyecto, el blog de economía “Nada es gratis” proporciona las primeras reflexiones acerca del tema tratado a lo largo del trabajo. Son las autoras **Ofelia Betancor y M.Fernanda Vicens** (2012)<sup>27</sup> las que escriben dicha entrada en el blog nombrando también al economista Juan Santaló (2012). Las dos primeras autoras reflejan la situación que se vive en Canarias por tratarse de una zona que también sufre los mismos problemas que el archipiélago Balear pero que han sido tratados de forma exhaustiva.

Por otro lado, el escritor menorquín **Juan Santaló** (2012)<sup>28</sup> denuncia la situación que se vive en las Baleares a partir de 3 publicaciones entre ellas relacionadas sobre los potenciales efectos negativos que tienen las OSP sobre la restricción a promover la competencia entre operadores de las rutas en las que se aplica dicha política.

Siendo un tema poco conocido de forma nacional, son los residentes de dichos lugares los que manifiestan los dilemas en los que se encuentran, como sucede también con **Josep Piris**<sup>29</sup> (2015) en su blog personal: “Conexión aérea Madrid-Menorca”. En este blog remarca la necesidad de que haya unas tarifas universales y económicas para la ruta MAD-MAH. Entre otros sucesos pone énfasis al problema que se trata durante el proyecto contando anécdotas propias al realizar desplazamientos con frecuencia en esta ruta.

Del mismo modo, el autor del bloc con su mismo nombre, **Miquel Rodríguez Planas**<sup>30</sup> (2013), muestra en artículos y reflexiones conceptos que se tratan en el proyecto a partir de su experiencia personal. Para este proyecto sirve de especial utilidad uno de los estudios que realiza: Estudio de la obligación de servicio público en el transporte aéreo de Menorca. En este se puede ver cuáles son los antecedentes a la aplicación de la OSP en la ruta MAH-MAD como la evolución a lo largo de los años de cuales han sido los efectos que ha aplicado.

#### 4. Análisis de las características de la oferta y la demanda

Después de haber visto cual es el marco normativo en el que se encuentra el caso del archipiélago Balear así como haber analizado la literatura que se registra hasta el momento del mismo tema, se procede a analizar cuál es la situación de la oferta y demanda en la que se encuentran los aeropuertos de las Islas Baleares.

En los últimos datos registrados en la propia web de AENA Aeropuertos, el de Palma de Mallorca, principal aeropuerto del archipiélago Balear, aparece entre los primeros aeropuertos de la red Española. Los índices del ranquin van variando según sea una fecha u otra ya que, como se ha remarcado anteriormente, esta comunidad autónoma está estrechamente relacionada con los flujos de turismo que marcan las estaciones.

A continuación se realizará un análisis de la oferta y la demanda de los servicios de transporte aéreo en los aeropuertos de las Islas Baleares, siempre teniendo en cuenta el aspecto de la **temporalidad**, ya que es el que pauta el resultado de los mismos.



Ilustración 4. Cuota de los principales Aeropuertos Españoles. Febrero 2015. Fuente AENA S.A

Se estudiará el comportamiento de diferentes variables que puedan explicar la trayectoria que siguen los resultados de los aeropuertos de las Islas Baleares en cuanto a los efectos que causan las obligaciones de servicio público. Entre ellas, las rutas que se pueden realizar desde los aeropuertos del archipiélago hacia la península, cuáles son las compañías aéreas que operan dichas rutas y con qué frecuencia se realizan los vuelos, entre otras. Debido a tener que realizar un análisis de la oferta y la demanda a partir de diferentes fuentes de información, se precisa detallar que los datos están referidos siempre a territorio nacional, vuelos comerciales regulares y siempre vendrá indicado el aeropuerto base escogido.

##### 4.1 Análisis previo. Situación antes y después de Spanair.

En este apartado del proyecto se van a tratar, entre otras cosas, la operativa que se registra en los aeropuertos de las Islas Baleares

Spanair<sup>31</sup> inició su trayectoria como una compañía chárter realizando vuelos básicamente en España, a Baleares y Canarias aunque también al resto de Europa. Es en 1994 año en el que la aerolínea se inicia en la realización de vuelos regulares nacionales poniendo fin al monopolio de Iberia, poco después se inicia en los vuelos internacionales, sin tardar en realizar vuelos intercontinentales.

Es en 2009 cuando la compañía pasa a formar parte de propietarios catalanes aunque la asociación de aerolíneas ELFAA<sup>VIII</sup> no tarda en demandar a la aerolínea por recibir cuantiosas

<sup>VIII</sup> Se trata de la Asociación de Aerolíneas de Bajo Coste creada en 2003 para representar a ese tipo de compañía aérea con unos objetivos muy claros como el de identificar las políticas que afecten al sector de las compañías low cost, conseguir que las medidas reguladoras que afecten a sus miembros sean realmente eficaces y promover los intereses comunes de sus miembros en varias instituciones europeas.

ayudas por parte de la Generalitat de Catalunya sin justificación económica alguna. Se acusa a la aerolínea de llevar a cabo una guerra de precios haciendo uso de las ayudas e inyecciones de capital en aquellas rutas en las que tenía competencia con otras compañías además de realizar grandes campañas publicitarias. Es entonces cuando Spanair empieza a tener problemas para mantener todas las actividades que ha iniciado y necesita de inversores. Acude a diferentes grupos que pudieran ayudarle pero recibe la negativa de los mismos tras ver que la asociación ELFAA no ha retirado las denuncias que había impuesto a la compañía, a la vez, Spanair deja de contar con las ayudas de la Generalidad de Cataluña<sup>32</sup>, decidiendo cesar con las operaciones el 28 de enero del 2012 dejando sin trabajo a 4000 personas, renunciando a 25 años de historia en la aviación española como también grandes cantidades de dinero público.

De forma previa al cese de la compañía, ya se ha demostrado que la misma recibía cuantiosas cantidades de dinero y eso le permitía hacerse con un gran rango de pasajeros fieles a la aerolínea. Concretamente en el caso de las Baleares, Spanair ofrecía un servicio que pocos podían rechazar ya que se trataba de realizar vuelos hacia la península a buen precio y con servicios añadidos como poder llevar equipaje facturado sin tener que abonar ningún coste extra. Los horarios que procuraba la compañía eran muy variados y sin diferencias considerables de tarifa.

Ante el cese de Spanair, las **consecuencias**<sup>33</sup> fueron múltiples, en primer lugar, las compañías que lo seguían en el ranking comienzan a experimentar cambios de puesto. EasyJet es el primero en ganar la posición que esta aerolínea deja libre, seguido por Air Europa, Air Berlin, Naysa y Thomson Airways los cuales ganaron cuota de mercado cubriendo las plazas que la aerolínea deja de cubrir para que los pasajeros a los que ofrecía sus servicios puedan seguir con sus vuelos. Es cierto que estas aerolíneas<sup>34</sup> ganan más cuota de mercado ya que los pasajeros que realizaban los vuelos con Spanair siguen teniendo la necesidad de desplazarse pero no por tener más clientes, estas aerolíneas bajan los precios.

Como se ha dicho anteriormente, la compañía que quebró ofrecía unos precios muy bajos en comparación con otras aerolíneas del grupo por las múltiples ayudas que recibía pero las aerolíneas que se quedaron con las plazas que dejaba libres Spanair, no pudieron dar ese servicio de la misma manera.

Muchos de los pasajeros frecuentes que escogían esa compañía, empiezan a volar con una low cost por parecerse en precios a lo que pagaban anteriormente aunque las condiciones de equipaje variaban considerablemente. Es entonces cuando el Govern balear actúa y solicita al Ministerio de fomento, a partir de una reunión, que se realice un seguimiento de la evolución de las tarifas entre el archipiélago y la Península para comprobar si, tras el cese de actividad de Spanair, tiene niveles "ordinarios" o están por encima del precio de mercado, para en caso de que se identifiquen precios "abusivos", se puedan tomar medidas de forma inmediata y de forma contundente. La reunión de la que se derivan los acuerdos pasados son generados a partir de la situación derivada del cese de la aerolínea pero también para realizar propuestas de mejora del transporte aéreo en Baleares.

En segundo lugar, atendiendo a las **rutas**<sup>35</sup> que realizaba dicha compañía se comprueba que éstas sufren variaciones. En el caso de la ruta Madrid-Menorca el servicio no queda cubierto de la misma forma que lo cubría la aerolínea que se ve obligada a cesar sus operaciones. Es más, durante unos meses no se realiza ningún movimiento de transporte entre estos dos destinos. Más adelante se tratará este tema en profundidad analizando de forma detallada las características que presenta esta ruta actualmente.

La **estrategia** de la Generalitat para conseguir que se potencie el Aeropuerto del Prat son reconocidas tras las declaraciones de miembros de la misma ante las limitaciones existentes, tanto legales como económicas de seguir con la compañía.

## 4.2 Caracterización principal de las rutas

Las rutas que conectan con el Aeropuerto de Son San Joan, Palma de Mallorca, con el resto de destinos, son más numerosas que las de las Islas más pequeñas del archipiélago Balear. Además, operan más compañías y se realizan los vuelos con más frecuencia. Siendo la capital, los residentes de Mallorca, así como los pasajeros que deseen desplazarse a dicha isla, tienen más facilidades que los que desean realizar algún tipo de transporte a Menorca o Ibiza. En resumen, el transporte a realizar en el entorno Balear, es más factible desde Mallorca, por las características que presenta, que el de las islas más pequeñas.

Para comprobar si hay un servicio de transporte que permita una conexión entre las Baleares y la Península que garantice unos servicios mínimos, se deberá prestar más atención a los movimientos entre las islas menores del Archipiélago y la península ya que, aunque Mallorca forme parte de éste, las conexiones son más numerosas y el transporte es más completo.

A continuación se realiza un análisis de las compañías que operan en cada una de las islas, la frecuencia con la que realizan los transportes, como también se estudia la OSP que hay en la ruta Menorca – Madrid.

En la historia de la aviación Española hay múltiples compañías que inician sus servicios de transporte pero no todas consiguen mantenerse en el sector. Al procurar analizar cuál es el servicio aéreo actual, en todo momento se estará comentando que es lo que sucede en el transcurso del año 2014, haciendo referencia tanto a las compañías aéreas que realizan los servicios, la frecuencia de los vuelos, como también los destinos a los que se puede acceder actualmente desde cada uno de los aeropuertos del archipiélago.

Tanto en las compañías aéreas como en las rutas, se tiene en cuenta aquellas que están accesibles durante todo el año, es decir, no se contemplan aquellas que únicamente realicen servicios durante la temporada de verano, en ese caso la lista aumenta, como tampoco los destinos a los que se puede viajar solamente durante la temporada de verano. Se realizan estas restricciones ya que se necesita saber cuál es el servicio aéreo durante todo el año, sin tener en cuenta las temporadas sabiendo que los residentes requieren movilidad todo el año.



### 4.2.1 Compañías

Habiendo comentado anteriormente la las consecuencias ante desaparición de Spanair, se comprueba con ese caso práctico la falta que hace que una compañía<sup>36</sup> conecte las Baleares con la Península, entre muchos otros puntos de conexión, como realizaba la misma, ya que entre otras cosas, es a partir de ese año cuando se impone que la ruta Menorca-Madrid sea declarada como OSP.

Se debe tener en cuenta que se trata de rutas vinculadas a las Obligaciones de Servicio Público y existen consecuencias vinculadas al aplicar esta medida, como es la restricción a otras aerolíneas a establecer competencia en ese sector del mercado. Como se ha visto anteriormente, las rutas en las que se aplican las OSP están sujetas a unas condiciones que si no son cumplidas por las aerolíneas que quieran acceder a realizar una ruta, quedan fuera del alcance de este sector.

Por consiguiente se presentan a continuación diferentes tablas con los datos que corresponden a los diferentes aeropuertos baleares:

#### Aeropuerto de Palma de Mallorca

En este cuadro se diferencian las **compañías** que realizan servicios aéreos dentro del archipiélago Balear desde Palma de Mallorca y aquellos que los realizan en todo el ámbito nacional Español.

Se puede ver a simple vista como la cantidad de compañías que vuela dentro de las Baleares es muy inferior al que realiza vuelos en todo el territorio Español.

En el caso Balear, la compañía Air Nostrum es por excelencia la aerolínea que siempre ha realizado los movimientos entre las diferentes islas. De forma muy reciente, la compañía Air Europa anuncia que se quiere dedicar a realizar conexiones entre los aeropuertos de las islas y ha iniciado las operaciones entre los aeropuertos Baleares en el mes de mayo del 2015, ofreciendo frecuencias muy secuenciadas para que el servicio sea más amplio y los viajeros puedan disponer de este medio de transporte de forma más habitual.

	Clase de aeropuerto	Nombre compañía
Compañías aéreas con operaciones al aeropuerto de Palma de Mallorca	Aeropuertos Interinsulares Baleares	Air Nostrum L.A Mediterraneo
		Air Berlin
	Otros Aeropuertos Nacionales	Air Europa
		Vueling Airlines S.A
		Ryanair LTD
		Air Berlin
		Iberia Express
		Air Nostrum L.A Mediterraneo
		Volotea S.L

Tabla 3 Compañías que operaron en 2014 en el Aeropuerto de Palma de Mallorca. Fuente: Aena Estadísticas

En la lista de compañías que realizan vuelos en todo el territorio Español, se empieza a ver como las low cost se introducen en este sector queriendo satisfacer a los pasajeros que deseen volar desde el aeropuerto de Palma de Mallorca. Es el caso de Ryanair, que empieza a operar en el 2009 ya que ve la posibilidad de ganar cuota de mercado y la desaparición de Spanair le facilita las cosas cuando en 2012 consigue hacerse con muchos de los pasajeros que movía dicha aerolínea.

El número de compañías que ha atendido a este sector de la población ha sido mayormente el mismo en el transcurso de los años. Cabe decir, que años anteriores a la crisis, como por ejemplo en 2006, el número de compañías aéreas era mucho mayor, teniendo que añadir a la lista: Air Madrid, Swiftair, Hapag-Lloyd Fluggesellschaft y Lagur Air S.A, entre otras que también han dejado de operar en las islas.

Los **destinos** a los que se puede acceder desde el aeropuerto de Palma de Mallorca y que operan las compañías mencionadas anteriormente son los que muestran la tabla siguiente:

Como se puede observar, los destinos dentro del archipiélago Balear, son tanto Menorca como Ibiza, pudiendo acceder por igual a ambas islas, más adelante se detallan las tarifas que se imponen para dichas rutas ya que se trata de rutas OSP.

De forma nacional, los destinos son más amplios pero aun y así son bastante limitados. Se trata de aquellos aeropuertos a los que se puede acceder durante todo el año y de forma regular. En cabeza está el aeropuerto de Barcelona, ventajoso en las operaciones que se realiza a dicho aeropuerto en parte por su cercanía y se debe relacionar con la cantidad de estudiantes de las islas que se desplazan a esta ciudad para realizar sus estudios superiores por imposibilidad de formarse en el lugar de residencia.

	Clase de aeropuerto	Aeropuerto
Aeropuertos destino desde el aeropuerto de Palma de Mallorca	Aeropuertos Interinsulares Baleares	Menorca
		Ibiza
	Otros Aeropuertos Nacionales	Barcelona- El Prat
		Madrid - Barajas Adolfo Suarez
		Valencia
		Menorca
		Ibiza
		Alicante-Elche
		Sevilla
		Bilbao
		Malaga - Costa del Sol
		Granada - Jaen
		Santiago
Asturias		
Zaragoza		
Jerez de la Frontera la Parra		

Tabla 4 Aeropuertos destino a los que se puede acceder desde el aeropuerto de Palma de Mallorca. Fuente: Aena Estadísticas

Lo mismo sucede con la comunidad de Madrid y con Valencia, son otros destinos escogidos por los estudiantes en caso de no poder seguir estudiando en su isla de origen. Éstos primeros destinos son aeropuertos HUB<sup>ix</sup>, permiten conectar con cualquier ciudad Europea o internacional desde las que no se puede acceder directamente desde Mallorca. Los motivos pueden ser por no tener suficiente demanda en dicha ruta o por tener problemas de infraestructura en el aeropuerto Balear, ya que un avión que realice un vuelo de largo radio, requiere tener unas dimensiones y el aeropuerto mallorquín no está capacitado para ofrecer ese servicio por presentar pistas de aterrizaje demasiado cortas entre otros factores.

Más adelante se tratará el tema de las operaciones viendo con qué frecuencia se realizan los vuelos a los destinos seleccionados.

<sup>ix</sup> En el lenguaje aeroportuario define a un aeropuerto en el que una o varias compañías aéreas tienen establecido un centro de conexión o distribución de vuelos. Los hub absorben el tráfico de varios aeropuertos sirviendo como centros de conexiones a otros destinos, son por tanto un instrumento para ofrecer servicios globales.

### Aeropuerto de Menorca

Es una de las islas menores del archipiélago Balear y eso le supone tener más dificultad a la hora de proporcionar un servicio tanto a los residentes como a aquellos pasajeros que desean acceder a la isla, ya que se considera un territorio aún más remoto comparado con la isla de Mallorca. Aquí es cuando entra en juego, sobretodo, la ruta OSP que se impone en 2012 por necesidad de proporcionar a los residentes unos servicios mínimos de transporte conectando con la capital, Madrid.

Las compañías que operan desde el aeropuerto de Menorca a otros destinos, son las que se presentan en esta tabla, teniendo en primer lugar la compañía que cumple con los requisitos que se estipulan dentro de las rutas OSP, tanto en las rutas internas Baleares como en las que conectan con la península Ibérica.

	Clase de aeropuerto	Nombre compañía
Compañías aéreas con operaciones al aeropuerto de Menorca	Aeropuertos Interinsulares Baleares	Air Nostrum L.A Mediterraneo
		Air Berlin
	Otros Aeropuertos Nacionales	Air Nostrum L.A Mediterraneo
		Vueling Airlines S.A
		Ryanair LTD
		Air Europa
		Aero Nova

Tabla 5 Compañías que operaron en el año 2014 en el aeropuerto de Menorca. Fuente: Aena Estadísticas

La cantidad de compañías que ofrecen un servicio al resto del territorio Español es inferior a las que operan en el aeropuerto mallorquín. Más adelante se analizará el caso de Menorca ya que requiere ser estudiado con detalle.

Los destinos a los que se puede acceder desde esta isla son los que marca la tabla siguiente. Presentando unos destinos mucho más limitados que aquellos a los que se puede acceder desde Mallorca.

	Clase de aeropuerto	Aeropuerto
Aeropuertos destino desde el aeropuerto de Menorca	Aeropuertos Interinsulares Baleares	Palma de Mallorca
	Otros Aeropuertos Nacionales	Barcelona- El Prat
		Madrid - Barajas Adolfo Suarez
		Valencia

Tabla 6 Destinos a los que se puede acceder desde el aeropuerto de Menorca. Fuente: Aena Estadísticas

Sucede lo mismo que con la isla mayor del archipiélago Balear, los destinos a los que se puede volar son aquellos considerados como lugares en los que seguir los estudios para aquellos jóvenes que no pueden continuarlos en su lugar de residencia como también por ser las ciudades que ofrecen más posibilidades y son aeropuertos HUB entre otros motivos por los que se escogen estos destinos. Más adelante se estudiará la frecuencia de vuelos.

### Aeropuerto de Ibiza

Esta isla es más considerada como lugar remoto comparada con las islas mayores del archipiélago Balear. Ibiza es, aun si cabe, más estacional que las otras por recibir mayormente todo el tráfico en la estacionalidad de verano. Así como en las otras dos islas la alternativa del barco es utilizada sobretodo para la carga, en este caso, hace función de transporte diario para conectar con la isla de Formentera, por no disponer de aeropuerto y ser su medio de transporte principal.

En el caso de esta isla, las compañías que operan son muy similares a las que realizan vuelos desde el aeropuerto menorquín, como se puede ver en la tabla. Se debe tener en cuenta, como anteriormente, que se trata de ruta OSP si se conecta con Mallorca y los requisitos que dicha compañía deberá cumplir para poder realizar los servicios de forma adecuada a la normativa vigente.

	Clase de aeropuerto	Nombre compañía
Compañías aéreas con operaciones al aeropuerto de Ibiza	Aeropuertos Interinsulares Baleares	Air Nostrum L.A Mediterraneo
		Air Berlin
	Otros Aeropuertos Nacionales	Air Nostrum L.A Mediterraneo
		Vueling Airlines S.A
		Ryanair LTD
		Air Europa

Tabla 7 Compañías que operan en el aeropuerto de Ibiza. Fuente: Aena Estadísticas

Los destinos a los que se puede acceder desde esta isla son los que muestra la tabla siguiente. Llama la atención que se pueda acceder a una ciudad más que desde Menorca, aunque no hay mucha variedad de destinos y los motivos por los que se asemejan tanto es por los mismos que se especifican anteriormente.

	Clase de aeropuerto	Aeropuerto
Aeropuertos destino desde el aeropuerto de Ibiza	Aeropuertos Interinsulares Baleares	Palma de Mallorca
	Otros Aeropuertos Nacionales	Barcelona- El Prat
		Madrid - Barajas Adolfo Suarez
		Valencia
	Alicante - Elche	

Tabla 8 Destinos a los que se puede acceder desde el aeropuerto de Ibiza. Fuente: Aena Estadísticas

#### 4.2.2 Frecuencia de vuelos. Diferencia entre temporadas

Al tener como objetivo del proyecto la comprobación de que se proporciona un servicio<sup>37</sup> de transporte suficiente para que los aeropuertos de las islas Baleares estén correctamente conectados con la Península Ibérica, así como con el resto de países y se asegure un transporte, es necesario ver cuál es la frecuencia de vuelos proporcionada.

Una vez mostrados los destinos a los que se puede acceder desde los diferentes aeropuertos Baleares y qué compañías son las que dan dicho servicio, a continuación se analiza la evolución de pasajeros que presenta cada aeropuerto y cuál es la ocupación de las aeronaves.

##### 4.2.2.1 Operaciones

Es importante estudiar los movimientos que hay en un aeropuerto de forma anual para ver la evolución que han tenido las operaciones a lo largo del tiempo. En este caso se escoge realizar un estudio desde el año 2004 hasta el 2014 pudiendo ver lo que sucede antes de que la crisis tenga un gran impacto sobre el sector de la aviación, entre otros.

Aunque sea importante saber la cantidad de operaciones realizadas en un año y que evolución tienen las mismas a lo largo del tiempo, lo más importante a analizar en este caso es la estacionalidad que presenta al Archipiélago Balear, tratándose de una comunidad totalmente ligada al sector turístico estival.

##### Aeropuerto de Palma de Mallorca

Al tratarse de la isla mayor del archipiélago Balear, es el aeropuerto que más operaciones realiza. Ya en 2004 presenta un total de 64.811 operaciones y la cifra sigue en aumento hasta el 2008, registrando un total de 72.196 operaciones mostrando la gran capacidad que tiene el aeropuerto principal de las Islas Baleares .

Operaciones Aeropuerto de Palma de Mallorca												
Mes	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	TOTAL
Enero	5056	5069	5187	5399	5518	5573	5334	5184	4645	3890	3200	54055
Febrero	5021	4847	4961	5278	5478	5398	4993	4965	4217	3518	2903	51579
Marzo	5593	5299	5635	5902	5954	6072	5721	5691	4865	4157	3410	58299
Abril	5234	5098	5376	5729	6263	5919	5660	5714	4773	4151	3805	57722
Mayo	5293	5216	5659	6116	6259	6130	5879	5900	5062	3968	3916	59398
Junio	5304	5168	5685	5964	6317	5981	5958	5794	5055	3946	4119	59291
Julio	5798	5772	6131	6421	6517	6321	6204	6126	5467	4224	4600	63581
Agosto	6299	6426	6610	6857	6710	6425	6142	6080	5663	4095	4822	66129
Septiembre	5494	5516	5800	6002	6000	5985	5956	5804	5127	3678	4077	59439
Octubre	5273	5470	5765	5888	5903	5892	6034	5769	4661	3515	3848	57985
Noviembre	5292	5421	6522	5735	5619	5612	5439	5004	3926	3225	3531	54426
Diciembre	5154	5251	5290	5597	5658	5607	5133	4725	3979	3341	3656	53391
<b>Total</b>	<b>64.811</b>	<b>64.553</b>	<b>67.721</b>	<b>70.855</b>	<b>72.196</b>	<b>70.915</b>	<b>68.453</b>	<b>66.756</b>	<b>57.440</b>	<b>45.708</b>	<b>45.887</b>	<b>695.295</b>

Tabla 9 Operaciones que se realizan en el Aeropuerto de Palma de Mallorca. Fuente: Aena Estadísticas

El año 2009 empieza a ser de gran dificultad para el sector de la aviación por la conocida crisis económica, sus efectos negativos empiezan a repercutir en el sector de la aviación lo cual es muy notable en el descenso de la cantidad de operaciones a realizar notándose sobretodo en el año 2012 con la desaparición de Spanair.

Este fuerte descenso en la cantidad de operaciones a realizar, puede dar a entender que los residentes tengan dificultades para cubrir los servicios que requieren y tener una buena movilidad. Seguidamente se podrá ver en un gráfico como esta suposición no es cierta ya que muchos de los viajeros también dejan de utilizar el transporte aéreo por no disponer de tantos recursos económicos y verse obligados a renunciar a viajes de ocio, entre otros.

El 2013 tampoco parece ser un buen año para la recuperación de las operaciones ya que el descenso es fuertemente notable. En 2014 parece notarse ligeramente la subida en la cantidad de operaciones a realizar y de hecho es el primer año desde el fuerte descenso que se inició en registrar un ascenso, aunque sigue estando lejos de volver a registrar la cantidad de operaciones de antes de la crisis.

Atendiendo a la temporalidad que presenta dicho aeropuerto, se deben seleccionar el total de operaciones de cada una de las temporadas teniendo en cuenta cuales son los meses que las componen:

- Temporada de invierno: Enero, Febrero, Marzo, Octubre, Noviembre, Diciembre
- Temporada de verano: Abril, Mayo, Junio, Julio, Agosto, Septiembre

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Temporada Invierno	31.389	31.357	33.360	33.799	34.130	34.154	32.654	31.338	26.293	21.646	20.548
Temporada Verano	33.422	33.196	34.361	37.056	38.066	36.761	35.799	35.418	31.147	24.062	25.339

Tabla 10 Operaciones Realizadas en cada una de las temporadas. Aeropuerto de Palma de Mallorca

Como se ha comentado antes, se trata de una Comunidad Autónoma totalmente turística y dado a estar situada en el Mediterráneo, su meteorología apunta a que los picos de turistas se aglomeran durante el verano, haciendo hincapié en los meses de julio y agosto.

Verdaderamente, haciendo una comparación entre las operaciones que se realizan en cada una de las estaciones, se comprueba que la temporada de verano es más activa que la de invierno pero no presenta tanta diferencia como lo hacen las islas menores del archipiélago. Al ser la capital de la Comunidad Autónoma, hay mucho movimiento durante todo el año. En el gráfico se puede visualizar como las operaciones presentan una fuerte caída como se ha comentado anteriormente y el carácter ascendente que tienen en el último año.

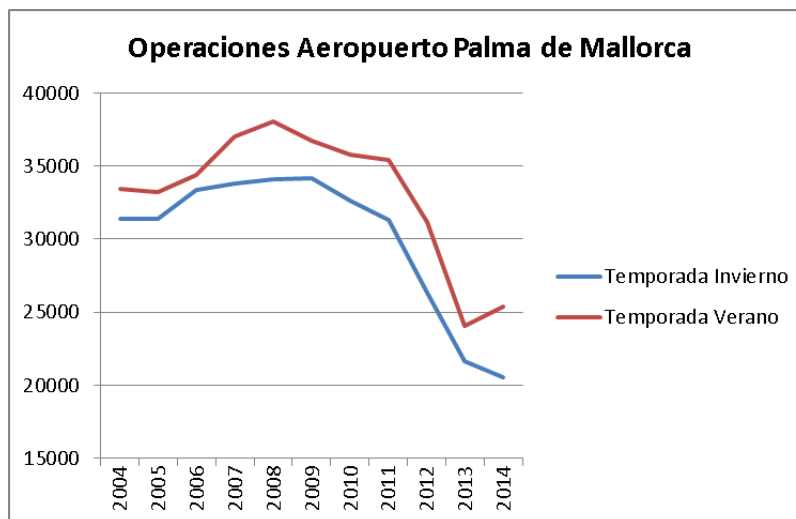


Ilustración 5 Gráfico de las Operaciones que se realizan en el Aeropuerto de Palma de Mallorca

### *Aeropuerto de Menorca*

Siguiendo la misma línea que presenta el aeropuerto de Palma de Mallorca, las operaciones del aeropuerto de Menorca aumentan considerablemente pero esta vez hasta el año 2007, en el que se registra un total de 19.598 operaciones, siguiendo en la misma línea en 2008 pero notando como a partir de ese año el descenso de cantidad de operaciones es constante llegando a 12.937 operaciones en el 2014.

Operaciones Aeropuerto de Menorca												
Mes	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	TOTAL
Enero	808	829	985	1182	1196	1171	1021	1032	853	787	719	10583
Febrero	880	903	915	1119	1243	1135	1002	1036	780	704	648	10365
Marzo	965	949	1023	1333	1436	1243	1191	1174	897	907	721	11839
Abril	1101	971	1276	1552	1533	1367	1360	1312	1026	1032	906	13436
Mayo	1101	1087	1390	1629	1569	1461	1441	1425	1260	1085	896	14345
Junio	1359	1454	1626	1763	1822	1710	1791	1761	1502	1418	1343	17477
Julio	1537	1699	2046	2245	2276	2161	2314	2280	2169	1733	1805	22265
Agosto	1895	2207	2757	2823	2847	2508	2773	2740	2468	1938	2281	27237
Septiembre	1476	1620	1803	1925	1857	1782	1794	1772	1653	1369	1461	18512
Octubre	1133	1257	1393	1517	1385	1287	1401	1327	1081	882	809	13472
Noviembre	914	1079	1286	1250	1174	1101	1137	997	763	754	666	11121
Diciembre	817	987	1215	1260	1202	1086	1075	886	802	747	682	10759
<b>Total</b>	<b>13.986</b>	<b>15.042</b>	<b>17.715</b>	<b>19.598</b>	<b>19.540</b>	<b>18.012</b>	<b>18.228</b>	<b>17.742</b>	<b>15.254</b>	<b>13.357</b>	<b>12.937</b>	<b>181.411</b>

Tabla 11 Operaciones Aeropuerto de Menorca. Fuente: Aena Estadísticas

Los motivos justifican dicho comportamiento son los mismos que para la isla de Mallorca explicados anteriormente. De hecho, desde el 2012 la isla deja de tener conexión con Madrid en la temporada baja por la desaparición de Spanair y más adelante se explican las medidas que se toman ante esta situación.

Comparando los resultados entre las temporadas se observa que en este aeropuerto, la tendencia es la siguiente:

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Temporada Invierno	5.517	6.004	6.817	7.661	7.636	7.023	6.827	6.452	5.176	4.781	4.245
Temporada Verano	8.469	9.038	10.898	11.937	11.904	10.989	11.401	11.290	10.078	8.576	8.692

Tabla 12 Operaciones realizadas en cada una de las temporadas. Aeropuerto de Menorca

Se consideran las temporadas igualmente clasificadas que en la isla mayor del archipiélago Balear y se comprueba que la tendencia es la misma pero en este caso es mucho más notable la diferencia de operaciones a realizar entre temporadas.

En un principio, en el año 2004, la diferencia no es tan amplia como la diferencia que se puede apreciar más adelante, en el gráfico siguiente se puede valorar mejor el contraste:

El año 2006 es el año de referencia a partir del cual la diferencia entre las estaciones es más notable.

Si se estudia cada curva por separado, la que representa la temporada estival se mantiene creciente hasta el año 2009, que presenta un leve descenso para mantenerse hasta que en el 2011 vuelva a decaer una vez más hasta el 2014 que parece apreciarse una ligera subida.

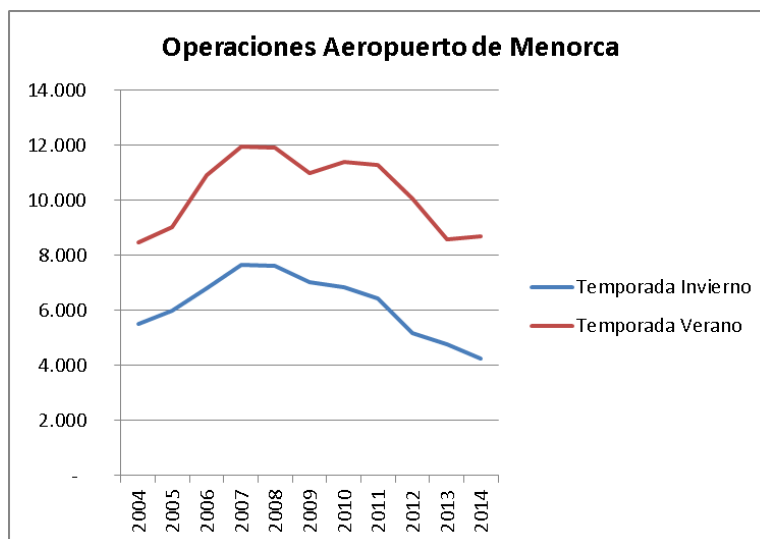


Ilustración 6 Gráfico de las Operaciones que se realizan en el Aeropuerto de Menorca

En lo que se refiere a la curva de invierno, la cantidad de operaciones van aumentando hasta que en 2009 vuelven a decaer nuevamente y sin presentar un cambio de dirección.

### Aeropuerto de Ibiza

Siendo la isla menor del archipiélago, con aeropuerto propio, es la que más dificultades tiene a la hora de realizar operaciones o esa es la idea que se tiene ya que si se comprueba con los datos aportados en la siguiente tabla, se puede ver como dicho aeropuerto realiza más operaciones que el aeropuerto de Menorca. Registra un total de 20.421 operaciones el pasado 2014 mientras el aeropuerto de Menorca 12.937 operaciones.

Operaciones Aeropuerto de Ibiza												
Mes	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	TOTAL
Enero	1177	1129	1452	1512	1514	1440	1385	1572	1388	1078	1032	14679
Febrero	1208	1097	1386	1416	1538	1435	1358	1516	1222	1024	930	14130
Marzo	1355	1282	1599	1639	1807	1645	1643	1883	1481	1219	1066	16619
Abril	1552	1651	1845	2004	2200	1958	2043	1960	1693	1509	1475	19890
Mayo	1687	1876	2082	2220	2465	2093	2193	2160	1937	1678	1722	22113
Junio	1955	2131	2327	2501	2836	2523	2594	2773	2374	2133	2198	26345
Julio	2320	2681	2914	3265	3399	3309	3390	3640	3383	2699	2793	33793
Agosto	3056	3389	3788	4051	3878	3788	3739	4030	3497	2809	3071	39096
Septiembre	2149	2353	2478	2743	2803	2586	2799	2901	2670	2207	2405	28094
Octubre	1588	1736	2001	2030	2084	1878	2216	2068	1747	1517	1543	20408
Noviembre	1189	1389	1596	1533	1577	1509	1667	1524	1142	1043	1087	15256
Diciembre	1127	1401	1466	1545	1516	1521	1522	1389	1122	1077	1099	14785
<b>Total</b>	<b>20.363</b>	<b>22.115</b>	<b>24.934</b>	<b>26.459</b>	<b>27.617</b>	<b>25.685</b>	<b>26.549</b>	<b>27.416</b>	<b>23.656</b>	<b>19.993</b>	<b>20.421</b>	<b>265.208</b>

Tabla 13 Operaciones Aeropuerto de Ibiza. Fuente: Aena Estadísticas



En términos de estacionalidad, la isla menor del archipiélago es la que más nota el cambio de estacionalidad, pudiendo ver la diferencia realizando el cálculo como se ha hecho anteriormente:

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
<b>Temporada Invierno</b>	7.644	8.034	9.500	9.675	10.036	9.428	9.791	9.952	8.102	6.958	6.757
<b>Temporada Verano</b>	12.719	14.081	15.434	16.784	17.581	16.257	16.758	17.464	15.554	13.035	13.664

Tabla 14 Operaciones Realizadas en cada una de las temporadas. Aeropuerto de Palma de Mallorca

Viendo los resultados se comprueba que la diferencia entre una temporada y otra es demasiado amplia habiendo prácticamente la mitad de operaciones entre una temporada y la siguiente.

Se puede visualizar incluso mejor en el siguiente gráfico, viendo como se presenta esa diferencia entre ambas temporadas tan característica de una zona totalmente turística como es Ibiza.

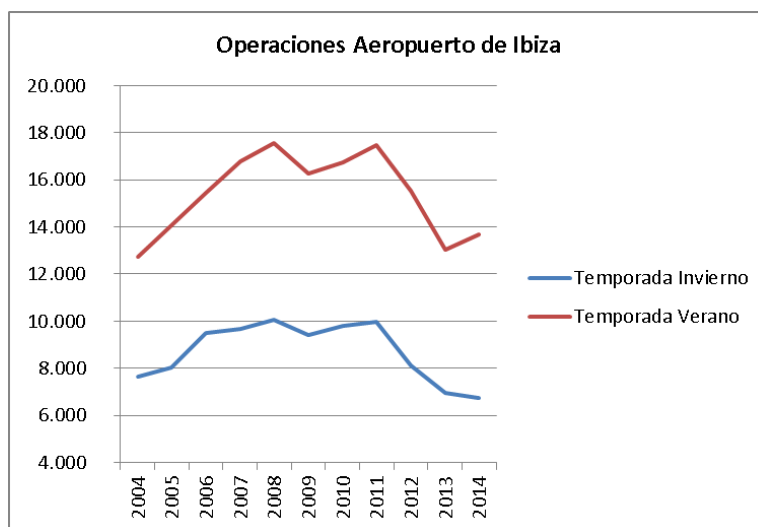


Ilustración 7 Gráfico de las Operaciones que se realizan en el Aeropuerto de Ibiza

Ambas temporadas sufren fluctuaciones en cuanto a número de operaciones a realizar pero parece que la temporada estival se recupera en el 2014. No ocurre lo mismo con la temporada de invierno, la cual registra un descenso total en la cantidad de operaciones sin presentar ninguna subida.

#### 4.2.2.2 Pasajeros

El carácter que tiene la variable de pasajeros es muy similar a la que presenta la de operaciones presentando aproximadamente la misma tendencia de crecimiento para un posterior decrecimiento. Se analizará con detalle cada uno de los aeropuertos.

#### Aeropuerto de Palma de Mallorca

Al ser el mayor aeropuerto del archipiélago es el que más pasajeros mueve alcanzando su máxima cifra en el 2007, con 6.479.823 pasajeros. A partir de este año, el descenso es constante, registrando pequeños aumentos pero bajando hasta la cifra de 4.872.447 en 2013, recobrando ligeramente la cantidad en el 2014.

Los efectos negativos de la crisis llegan a los pasajeros y no todos siguen volando con la misma frecuencia ya que las necesidades varían.

Más adelante se estudiará cuales han sido las tarifas hasta el momento y a partir de la evolución

de las mismas es más sencillo ver como todas estas variables se encuentran directamente relacionadas.

Evolución del tráfico de pasajeros en el Aeropuerto de Palma de Mallorca												
Mes	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	TOTAL
Enero	372.335	390.526	421.766	418.341	435.883	407.916	406.708	410.422	395.496	349.222	318.456	<b>4.327.071</b>
Febrero	422.473	413.065	428.795	441.748	472.024	425.561	417.453	414.641	386.337	331.443	308.768	<b>4.462.308</b>
Marzo	488.736	504.245	516.817	543.576	568.330	514.919	519.164	511.194	475.031	421.447	382.722	<b>5.446.181</b>
Abril	467.201	476.829	530.316	553.585	540.391	547.765	508.480	548.269	479.436	426.411	425.061	<b>5.503.744</b>
Mayo	432.012	491.040	515.474	538.322	525.695	514.862	515.100	522.524	465.797	404.955	410.405	<b>5.336.186</b>
Junio	450.132	486.914	544.455	573.597	544.064	544.528	546.353	559.528	502.046	428.365	460.581	<b>5.640.563</b>
Julio	510.252	564.151	602.366	634.472	605.554	634.923	622.001	646.460	575.428	486.901	529.376	<b>6.411.884</b>
Agosto	588.251	633.771	656.675	689.320	656.572	684.391	674.990	682.255	607.677	508.168	566.106	<b>6.948.176</b>
Septiembre	448.390	495.883	540.770	583.727	514.900	538.392	546.831	560.327	495.285	427.969	458.657	<b>5.611.131</b>
Octubre	429.902	443.954	494.653	521.152	466.964	495.228	511.705	493.640	422.055	381.306	418.485	<b>5.079.044</b>
Noviembre	429.494	449.488	467.693	498.440	451.673	466.737	487.805	439.487	375.720	346.507	374.825	<b>4.787.869</b>
Diciembre	431.367	445.412	469.748	483.543	462.466	478.385	451.158	440.285	393.330	359.753	388.233	<b>4.803.680</b>
<b>Total</b>	<b>5.470.545</b>	<b>5.795.278</b>	<b>6.189.528</b>	<b>6.479.823</b>	<b>6.244.516</b>	<b>6.253.607</b>	<b>6.207.748</b>	<b>6.229.032</b>	<b>5.573.638</b>	<b>4.872.447</b>	<b>5.041.675</b>	<b>64.357.837</b>

Tabla 15 Evolución del tráfico de pasajeros en el Aeropuerto de Palma de Mallorca. Fuente: Aena Estadísticas

A partir de la tabla anterior se lleva a cabo este gráfico, pudiendo mostrar las diferencias que se presentan de un año a otro diferenciando entre los meses del año.

Se han escogido dos años antes de que la crisis empezara a afectar con tanta fuerza, el año de la crisis y años posteriores a la misma, incluyendo los últimos datos disponibles para ver qué diferencias se registran.

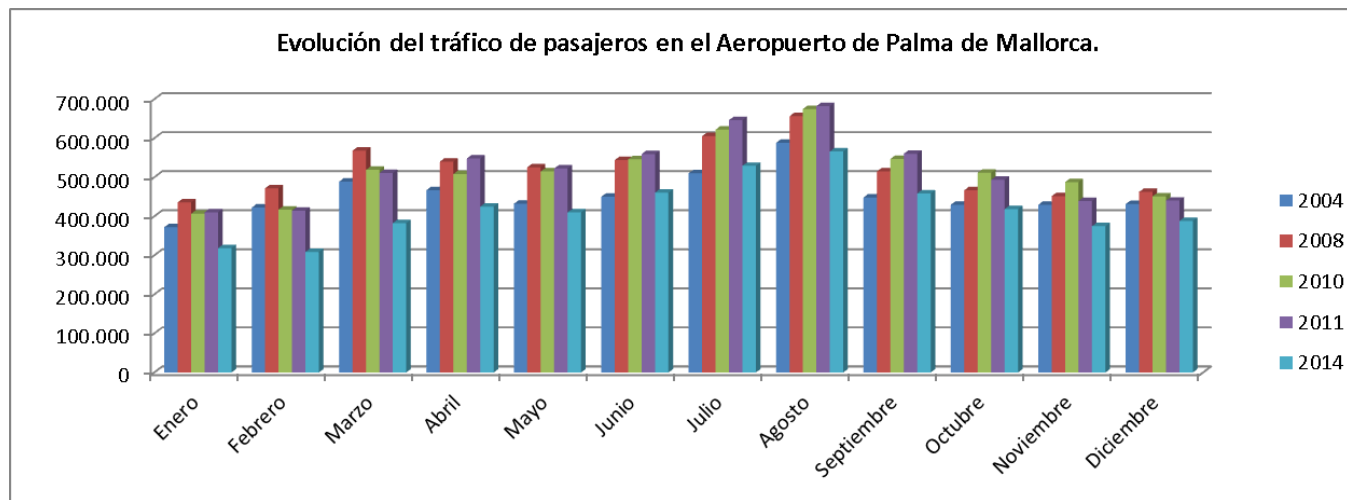


Ilustración 8 Evolución del tráfico de pasajeros en el Aeropuerto de Palma de Mallorca

En primer lugar, se puede visualizar como el mes de agosto es en todos los años el que más pasajeros recibe el aeropuerto de Son San Joan. A pesar de la crisis, el año 2011 presenta una fuerte subida en cantidad de pasajeros que va descendiendo hasta el 2013 para empezar a recuperarse en 2014.

### Aeropuerto de Menorca

Se trata del mismo caso que el del Aeropuerto de Mallorca, presentando una evolución paralela a las operaciones realizadas en el mismo.

Cabe decir que en este caso la variación de pasajeros de un año a otro no ha sido tan señalada como ha sido el caso de Mallorca sino que más bien se mantiene la cantidad de pasajeros de forma estable

Evolución del tráfico de pasajeros en el Aeropuerto de Menorca												
Mes	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	TOTAL
Enero	44.470	47.815	53.313	61.313	61.970	53.775	55.886	55.755	49.990	47.419	45.303	<b>577.009</b>
Febrero	49.111	51.564	53.788	60.291	65.929	58.540	58.672	56.122	43.141	44.393	43.027	<b>584.578</b>
Marzo	55.899	67.183	68.446	78.426	84.606	68.465	74.545	67.391	54.753	57.741	53.941	<b>731.396</b>
Abril	70.074	71.730	83.907	94.831	84.680	83.843	84.893	83.173	65.810	66.938	76.924	<b>866.803</b>
Mayo	70.584	83.392	89.023	102.223	100.190	86.065	92.910	89.410	86.697	80.587	76.628	<b>957.709</b>
Junio	94.970	107.000	121.383	132.877	131.386	129.892	132.593	140.285	132.281	136.683	139.618	<b>1.398.968</b>
Julio	117.417	136.403	155.452	182.915	187.463	192.282	204.138	211.823	213.354	192.569	194.048	<b>1.987.864</b>
Agosto	160.586	178.724	209.404	225.559	234.335	242.912	254.623	259.562	253.793	225.602	251.919	<b>2.497.019</b>
Septiembre	96.914	114.815	128.940	144.941	137.709	139.659	149.631	146.935	152.551	141.593	160.012	<b>1.513.700</b>
Octubre	64.804	70.360	84.602	91.273	81.263	80.823	83.573	75.945	68.937	66.584	69.429	<b>837.593</b>
Noviembre	58.173	62.661	73.180	76.077	72.843	73.953	73.180	59.938	49.094	52.602	51.657	<b>703.358</b>
Diciembre	52.965	58.000	70.024	68.513	63.232	68.761	61.671	59.858	54.449	52.812	53.161	<b>663.446</b>
<b>Total</b>	<b>935.967</b>	<b>1.049.647</b>	<b>1.191.462</b>	<b>1.319.239</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>	<b>1.215.667</b>	<b>13.319.443</b>

Tabla 16 Evolución del tráfico de pasajeros en el Aeropuerto de Menorca. Fuente: Aena Estadísticas

También se presenta en forma de gráfico la tabla anterior, pudiendo observar mejor las fluctuaciones de pasajeros. Se tienen en cuenta los mismos años que en el análisis anterior para realizar los gráficos por los mismos motivos. Examinando cada gráfico por separado, deteniéndonos en cada uno de los meses, se puede ver como no hay mucha diferencia en cantidad de pasajeros hasta que se llega a los meses de verano, concretamente julio y agosto, éstos presentan un aumento en el tráfico de pasajeros, siendo además los meses de concentración de turistas que visitan la isla.

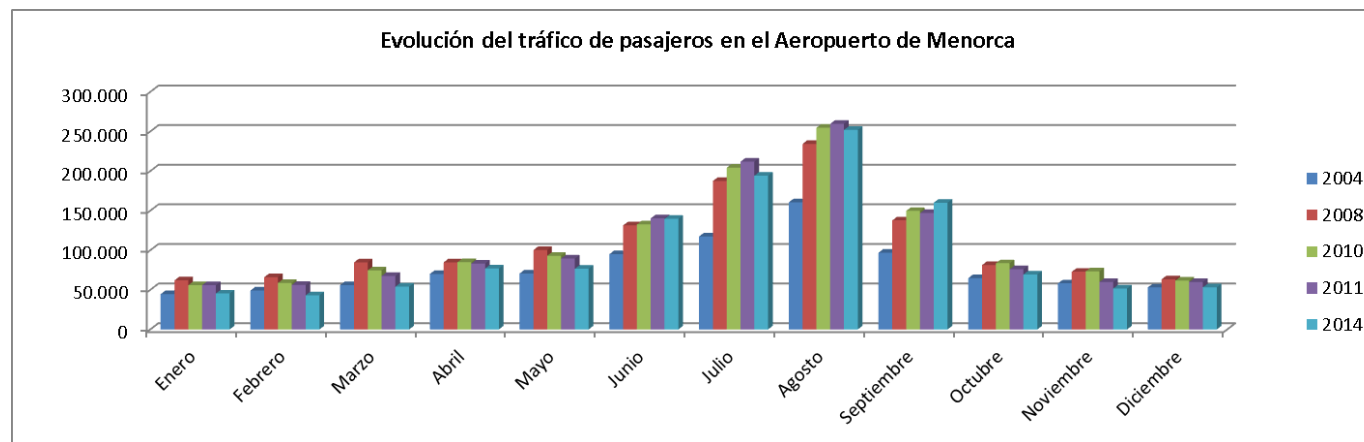


Ilustración 9 Evolución del tráfico de pasajeros en el Aeropuerto de Menorca

### Aeropuerto de Ibiza

Como se ha comentado anteriormente, este aeropuerto registra más operaciones que el aeropuerto de Menorca y por lo tanto, también moviliza más pasajeros.

A diferencia de los otros aeropuertos, este aeropuerto presenta una creciente cantidad de pasajeros de forma constante hasta el 2014. Se aprecian fluctuaciones en algunos de los años pero no parece que la crisis haya afectado tanto como en las otras islas del archipiélago.

Tanto en la tabla como en los gráficos se puede ver la fuerte estacionalidad que presenta la isla y como se acoge a los pasajeros durante los meses de julio y agosto mayormente. Los meses de invierno son mucho más flojos en cuanto a cantidad de turistas que visitan la isla, así como de pasajeros residentes que la escogen de destino.

Evolución del tráfico de pasajeros en el Aeropuerto de Ibiza												
Mes	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	TOTAL
Enero	69.598	69.123	79.526	90.935	92.322	79.095	81.864	94.174	100.110	86.395	93.198	<b>936.340</b>
Febrero	81.892	77.842	92.972	95.908	105.795	87.456	88.422	97.507	90.772	85.914	92.496	<b>996.976</b>
Marzo	99.666	100.092	114.378	120.179	128.735	105.240	116.496	131.946	115.128	110.874	115.222	<b>1.257.956</b>
Abril	120.756	117.492	140.612	147.597	133.617	134.769	135.084	157.911	144.314	133.016	152.646	<b>1.517.814</b>
Mayo	120.026	139.626	153.770	156.189	162.245	139.674	157.329	176.361	171.948	174.527	179.522	<b>1.731.217</b>
Junio	154.658	175.596	203.346	211.584	220.849	214.500	221.786	256.929	247.323	244.506	263.474	<b>2.414.551</b>
Julio	195.392	228.002	241.378	276.356	282.129	302.090	315.466	353.799	362.456	323.816	328.830	<b>3.209.714</b>
Agosto	245.839	281.202	294.532	324.105	328.469	352.559	359.856	387.128	384.608	347.971	374.652	<b>3.680.921</b>
Septiembre	172.827	201.513	212.896	231.367	227.418	224.025	246.857	276.259	275.423	262.949	290.418	<b>2.621.952</b>
Octubre	107.960	119.984	129.690	137.973	131.477	124.784	146.613	152.350	142.730	149.291	163.992	<b>1.506.844</b>
Noviembre	82.157	90.408	102.950	106.266	96.439	98.768	113.703	115.900	93.975	102.721	110.970	<b>1.114.257</b>
Diciembre	75.573	83.679	97.929	99.264	93.706	96.107	101.128	111.828	97.226	104.760	113.194	<b>1.074.394</b>
<b>Total</b>	<b>1.526.344</b>	<b>1.684.559</b>	<b>1.863.979</b>	<b>1.997.723</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>	<b>2.278.614</b>	<b>22.062.936</b>

Tabla 17 Evolución del tráfico de pasajeros en el Aeropuerto de Ibiza. Fuente: Aena Estadísticas

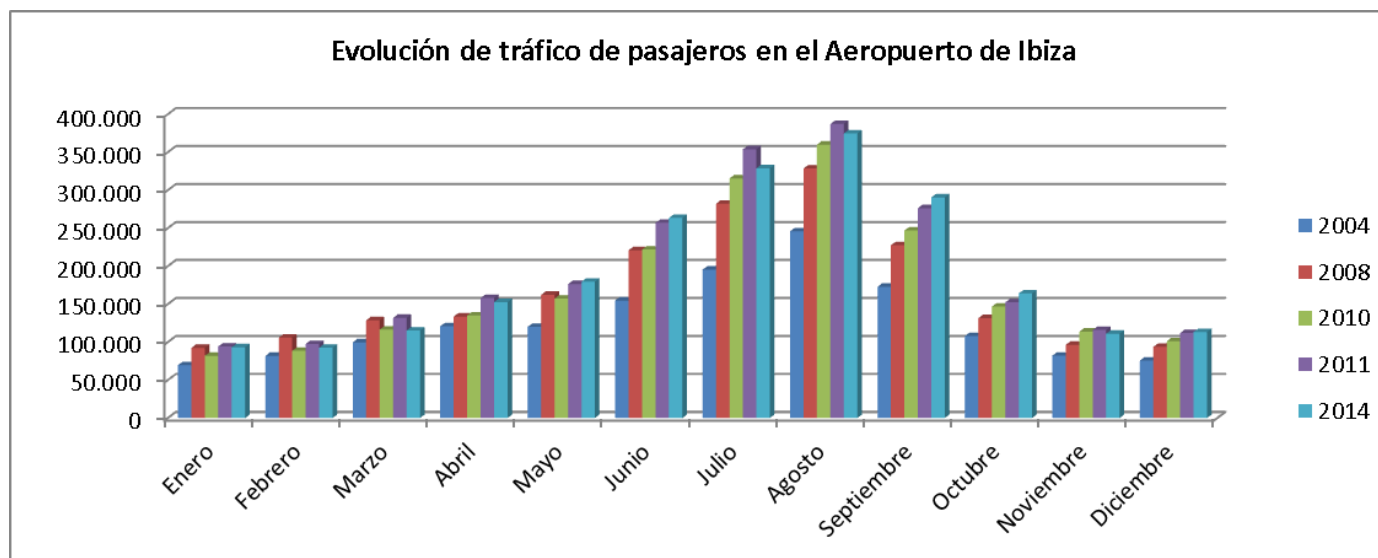


Ilustración 10 Evolución del tráfico de pasajeros en el Aeropuerto de Ibiza

#### 4.2.2.3 Ocupación

Como se ha comentado anteriormente, la **capacidad** disponible en las aeronaves es otro de los requisitos que se contemplan a la hora de establecer las obligaciones de Servicio Público ya que es importante poder ofrecer un número determinado de plazas y si la aerolínea no dispone de aeronaves que cumplan con ese número, se escogerá otra aerolínea.

Habiendo estudiado cual es la cantidad de operaciones que se realizan en cada uno de los aeropuertos baleares y los pasajeros que se movilizan, se relacionan ambas variables para obtener la **ocupación**, la cual se debería calcular a partir de las plazas ofrecidas pero al no disponer de este dato, se utilizan las operaciones realizadas.

Como se puede comprobar en el siguiente gráfico, el número de viajeros ha ido descendiendo pero no ha supuesto un descenso tan importante como el que han sufrido las operaciones, comentadas anteriormente, en los últimos años. Así pues la relación que existe entre pasajeros y operaciones realizadas es positiva ya que en menos operaciones realizadas se cuenta con un mayor número de pasajeros, siendo pues operaciones más eficientes pudiendo aprovechar de mejor forma los servicios ofrecidos por las aerolíneas.

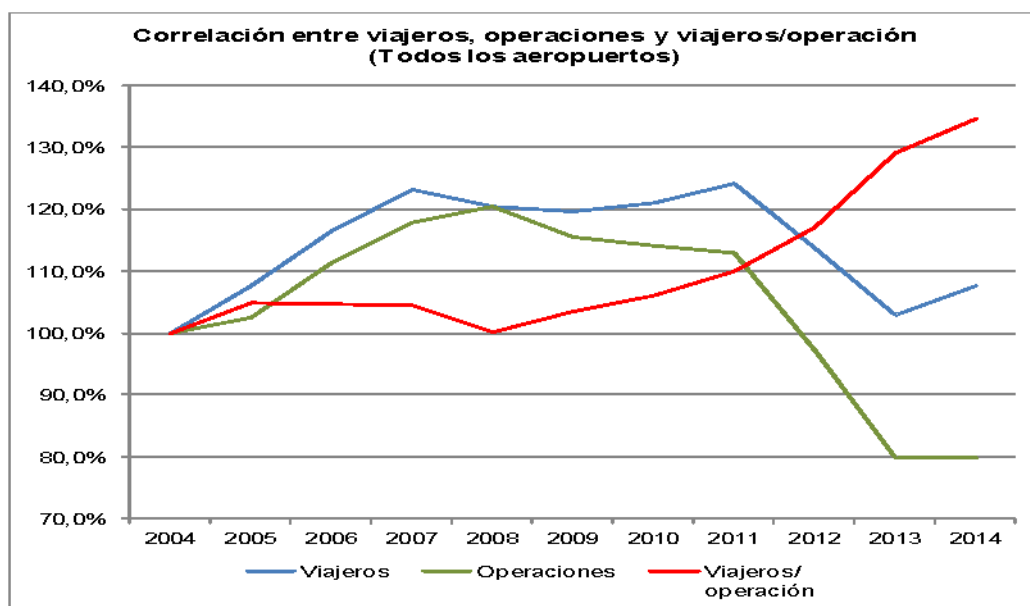


Ilustración 11 Correlación entre viajeros, operaciones y viajeros/operación de los Aeropuertos del Archipiélago Balear

Al tener una ocupación positiva, se garantiza que haya una continuidad del servicio. Cada aerolínea realiza sus propios estudios pero ésta correlación demuestra que sale rentable realizar vuelos a los aeropuertos baleares.

El resultado que se ofrece es el resumen de los apartados anteriores, pudiendo así visualizar la tendencia que tienen ambas variables juntas, ya que una está directamente relacionada con la otra. Así pues la deducción es totalmente positiva para el caso de las compañías aéreas, como se puede ver en la curva viajeros-ocupación ya que antes los aviones quedaban lejos de ser llenados por completo, realizando muchos de los viajes prácticamente vacíos. En el caso de los pasajeros, las conclusiones son negativas, observando un fuerte descenso en la cantidad de operaciones realizadas que impiden que se ofrezca el mismo servicio y puedan volar tantos pasajeros.

### 4.2.3 Tarifas

Habiendo realizado un análisis de cuales son los movimientos que se producen en cada uno de los aeropuertos, tanto la variable de operaciones como la de pasajeros, se completa dicha información con el coste que supone ese desplazamiento.

Para poder realizar un buen estudio de los **precios de los billetes**<sup>38</sup>, se debe recurrir a los registros digitalizados disponibles y en este caso se trabaja en el intervalo de tiempo del 2008 al 2013. Para las rutas de libre mercado, el precio se presenta sin contar con la muestra de personas a la que se les aplica el descuento de residente<sup>39</sup>, es decir, los residentes. En el caso de las rutas de Servicio Público se detalla el precio para el 100% de los usuarios. Los destinos seleccionados para realizar dicho análisis son aquellos más frecuentados, los ya nombrados anteriormente en las tablas seleccionadas para explicar los diferentes puntos de conexión con cada isla. Es notable en todos los casos como a partir del 2012 las tarifas sufren un incremento de precios, debido principalmente a la desaparición de Spanair. En el caso de las rutas OSP no se perciben demasiados cambios ya que una de las condiciones que se estipulan son los precios entre las mismas.

#### *Aeropuerto de Palma de Mallorca*

Para los vuelos que se realizan desde el aeropuerto de Palma de Mallorca se registra que los precios han bajado un 12,6% de media siendo:

- Palma – Madrid : de 104€ a 95€
- Palma – Barcelona: de 82€ a 65€
- Palma – Valencia: de 87€ a 75€
- Palma – Málaga: de 112€ a 87€

Los precios no varían mucho de año en año, de hecho para los destinos escogidos se mantienen mucho los precios sobretodo en el caso de las rutas a Menorca e Ibiza, que al tratarse de OSP tienen unos precios limitados.

Aeropuerto de Origen	Destino	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Palma de Mallorca - Son San Joan	Madrid - Barajas Adolfo Suarez	104,43 €	84,95 €	80,93 €	79,43 €	86,30 €	95,38 €
	Barcelona - El Prat	82,13 €	69,01 €	64,62 €	58,12 €	60,24 €	65,03 €
	Valencia	87,51 €	73,41 €	80,83 €	72,28 €	74,48 €	75,91 €
	Ibiza	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 €
	Málaga	112,54 €	92,30 €	93,03 €	89,63 €	81,26 €	87,24 €
	Alicante	78,78 €	64,27 €	71,34 €	72,53 €	83,54 €	80,41 €
	Bilbao	92,85 €	89,05 €	92,10 €	87,91 €	89,37 €	95,41 €
	Sevilla	94,58 €	91,83 €	83,54 €	67,35 €	71,70 €	76,94 €
<b>Tarifa media ponderada Aeropuerto Palma de Mallorca</b>		<b>91,98 €</b>	<b>79,56 €</b>	<b>77,52 €</b>	<b>72,58 €</b>	<b>75,95 €</b>	<b>80,40 €</b>

Tabla 18 Tarifas desde el Aeropuerto de Palma de Mallorca a destinos seleccionados

En este gráfico se puede ver de mejor forma cuales han sido los cambios en cada uno de los destinos

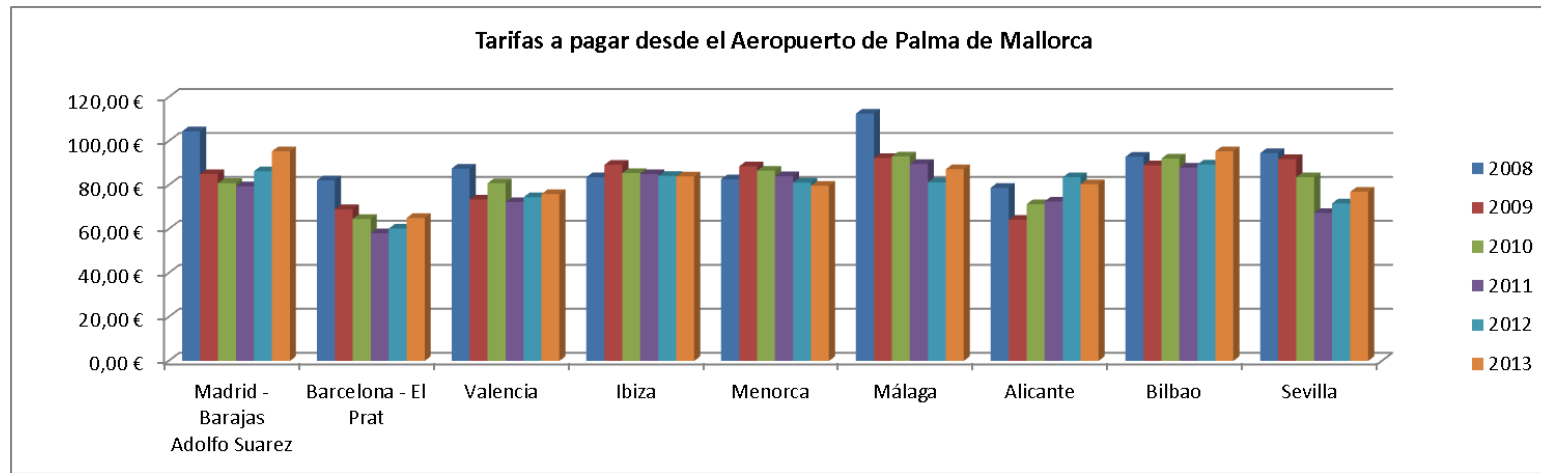


Ilustración 12 Tarifas desde el Aeropuerto de Palma de Mallorca a destinos seleccionados

- **Madrid – Bajas Adolfo Suarez:** de 2008 a 2011 baja la tarifa aunque se va recuperando hasta que en 2013 el precio es prácticamente idéntico.
- **Barcelona – El Prat:** la tarifa desciende desde el 2008 hasta el 2011 para luego mostrar una leve subida pero imperceptible hasta el 2013.
- **Valencia:** el precio se mantiene prácticamente estable, con alguna subida como sucede en el 2010.
- **Ibiza y Menorca:** como se ha comentado anteriormente, al ser rutas OSP no se registran cambios importantes.
- **Málaga:** en el 2009 el precio es notablemente más bajo que en 2008 y consigue mantenerse hasta 2014 sin mucho cambio.
- **Alicante:** consigue que descienda el precio en 2009 pero se registra una leve subida hasta el 2014.
- **Bilbao:** no hay demasiados cambios de tarifa, por no decir, ninguno.
- **Sevilla:** desde 2008 hasta 2011 se percibe un descenso de la tarifa aunque habiendo una ligera subida hasta 2014, a pesar de esto, la tarifa es más baja que la inicial.



**Aeropuerto de Menorca**

Se sigue la misma metodología que en el análisis anterior. En este caso se puede ver como la tarifa más cambiante ha sido la de Barcelona junto con la de Valencia.

Aeropuerto de Origen	Destino	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Menorca	Madrid - Barajas Adolfo Suarez	111,84 €	111,19 €	94,16 €	95,46 €	63,11 €	79,58 €
	Barcelona - El Prat	75,79 €	67,23 €	60,01 €	58,61 €	58,40 €	55,03 €
	Palma	82,69 €	88,51 €	96,54 €	84,02 €	81,16 €	79,67 €
	Valencia	128,16 €	119,40 €	126,44 €	122,21 €	99,48 €	78,28 €
<b>Tarifa media ponderada Aeropuerto Menorca</b>		<b>110,41 €</b>	<b>103,75 €</b>	<b>93,18 €</b>	<b>89,97 €</b>	<b>81,88 €</b>	<b>81,06 €</b>

Tabla 19 Tarifas desde el Aeropuerto de Menorca a destinos seleccionados

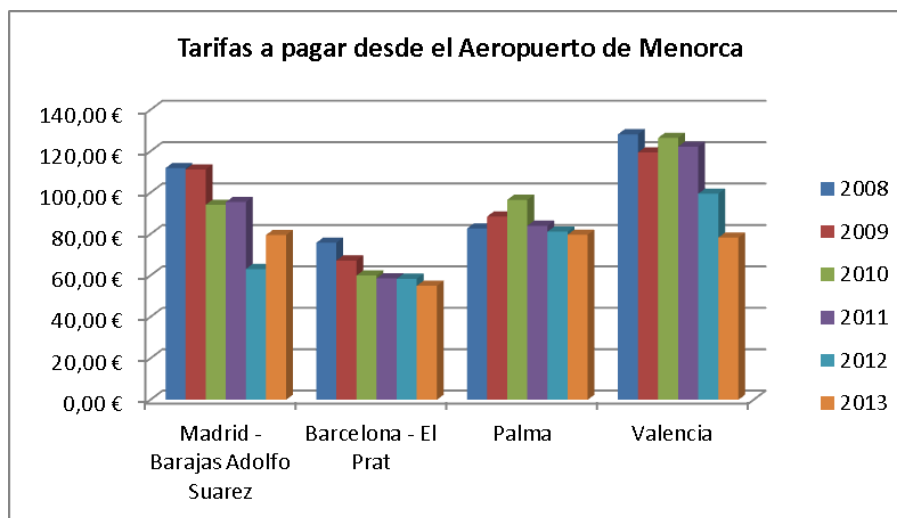


Ilustración 13 Tarifas desde el Aeropuerto de Menorca a destinos seleccionados

- **Madrid- Bajaras Adolfo Suarez:** presenta un descenso del precio de la tarifa, sobretodo en 2012, ya que como se estudiará en un próximo apartado en detalle, se trata desde ese mismo año de una ruta OSP. Al necesitar que haya esa ruta de conexión y estar directamente ligadas a las restricciones que estas imponen.
- **Barcelona-El Prat:** también presenta un descenso del precio que se ha ido manteniendo.
- **Palma:** la tarifa sube hasta que en 2010 empieza a descender nuevamente pero sin mucha variación.
- **Valencia:** es el destino que más variaciones ha sufrido en la tarifa junto con la ruta de Madrid pero en este caso es un cambio positivo bajando la tarifa hasta 78€.

**Aeropuerto de Ibiza**

Para la isla menor del archipiélago Balear sucede lo mismo:

Aeropuerto de Origen	Destino	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Ibiza	Madrid - Barajas Adolfo Suarez	96,99 €	96,81 €	81,66 €	72,01 €	66,04 €	63,77 €
	Barcelona - El Prat	76,10 €	66,82 €	60,32 €	56,07 €	56,16 €	61,07 €
	Palma	83,61 €	89,24 €	85,48 €	85,01 €	84,16 €	83,91 €
	Valencia	111,79 €	103,46 €	87,13 €	58,79 €	54,60 €	55,31 €
<b>Tarifa media ponderada Aeropuerto Ibiza</b>		<b>107,10 €</b>	<b>103,25 €</b>	<b>92,72 €</b>	<b>80,24 €</b>	<b>78,51 €</b>	<b>80,53 €</b>

Tabla 20 Tarifas desde el Aeropuerto de Ibiza a destinos seleccionados

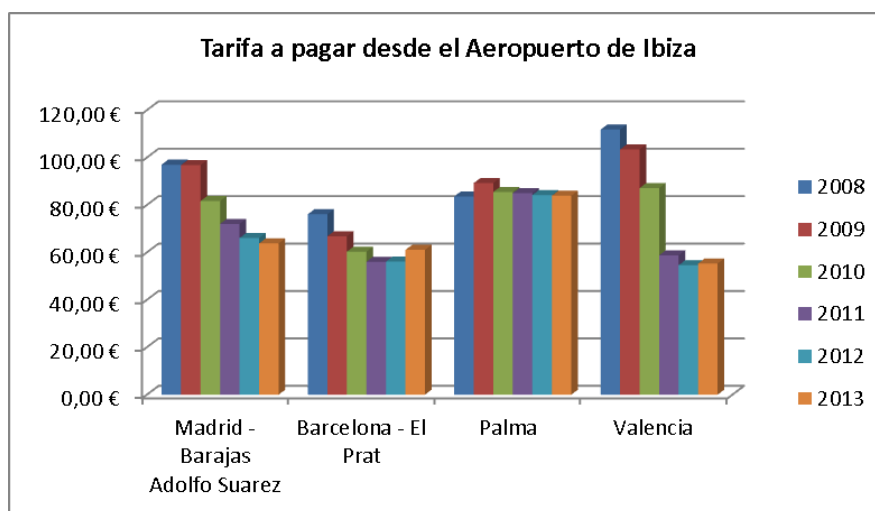


Ilustración 14 Tarifas desde el Aeropuerto de Ibiza a destinos seleccionados

- **Madrid- Bajaras Adolfo Suarez:** la tarifa va descendiendo de forma gradual desde los 96,99€ hasta llegar a los 63,77€
- **Barcelona-El Prat:** también presenta un descenso del precio que se ha ido manteniendo con una ligera subida en 2013.
- **Palma:** la tarifa se mantiene prácticamente estable.
- **Valencia:** es el destino que más cambios ha presentado en la tarifa junto con la ruta de Madrid pero en este caso es un cambio positivo bajando la tarifa hasta 55€. Estos cambios pueden estar motivados por diferentes causas. Se conoce que en el 2013 se inicia la operación<sup>42</sup> de una nueva ruta regular entre los puertos Ibiza-Valencia tanto para pasajeros como para carga con Transmediterránea. El motivo real de este descenso de precios es el inicio de la trayectoria de Ryanair en esta ruta. Esta compañía comienza a realizar operaciones en la Isla de Ibiza en el 2009 de forma regular y ya se visualiza un ligero descenso de los precios para entonces. Es en 2011 cuando empieza a operar esta ruta, viendo como se refleja este hecho en los precios.

#### 4.2.4 OSP en la ruta Madrid - Menorca

Como se ha dicho antes es en el mes de Enero del 2012 cuando Spanair se ve forzado a suspender toda actividad pero no es hasta el 15 de junio de ese mismo año en el que se produce el acuerdo del Consejo Público de Ministros para la declaración de Obligaciones de Servicio Público. Antes de realizar dicha reunión, los precios entre Madrid y los aeropuertos de las Baleares habían subido significativamente.

De forma previa a que se declarara esta ruta el director general de Transportes Aéreo y Marítimo de las Baleares acude a una reunión para tratar diversos temas de interés haciendo referencia al transporte aéreo en las Baleares, entre otros, las tarifas. Declara que la cuestión de precios es un asunto que presenta "transversalidad" dado que apuesta por solicitar al departamento de Competencia que se realice un estudio de la evolución de las tarifas en las rutas entre Baleares y la península con el fin de mejorar la calidad del servicio a un mejor precio.

Tras la **ausencia de compañías interesadas**<sup>40</sup> en cubrir la ruta, se procedió a la adjudicación por **concurso público**, con una dotación presupuestaria de 2,4 millones de euros para dos años.

Después de cinco meses de operación y tras los meses de verano donde no se aplica la OSP, se verificó la reducción del volumen de pasajeros con relación a las previsiones iniciales. La ocupación media fue del 52% con descensos del volumen de pasajeros del 40% con respecto a los meses del año 2011, año tomado como referencia. Las tarifas utilizadas por trayecto fueron:

- 71€ la tarifa media
- 130€ tarifa máxima

Las **pérdidas acumuladas** en el ese período, hacían insostenible la operación con las condiciones de la OSP, así que se estudiaron las modificaciones que con la mínima incidencia para los pasajeros, hiciera sostenible la operación.

Los cambios que se quieren abordar precisan iniciar los trámites de una **nueva OSP**, no siendo posible una simple modificación de la anterior. Es en 2014 cuando se inician las gestiones para poner en funcionamiento una nueva OSP con los objetivos de mejorar, entre otras cosas, la oferta para el residente de Menorca, aunque se tendrá que esperar a la finalización de dicho proceso para conocer cuáles son los términos de la nueva OSP.

El desarrollo de la actividad turística nacional y la recuperación económica del país, propician a que los niveles de la ruta MAD-MAH mejoren, así como su evolución, habiendo una posibilidad de que la temporada turística aumente, estando actualmente muy cerrada en el mes de agosto. No se deben dejar de lado las negociaciones de paquetes turísticos con la compañía operadora que tiene la capacidad de incrementar los activos de oferta para que a su vez se reactive la demanda.

Conociendo que la **situación actual** va a cambiar a partir de las modificaciones que se realicen en las condiciones de la OSP, se aconseja esperar para ver cómo afectan dichos cambios y ver como se completa el concurso público de concesión del servicio.

#### 4.2.5 Pasajeros residentes sobre el total

Es importante conocer el comportamiento que tienen los pasajeros residentes respecto a los que no lo son para ver la efectividad que tienen las medidas que se hayan impuesto ante las dificultades que presentan las rutas estudiadas.

En todas las rutas estudiadas, la cantidad de pasajeros residentes disminuye significativamente en el año 2012 con respecto al 2011. La primera conclusión es que se da esta fluctuación en la cantidad de pasajeros a pesar de que los residentes cuentan con la ventaja del descuento del 50% de su billete.

Indudablemente, al saber que la crisis económica se considera un factor que ha incidido negativamente en la evolución del tráfico de pasajeros, debería haber afectado de forma más intensa en los residentes por no tener la facilidad de la bonificación en el billete pero en la práctica no es así al comprobar que el número de pasajeros no residentes es mucho mayor que el de residentes.

Evidentemente esto refleja que aunque la situación es siempre susceptible de ser mejorada, hay factores endógenos que intervienen en la evolución del tráfico aéreo de Menorca y que como veremos más adelante generan una situación sensiblemente más negativa que la producida en Ibiza en las mismas rutas y con tarifas equivalentes.

#### 4.3 Repercusión en los medios de comunicación del problema

Ya se ha comentado anteriormente que el tema tratado en este proyecto ha sido siempre de gran **interés** tanto para los **residentes** de las islas, para asegurarse un buen servicio en el transporte aéreo, como para los **no residentes** que desean visitar el Archipiélago Balear, ya que conocer las tarifas entre otras variables que caracterizan este transporte les permite intuir el precio final de sus vacaciones o el coste final del viaje a realizar.

Así pues, los medios de comunicación han ido reflejando, en medida de lo posible, los cambios que se han ido produciendo acerca del tema.

En el caso de **Spanair**, al ser un tema que impactó, no solo en el sector Balear, sino a nivel nacional, fue una noticia que ha durado a lo largo del tiempo. Al saber lo que sucedía con dicha aerolínea todos los medios de información aportaron los datos que pudieron acerca del tema pero aun habiendo pasado 1 año de dicha eventualidad, se han seguido publicando cuales han sido las consecuencias del cese de la misma. Estas noticias aportan fundamentos acerca del futuro de la aviación en el caso de las Baleares sobretodo, quedando incierto el operador que cubriría las rutas que impartía Spanair.

Ruta	2011		
	Residentes	No residentes	Total pax
PMI-MAH	186.195	49.495	235.690
BCN-MAH	213.664	475.574	689.238
MAD-MAH	52.542	210.170	262.712
VLC-MAH	8.660	28.993	37.653
<b>TOTAL</b>	<b>461.061</b>	<b>764.232</b>	<b>1.225.293</b>

Tabla 21 Pasajeros residentes y no residentes en las rutas indicadas. 2011

Ruta	2012		
	Residentes	No residentes	Total pax
PMI-MAH	172.009	54.319	226.328
BCN-MAH	118.140	538.196	656.336
MAD-MAH	26.465	162.571	189.036
VLC-MAH	9.957	45.357	55.314
<b>TOTAL</b>	<b>326.571</b>	<b>800.443</b>	<b>1.127.014</b>

Tabla 22 Pasajeros residentes y no residentes en las rutas indicadas. 2012

Se ha conocido también lo que sucedía con las ayudas que aportaba la Generalitat de Cataluña y la evolución de inversiones de otros interesados en mejorar el futuro de la compañía. Otro de los aspectos importantes que se ha conocido gracias a las aportaciones de prensa, ha sido el futuro de los trabajadores y las indemnizaciones a los pasajeros por haber perdido los billetes que habían adquirido, así como la manera en la que se recolocan a los pasajeros en los diferentes vuelos habiéndose quedado en tierra ante el repentino cese de la compañía.

En lo que respecta a las **características** que identifican las **rutas de las islas Baleares**, así como los acuerdos que se realizan a través del Gobierno, también se encuentra mucha información.

Llama la atención que una herramienta utilizada por los políticos en su **campaña electoral**<sup>41</sup> para el 2015 sea la voluntad de aplicar cambios en las tarifas de los vuelos que incluyan tránsitos en alguna de las islas Baleares en su propio programa. Este tema se trata concretamente en un caso de una de las personas encargadas de recoger firmas para la campaña y reclamar unos precios más asequibles. Este caso práctico trata principalmente el tema de la ruta OSP MAD-MAH:

*Las persona que hace las declaraciones informa en esta publicación de que el 26 de mayo del 2015 realiza un **viaje de ida Madrid-Menorca**. Esta persona realiza una búsqueda para realizar el vuelo directo y bajo los precios de la OSP el billete es de 90€ contando con el descuento de residente, denunciando que considera denigrante que tras recibir una ayuda de 1.200.000€ por temporada en forma de subvención pública los precios sean tan elevados. Por consiguiente realiza una búsqueda para realizar el mismo vuelo pero esta vez haciendo escala: Madrid-Palma 9€ de precio final con el descuento de residente y Palma-Menorca: 23€ en iguales condiciones. Así pues, esta persona consigue el precio final de billete por 32€ evitando tener que pagar los 90€ si realizaba el vuelo de forma directa.*

Como conclusión podemos decir que se trata de un caso práctico que refleja de forma real la aplicación de la OSP que se ha explicado anteriormente con detalle.

Otro de los temas tratados ha sido el tema de las **nuevas rutas** que proporcionará Air Europa entre islas y el riesgo que ha habido por avalancha de peticiones de slots en Baleares para el verano 2015, siendo de gran interés para muchas aerolíneas poder cubrir la densa temporada estival.

Entre otros temas presentados se encuentra el de los **precios de las tarifas**. Acerca de este tema hay varios artículos que ponen énfasis a lo que va a suceder próximamente en el territorio Español en general, siendo aplicado de la misma forma en las tarifas del archipiélago.

## 5. Identificación de los problemas en el caso de las Islas Baleares.

Como se ha estado estudiando hasta el momento, la distorsión que produce la **estacionalidad** es uno de los factores más importantes que dificultan encontrar servicios aéreos razonables en la temporada baja en el Archipiélago Balear. La entrada en funcionamiento de las rutas OSP garantizan unos servicios mínimos en el periodo donde las compañías aéreas no encuentran la rentabilidad necesaria para operar. Aunque como se ha visto a lo largo del proyecto, la aplicación de esta medida tiene consecuencias.

Otro aspecto importante a tener en cuenta es la **evolución en los operadores** que han ocupado las diferentes rutas a lo largo de los años. Se analizará que operadores se encargan de cada una de las rutas y cuales desaparecen con el tiempo de operarlas. Esta situación se repetirá en todas las rutas, pues la evolución en los últimos 10 años de transporte aéreo español ha sido muy negativa por la desaparición de numerosas compañías, debido a las crisis económicas y la selección natural que provoca la eliminación de las compañías menos eficaces y han ido reduciendo el número de opciones de oferta en el mercado. Aunque en el lado positivo hemos tenido el nacimiento de otras que actualmente presentan cuotas de crecimiento muy importantes.

Hasta el momento se han analizado los movimientos que se producen en cada uno de los aeropuertos baleares de forma general, así como la cantidad de pasajeros que se movilizan, las compañías aéreas que cubren las diferentes rutas y las tarifas que se imponen en cada una de las mismas pero realmente, el **problema de movilidad** se encuentra entre las rutas que conectan cada una de las islas Baleares como también la conexión de las islas pequeñas del archipiélago, Menorca e Ibiza, con la Península.

Ya se ha explicado la aplicación de las **OSP en las rutas interinsulares** en el año 2003, con su posterior modificación en 2008, pero lo que se debe hacer es estudiar cual es la tendencia que presentan éstas rutas para ver si con esa medida se soluciona el problema de transporte. Se realizará un análisis detallado de cada una de las mismas.

### 5.1 Ruta Menorca (MAH) – Ibiza (IBZ)

Las conexiones entre las dos islas menores del archipiélago balear han registrado, en el año 2013, la cantidad de 846 pasajeros. Este volumen es la consecuencia de una disminución continua desde el año 2008, año en el que se alcanzaron los 13.690 pasajeros, la cantidad más alta de los últimos 10 años. La evolución del número de operaciones es similar al caso descrito para el tráfico de pasajeros:

- En el año 2008 → 659 vuelos
- En el año 2013 → 78 después



Ilustración 15 Evolución del tráfico de pasajeros en la ruta MAH-IBZ

El comportamiento de esta ruta es el efecto de un mercado casi inexistente. Por otra parte la compañía Air Nostrum ofrece la posibilidad de volar entre estos dos destinos vía Palma con un precio reducido y que en el mejor de los casos se contempla una escala de 30 minutos, siendo a lo sumo 1 hora 45 minutos de trayecto.

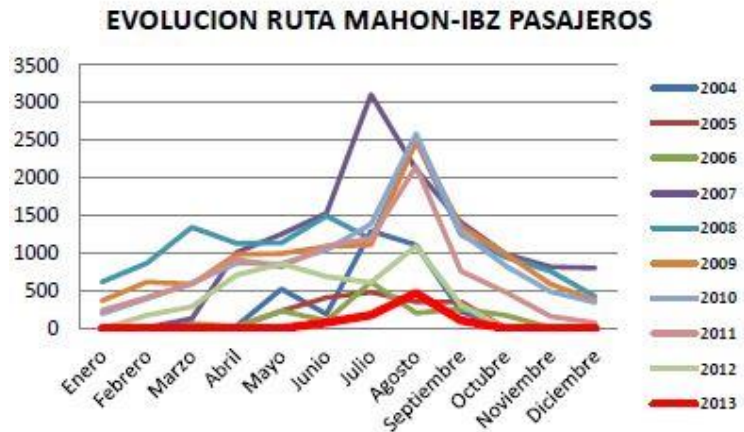


Ilustración 16 Evolución del tráfico de pasajeros de la ruta MAH-IBZ

Viendo los resultados de las gráficas se comprende que es muy escasa la cantidad de pasajeros que realizan dicha ruta y se cuestiona la necesidad de la continuidad del servicio. Para evitar que se deje de ofrecer este transporte, se deben analizar los factores que puedan haber afectado a causar este efecto negativo del crecimiento del tráfico sin dejar de lado que sucede lo mismo a nivel global en todo el territorio español.

### 5.2 Ruta Menorca (MAH) - Palma de Mallorca(PMI)

La ruta por excelencia para Menorca dentro del archipiélago Balear es sin duda la ruta con Palma de Mallorca. Se analiza a continuación la **evolución** de esta ruta durante los últimos 10 años durante los cuales se ha producido la inclusión de la OSP en el año 2003 y la posterior modificación en el 2008.

En cuanto al **tráfico de pasajeros** se refiere, durante este período de tiempo indicado, la ruta presenta una evolución suave sin duda debido al carácter eminentemente para satisfacer las necesidades internas de los habitantes de ambas islas.

TRAFICO PASAJEROS 2004-2013  
RUTA MAH-PMI

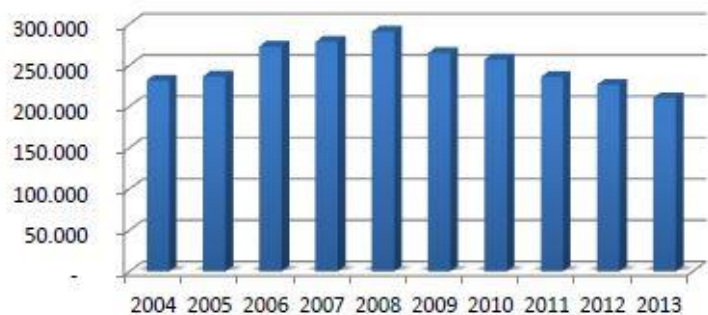


Ilustración 18 Evolución del tráfico de pasajeros ruta MAH-PMI

En el año 2004 hubo 231.560 pasajeros, **volumen** que fue aumentado hasta alcanzar un máximo de 290.511 pasajeros en el año 2008 lo que supone un incremento del 25% en 4 años. Posteriormente el tráfico empezó a descender en los años siguientes de una forma constante hasta llegar a los 210.387 pasajeros en el año 2013, suponiendo un descenso acumulado en los últimos 5 años del 28%.

EVOLUCION RUTA MAHON-PMI PASAJEROS

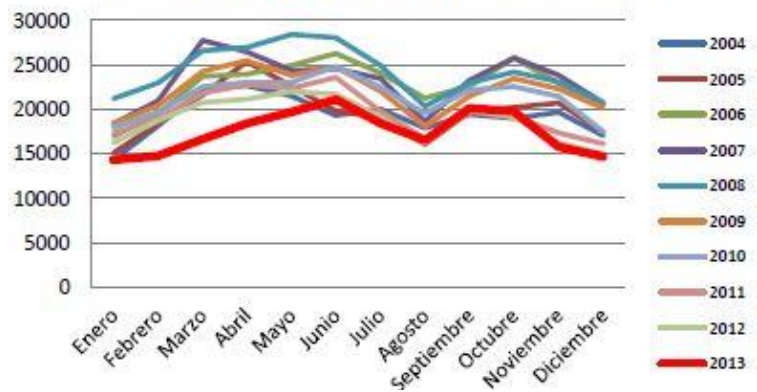


Ilustración 17 Evolución del tráfico de pasajeros ruta MAH-PMI



Llevando estas referencias a números absolutos, en el año 2013 volaron a PMI 23.173 pasajeros menos que en el año 2004. Indudablemente las circunstancias económicas del momento no han ayudado y parte de esta disminución puede ser atribuida a la crisis económica, pero en esta ruta se da de una forma mucho más acusada. Se asocia también a la modificación que se realiza en el 2008 de las condiciones de la OSP, referente a las tarifas aéreas, indicando un posible efecto negativo al haberla aplicado.

Atendiendo a la **estacionalidad**, característica principal de esta comunidad autónoma, si se analiza el tráfico, se observa que es como si no se tratara de uno típicamente turístico, motivado principalmente por asuntos personales, viajes de negocios entre otros, ya que se trata del tráfico que forman mayormente los pasajeros residentes.

En 2004 se produjeron 8926 operaciones, operando esta ruta MAH-PMI 5 compañías aéreas, siendo dominantes por volumen de tráfico Air Europa y Air Nostrum. El **número máximo de operadores** se da el año 2006 con 6 compañías aéreas: Air Europa, Air Nostrum, Air Berlín, Air Madrid, Futura y Spanair. Dado al volumen de tráfico existente entre estos destinos la **competencia** entre las 6 compañías produjo un exceso de oferta y un reparto del mercado que dio como resultado la ineficiencia del sistema. Sucesivamente fueron desapareciendo compañías y en el año 2013 solo operaban en este mercado 2: Air Nostrum con una cuota de mercado del 94% y Air Berlín con un 6%.

Se deben estudiar cuales han sido los **motivos** para que la ruta presente estos resultados. Una primera reflexión es que, aunque la ruta es abierta a cualquier compañía, la realidad es que Air Nostrum opera casi en **exclusiva**, con la aportación de Air Berlín con alguna frecuencia semanal. Este es el resultado de las restricciones impuestas en las OSP interinsulares ya que el servicio que proporciona la aerolínea es de calidad, con aviones confortables y presenta una gama de frecuencias que supera y duplica las exigencias iniciales de la OSP.

Los niveles de **puntualidad y fiabilidad** de la operación superan la media del tráfico interior en España y las facilidades en el tránsito por los aeropuertos de Palma y Mahón son muy operativas.

No hay que dejar de lado que se han utilizado diferentes variaciones de sistemas tarifarios, diferentes planteamientos en cuanto a precios máximos, de referencia y en estos momentos se debe plantear un cambio por es evidente que no se ha podido solucionar la situación.

Lo que queda claro es que **no** hay una **única solución** sino que se deberá ver que efectos tiene la aplicación de diferentes medidas y finalmente escoger la mejor combinación que se pueda, ofreciendo el mejor servicio posible. Lo que se propone es realizar un cambio de dirección ya que está claro que el actual no funciona.



### 5.3 Evolución del tráfico interinsular

Como conclusión es útil ver cómo han evolucionado las diferentes rutas dentro del archipiélago y que trayectoria han llevado.

En el año 2000, los tráficos entre Ibiza y Palma eran iguales a los tráficos entre Menorca y Palma, en el entorno a los 285.000

pasajeros año. Desde ese año, se ha ido produciendo una divergencia continua entre ambas rutas y aunque se produjo una cierta recuperación entre los años 2006 y 2008, después de ese año, que coincide con la aplicación de la modificación de la OSP interinsular, la evolución de ambas rutas ha sido totalmente contraria:

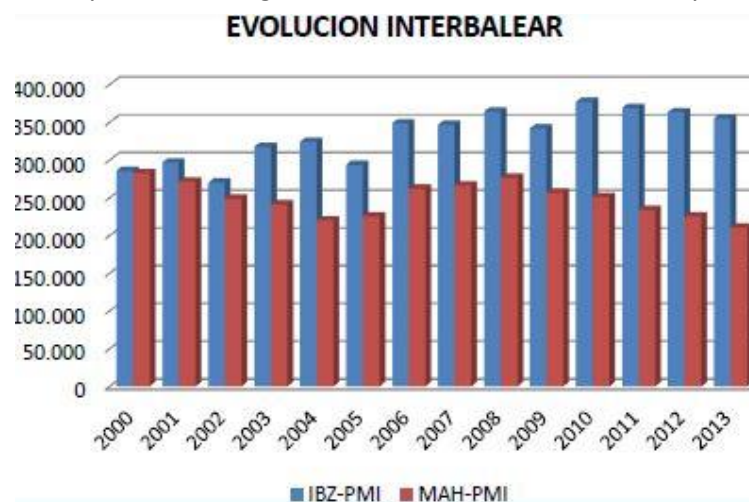


Ilustración 19 Evolución del tráfico Interbaleare

- Ruta IBZ-PMI crece un 24% en los últimos 14 años
- Ruta MAH-PMI desciende un 25,5% en los últimos 14 años.

La diferencia es de un 70% entre ambas a favor de las conexiones desde Ibiza. Se debe tener en cuenta que en ambos casos se aplican las mismas tarifas, los mismos horarios y está siendo operado por la misma compañía. Así pues, esto hace reflexionar sobre qué factores están produciendo tan exagerada divergencia.

En esta tabla se muestra el total de pasajeros que recibe cada una de las rutas por separado pero el poder analizar la cantidad de pasajeros residentes y no residentes puede permitir ver la evolución y el efecto real de las medidas aplicadas.

Año	IBZ-PMI	MAH-PMI
2000	285.468	282.303
2001	296.702	271.461
2002	270.010	248.789
2003	317.442	241.234
2004	324.036	220.049
2005	293.603	225.044
2006	348.622	261.785
2007	346.812	266.174
2008	364.102	276.353
2009	341.858	256.799
2010	377.182	250.941
2011	368.720	233.839
2012	363.445	225.016
2013	354.925	210.129

Tabla 23 Tráfico de Pasajeros de las rutas interinsulares.

Tráfico de pasajeros Residentes		
Año	IBZ-PMI	MAH-PMI
2005	126.931	152.716
2006	172.983	186.083
2007	183.079	192.997
2008	212.995	206.792
2009	196.359	186.523
2010	201.363	189.627
2011	194.513	177.524
2012	189.620	165.206
2013	173.963	154.437

Tabla 23 Tráfico de pasajeros Residentes interinsular

Así pues, teniendo en cuenta los **pasajeros residentes**, se comprueba que la evolución de pasajeros ha sido similar en volumen sobretodo a partir del año 2008, hecho que coincide con otros indicadores que nos muestran la mala elección de haber escogido modificar la OSP ese mismo año. En el caso de Menorca, el descenso ha sido mayor, siendo en 2013 el volumen de residentes que volaron desde Ibiza un 13% superior al de Menorca.

Es sin embargo en el **tráfico de los pasajeros no residentes** donde se visualiza mejor la enorme diferencia entre ambas rutas. Aunque se produce una evolución paralela, a partir del año 2011 la tendencia cambia en la ruta desde Ibiza y se manifiesta una excelente evolución que sigue en estos primeros meses del año 2014 y que supone que el porcentaje de pasajeros no residentes sean un 70% superior en la ruta de Ibiza con respecto a Menorca, cuando en el 2000 se puede ver que eran similares.

Ciertamente se está produciendo una atracción mayor para el no residente en los desplazamientos entre Palma e Ibiza, lo que su vez disminuye el criterio de considerar el caso de Menorca como una consecuencia debida a la actual OSP.

Tráfico de pasajeros No Residentes		
Año	IBZ-PMI	MAH-PMI
2005	61.341	60.881
2006	43.916	38.631
2007	51.818	47.137
2008	49.662	42.605
2009	47.195	42.601
2010	36.222	32.845
2011	33.313	27.662
2012	49.688	38.359
2013	61.056	35.754

Tabla 24 Tráfico de pasajeros No residentes interinsular

Siguiendo con las diferencias entre ambos destinos se puede puntualizar como según los datos de la compañía Air Nostrum, el **día punta de la semana** en la ruta desde Ibiza es el jueves, mientras que en el caso de Menorca es el Viernes. Se trata de un dato importante ya que demuestra como las motivaciones del viaje son diferentes en ambas islas, siendo para Ibiza de carácter más personal y en el caso de Menorca de negocios.

Otro elemento diferencial es que, al tener mismos precios, en IBZ se registra un 25% de no residentes mientras en MAH solo un 12%. Comparándolas entre ellas en el 2013:

- IBZ-PMI: 62.000 pasajeros
- MAH-PMI:36.000 pasajeros

Se trata de un caso práctico en el que se comprueba como el **desarrollo económico** conseguido en ambas islas, disponiendo de unos recursos muy similares tanto en tarifas, frecuencias, condiciones de OSP, entorno socio-económico, ha sido muy diferente, quedando por delante la isla de Ibiza cuando en el 2000 partía con el mismo volumen de mercado que Menorca. Así pues, se puede sacar en **conclusión** que las nuevas condiciones en la OSP del año 2008 tuvo indudablemente unos efectos negativos pero sobretodo para la isla de Menorca.

Por lo tanto, el tráfico de residentes de los vuelos interinsulares con origen/destino en Menorca están afectados por una evolución negativa que afecta de forma singular y con condicionantes propios a la isla de Menorca. Igualmente, el tráfico del pasajero no residente insular en Menorca tiene un comportamiento negativo si lo comparamos con Ibiza, lo que genera un interrogante sobre la capacidad de Menorca de atraer este tipo de tráfico.

Independientemente de las **soluciones** que se puedan poner en práctica de forma directa sobre las rutas aéreas, hay elementos que actúan en la generación del tráfico y que están ligados a condicionantes sociales y locales que pueden influir en el atractivo y en la generación de valor añadido a los potenciales pasajeros. En cualquier caso, el **resultado** que se desea conseguir es poder aplicar aquella solución que permita reactivar el mercado en un plazo razonable y que haga posible la sostenibilidad de la ruta sin la aportación de subvenciones públicas y optimizando los fondos aportados. La evolución económica de cada región es uno de los factores más importantes para la generación de tráfico aéreo.

### 5.4 Ruta Menorca (MAH) – Madrid (MAD)

La **evolución del tráfico de pasajeros** en la ruta con Madrid muestra una evolución positiva desde el año 2004 hasta el año 2008 donde se alcanzaron los 278.130 pasajeros. Desde ese año hasta el 2012 ha habido un volumen descendente llegándose en el año 2012 a los niveles de tráfico del año 2005, 189.036 pasajeros.

Esta misma tendencia se aprecia si analizamos la evolución del número del operaciones para el mismo periodo de 10 años. Desde el año 2004 el tráfico en número de vuelos anuales ha ido en aumento llegándose al mayor número de ellas en el año 2008 con 3.263 vuelos, lo que representa un incremento acumulado en estos 5 años del 85%. Sin embargo desde el año 2008 el número de operaciones ha disminuido año tras año hasta el 2012 donde se alcanzaron los 1.568 vuelos. Se puede observar una mejora considerable en el último año alcanzándose las 2.511 operaciones, lo que representa un incremento con respecto al año anterior del 60%.

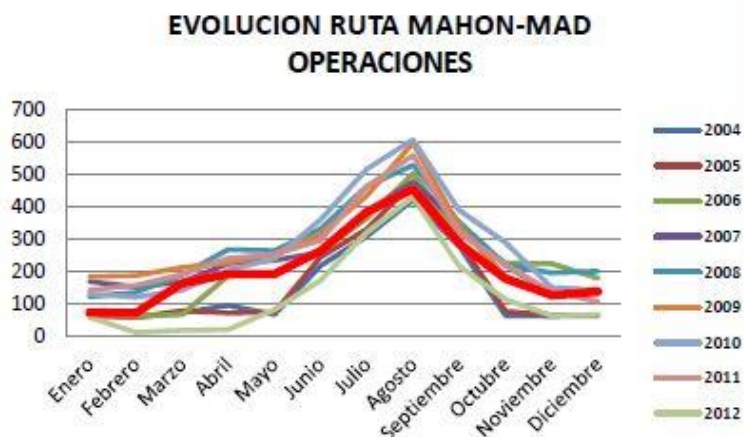


Ilustración 20 Evolución de la Ruta MAH-MAD Operaciones



Ilustración 21 Tráfico Operaciones en la ruta MAH-MAD

La entrada en funcionamiento de la OSP con Madrid ha sido sin duda el factor clave que ha propiciado este crecimiento.

Si se analiza la relación entre los pasajeros transportados y las operaciones de cada año se evidencia que en el año 2012 se produjo una concentración de pasajeros al disminuir dramáticamente la oferta de vuelos. La interpretación es bien sencilla, ante la ausencia de oferta, la demanda fue ocupando los vuelos disponibles elevando el número de pasajeros por vuelo como ya se ha demostrado en un apartado anterior del proyecto.

El análisis de la estacionalidad no produce grandes sorpresas. Los peores meses del año tanto en pasajeros como en operaciones son Noviembre, Diciembre, Enero y Febrero. En el año 2012 se produjo un gran descenso en los meses de Febrero a Mayo por el cese de las operaciones de la compañía Spanair, por lo que se trata de un hecho singular y puntual no se consideran esos datos como un efecto en el mercado.

La distorsión que produce la estacionalidad es uno de los factores más importantes que dificultan encontrar servicios aéreos razonables en la temporada baja. La entrada en funcionamiento la OSP, garantiza unos servicios mínimos en el periodo donde las compañías aéreas no encuentran la rentabilidad necesaria para operar.

Igualmente es curioso observar como en número de operaciones en algún año se ha producido un alargamiento de la temporada lo que aporta mejores comunicaciones y ventajas en la economía de la isla.

Otro aspecto interesante a tener en cuenta es la evolución en los operadores que han ocupado esta ruta a lo largo de los años. En el año 2004 operaban esta ruta 5 compañías. En el año 2013 han operado con Madrid cuatro compañías de las cuales solo una mantiene una operación todo el año. Ese mismo año entra en funcionamiento la OSP en la ruta MAH-MAD, operada tras la selección por concurso público, por la compañía Air Nostrum, como ya se ha visto anteriormente.

### 5.5 Posibles respuestas a problemas planteados de tráfico interinsular

Puesto a que la OSP actual no parece dar respuesta a la demanda del tráfico interinsular, se deben buscar caminos alternativos para mejorar dicha situación. Una posibilidad comentada anteriormente y que parece haber sido estudiada para otros casos Europeos es la implantación de una tarifa plana y universal. Ésta que puede presentar las ventajas de incorporar una misma acción para solucionar el caso de los residentes como el de los que no lo son.

Se puede hacer una estimación de cuál sería la tarifa a implantar. Siendo una tarifa plana de 35€, valor de la OSP sin tener en cuenta las tasas de pasajero, se situaría un poco por debajo del coste del billete para el residente, en el caso de la ruta MAH-PMI en 2013 el coste medio del billete fue de 73€ y con el descuento quedaría por 36,5€.

Es cierto que no supone una gran mejora pero se debe recordar que a menor precio, mayor aportación de la subvención.

La variante de una tarifa única universal puede ser una solución válida en estos momentos pero para no tener que llegar a esos extremos, se debería tener que evitar subir el precio para poder beneficiar tanto a los residentes como a los que no lo son de las tarifas existentes. También se podría dar el caso en el que se incrementen las aportaciones públicas para que la tarifa plana sea realmente accesible.

Otra solución sería considerar la doble insularidad con una compensación en el incremento del descuento del billete. Por ejemplo se podría proponer que en el caso de realizar una ruta interbaleaar, el **descuento de residente fuera de un 70-75%** en lugar del 50% actual. Habiendo realizado el análisis entre todas las rutas que se proporcionan en esta comunidad, este descuento se debería aplicar principalmente a los residentes de Menorca e Ibiza.

Esto supone un incremento del 40 al 50% de las cantidades dedicadas a la subvención al residente para estas dos islas. Esta medida debería ir acompañada de otras medidas que garanticen la estabilidad de los precios en las rutas aéreas como también un control de que se cumplan con las condiciones, presentando la ventaja de ser más rápida su aplicación.

Las rutas interinsulares están sujetas a una OSP y por lo tanto el control y el seguimiento de la actividad llevada a cabo por las compañías aéreas que operan dichas rutas deberían ser llevado a cabo por las autoridades de Menorca e Ibiza. Es cierto que ese control es ejercido por las autoridades de Aviación Civil, pero no debería ser suficiente y se debe realizar un seguimiento y tomar una participación activa en el control desde cada isla, pues los problemas y el conocimiento de la realidad están en la propia isla.

Todas las variables que intervienen en la programación y venta de los billetes de las compañías aéreas que se establecen para realizar vuelos en los destinos que se establecen en las OSP interbaleares, están regulados por el contenido de la propia OSP y por lo tanto se debe ejercer el control sobre dichas variables desde cada una de las islas, pues afectan a la vida y desarrollo de la misma como de sus habitantes.

Al tratarse de un mercado con tamaño reducido y sujeto a las limitaciones que se establecen en la OSP, no podemos considerar que las leyes de la libre competencia funcionan con normalidad. Comprobando en este caso que se trata de una sola compañía la que opera estas rutas.

Si en el caso de Menorca una **nueva compañía** intuyese que hay una oportunidad para rentabilizar las rutas interbaleares, el primer efecto sería que, en la competencia que se establezca, se produciría una rebaja de los precios de los billetes, Al ser un mercado limitado, si no se produjera un aumento de la demanda, el factor de ocupación de ambas compañías, la existente de forma actual y la nueva incorporación, disminuiría lo que daría como resultado un descenso de la rentabilidad económica de ambas. Para paliar estos efectos, ambas compañías intentarían reducir los costes al máximo y se entrarían en situaciones como regulaciones de empleo, reducción de salarios y conflictos laborales. Todo ello conllevaría un deterioro del servicio y una repercusión negativa en el pasajero.

Esta situación haría que en un tiempo y tras pérdidas sucesivas, un operador no podría resistir y abandonaría el mercado.

El operador que permanece lo primero que haría sería subir las tarifas al máximo para poder recuperar parte de lo perdido en la lucha contra la compañía. Si esa subida de tarifas, apoyada por la circunstancia que está valorado en monopolio, aumentaría el atractivo de las rutas y, es posible que otro operador entrante le parezca interesante iniciar la aventura de volar en esas rutas, volviendo a empezar con la misma rueda.

Solo cuando la competencia sea capaz de reactivar el mercado y se produzca un crecimiento real en el volumen del mercado, la competencia podrá coexistir y se producirá un progreso en las condiciones y el precio de los billetes.

Por este motivo, una de las ventajas de las OSP es que se puede controlar la operación de la compañía en base a las disposiciones de la propia OSP y en las herramientas que la legislación proporciona.

## 6. Conclusiones

El caso de estudio de este proyecto se inicia con la motivación de tratar de resolver una preocupación que inquieta a aquellos que hacen uso del transporte aéreo en el ámbito de las Islas Baleares. Se trata de estudiar si realmente se está ofreciendo un servicio de calidad y que permita poder realizar traslados del archipiélago Balear a la península y viceversa, con la frecuencia y tarifas básicas.

Sabiendo el tipo de territorio que se va a estudiar, es decir, una zona que está aislada del resto del territorio nacional, se procede a analizar casos que se puedan asemejar para ver cuáles han sido las medidas aplicadas en estos y los efectos que han tenido. De forma previa a tratar muestras reales, se explican que elementos pueden incidir declarando las Obligaciones de Servicio Público. Es importante ver qué condiciones o ayudas pueden ir enlazadas con este tipo de política para seguidamente aplicarlo.

En primer lugar, se procede a considerar cuales han sido los casos internacionales que hayan tenido relación con el que se trata en el proyecto. Así pues se analiza el de los EEUU y el de Canadá. En el primer caso, es a partir de la desregulación del transporte aéreo cuando se debe recurrir a la aplicación de medidas para paliar los efectos de la misma. En el caso de Canadá, se procede a la aplicación de las medidas en el mismo momento que en el caso anterior y se impone la política para aeropuertos. La diferencia entre ambas es la capacidad de adaptación a un ambiente y al otro, así como la forma de aplicar las medidas, siguiendo con la desregulación en el caso de Canadá.

En el continente Europeo se inicia la búsqueda de la misma forma, percibiendo como Francia, Noruega e Italia se posicionan en los primeros puestos al ser países que más OSP aplican a sus rutas, siendo a la vez de las más subvencionadas. Cada país trata la aplicación de esta medida con ligera libertad, pudiendo escoger entre sus pautas a seguir. Resulta curioso cómo, aun tratándose del mismo continente, cada uno de los casos sea tan específico por contar con unas características u otras.

Siendo el caso de estudio el Balear, se debe tener en cuenta en todo momento la estacionalidad que presenta ya que es muy marcada y le condiciona a la hora de aplicar cierta normativa. Se trata del primer elemento a tener en cuenta y no se debe dejar de lado durante la realización del trabajo ya que la motivación por la cual las compañías puedan estar más interesadas en realizar un servicio u otro, puede ser muy cambiante dependiendo de la estación, entre otras muchas cosas. Es a partir de esta característica del archipiélago a partir del cual se detecta el posible problema de falta de servicios de transporte en las temporadas de baja demanda.

Todos los sectores han sufrido las consecuencias de la crisis económica que se inició el año 2008, la cual ha sido una de las peores de las últimas seis décadas. El tráfico de pasajeros se redujo en prácticamente todos los mercados y por supuesto esto ha añadido un elemento negativo a la evolución del tráfico aéreo interinsular, sobretodo en Menorca. Por supuesto, los ciclos económicos globales y regionales afectan a la evolución de la demanda. En el caso del transporte aéreo la demanda es muy sensible al consumidor, teniendo en cuenta su renta y desciende notablemente a partir del 2008.

Para entender con detalle cuales son las características que presentan cada uno de los aeropuertos, se estudian por separado. Debiendo tener en cuenta la consecución del objetivo establecido de comprobar que se ofrece el servicio necesario a los residentes y no residentes de las islas para su movilidad, se debe estudiar cuales son las necesidades de transporte en esta comunidad autónoma. Se inicia con un análisis de cuáles son las características generales de la oferta y la demanda viendo la situación actual en los últimos años. Todos los datos utilizados provienen de la fuente Aena Estadísticas, siendo la más completa para ofrecer dicha información.

Se considera necesario crear cierto énfasis en la realización de un estudio de lo que sucede antes y después de la desaparición de Spanair. Viendo que tras la desaparición de la aerolínea, las tarifas suben y el número de operaciones realizadas disminuye, se debe proceder a la aplicación de alguna medida como es el caso de la ruta MAH-MAD, la cual se declara OSP ese mismo año.

Continuando con las características principales de las rutas, se puede ver si el servicio actual que se realiza como conexión entre las Baleares y la Península es el requerido para que sea suficiente o se debe hacer alguna modificación. Para ello se estudia para cada aeropuerto cuales son las compañías que ofrecen los servicios en cada uno de los aeropuertos del archipiélago. Como se ha visto, estas han ido variando ya que no todas han conseguido mantenerse en el mercado pero de forma general, las que cubren las rutas que conectan las islas con la península son suficientes para una buena realización del servicio.

Seguidamente se estudia cuantas operaciones se realizan en cada aeropuerto y si éstas, corresponden al número de pasajeros que desean volar desde las islas. Finalmente se puede ver la correlación de estas dos variables y las fluctuaciones que han tenido ambas.

La cuestión de las tarifas es un tema que siempre ha inquietado además de encontrarse directamente relacionada con la calidad del servicio de transporte aéreo. Así pues, se analiza para cada una de las principales rutas desde cada uno de los aeropuertos para ver que variaciones han sufrido. A destacar, en las rutas interinsulares no se perciben cambios en los precios dado a que están sujetos a las condiciones de las OSP declaradas en 2003 y posteriormente modificadas en 2008.

De forma detallada se estudia el caso de la ruta MAH-MAD siendo una de las que más problemas presentó de conexión, ante la desaparición de Spanair, en temporadas de baja demanda. Tras la aplicación de la OSP en esta ruta, se pueden ver qué cambios presenta y la necesidad de realizar modificaciones ante la realidad de ver como no acaban de funcionar las que están en vigor.

De la misma manera es importante saber cuál es el total de pasajeros residentes en estas rutas ante los que no lo son. Para sorpresa, cuando se realiza tal análisis se comprueba que son más los no residentes ante los que sí lo son, los que se desplazan entre las islas, a pesar de no poder disfrutar del descuento de residente del que disponen los que si residen en el archipiélago Balear.

Para comprobar el impacto del problema a nivel nacional, se realiza una búsqueda de la repercusión que tiene en los medios de comunicación el tema tratado a lo largo del proyecto.

En el último apartado se tratan los problemas que presentan cada una de las rutas, así como las posibles soluciones que se podrían aplicar para mejorar en los servicios de las mismas. Presentando cada una de las rutas una dificultad diferente a las otras, se estudian por separado.

La primera a analizar es la de Menorca con Ibiza, ya que al tratarse de las dos islas pequeñas del archipiélago, tras el estudio realizado, se comprueba las dificultades que muestran a la hora de realizar desplazamientos entre ellas. En las temporadas bajas se debe hacer escala en Palma de Mallorca, perdiendo además tiempo de espera en los aeropuertos.

Seguidamente se estudia el caso de la ruta Menorca con Palma. Ésta no muestra demasiadas fluctuaciones, manteniendo un tráfico constante a lo largo de los años. Tampoco hay cambios notables en las compañías que realizan las operaciones de esta ruta. Puesto a que el sistema no acaba de funcionar, se deben plantear otras medidas y tras ver los resultados, decidir cuál es la dirección a tomar ya que la actual no demuestra que funcione como debería. Esto aclara que no hay una única solución al problema de conexión sino la combinación de varias propuestas y siempre teniendo clara la situación general actual.

Consecutivamente se muestran los cambios que presentan la evolución del tráfico interinsular en los últimos años y que cambios se han producido tanto en demanda como en oferta de vuelos.

La ruta Menorca-Madrid ha sido debidamente estudiada puesto a las dificultades que se presentaban ante los cambios que sufre a lo largo del tiempo. En este se puede apreciar la tendencia del tráfico, así como las fluctuaciones de precios y la marcada distorsión que produce la estacionalidad que caracteriza a la isla.

Finalmente entre la propuesta de soluciones planteadas para solucionar dicho problema se encuentra la posibilidad de aumentar el descuento de residente en las rutas deficitarias, como es el caso de MAH-IBZ considerando la doble insularidad. Otra de las proposiciones es la de establecer una tarifa universal o incrementar la aportación pública para que la tarifa plana sea realmente accesible. La posibilidad de que otra aerolínea entre en el mercado y se produzca un cambio significativo en la oferta del servicio, también sería una opción a tener en cuenta aunque se ha comprobado que no sería la más eficiente ya que el mercado tiene una dimensión apropiada para la compañía que opera actualmente.



## 7. Bibliografía

1. "Aena.es." 2015..  
<http://www.aena.es/csee/Satellite?c=Page&cid=1113582476702&pagename=Estadisticas%2FEstadisticas>.
2. "OACI - Organismos Internacionales - Aviación Civil - Áreas de Actividad - Ministerio de Fomento." 2015.  
[http://www.fomento.gob.es/MFOM/LANG\\_CASTELLANO/DIRECCIONES\\_GENERALES/AVIACION\\_CIVIL/ORGANISMOS\\_INTERNACIONALES/desc\\_oaci.htm](http://www.fomento.gob.es/MFOM/LANG_CASTELLANO/DIRECCIONES_GENERALES/AVIACION_CIVIL/ORGANISMOS_INTERNACIONALES/desc_oaci.htm).
3. Aena. 2013. "CIMA. Memoria 2013." MEMORIA\_NA\_ESP\_2013.PDF Ministerio de Fomento. Gobierno de España.
4. Enciclopedia jurídica. "Norma Jurídica." 2015. <http://www.encyclopedia-juridica.biz14.com/d/norma-jur%C3%ADdica/norma-jur%C3%ADdica.htm>.
5. "Definición de Obligaciones de Servicio Público - Obligaciones de Servicio Público - Información de Procedimientos - Aviación Civil - Áreas de Actividad - Ministerio de Fomento." 2015.  
[http://www.fomento.gob.es/MFOM/LANG\\_CASTELLANO/DIRECCIONES\\_GENERALES/AVIACION\\_CIVIL/INFORMACION/PROCEDIMIENTOS/OBLIGACIONES\\_DE\\_SERVICIO\\_PUBLICO/definicion\\_obligaciones\\_servicio\\_publico.htm](http://www.fomento.gob.es/MFOM/LANG_CASTELLANO/DIRECCIONES_GENERALES/AVIACION_CIVIL/INFORMACION/PROCEDIMIENTOS/OBLIGACIONES_DE_SERVICIO_PUBLICO/definicion_obligaciones_servicio_publico.htm).
6. Braathen, Svein. 2011. "Air Transport Services in Remote Regions." *Transport*. DP201113.PDF (4-5) International Transport Forum. Molde University College, Norway. OECD.
7. Braathen, Svein. 2011. "Air Transport Services in Remote Regions." *Transport*. DP201113.PDF (6-7) International Transport Forum. Molde University College, Norway. OECD.
8. "National Airports Policy - Transport Canada." 2010, February.  
<https://www.tc.gc.ca/eng/programs/airports-policy-menu-71.htm>.
9. "Public Service Obligations (PSOs)." 2015.  
[http://ec.europa.eu/transport/modes/air/internal\\_market/pso\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/modes/air/internal_market/pso_en.htm).
10. Metrass-Mendes, Alda, Richard De Neufville, Álvaro Costa, and Alessandro V. M. Oliveira. 2013. "Comparing Air Transport Policies For Small Remote Communities: U.S.A., Canada, Portugal, Spain and Brazil." <http://www.ub.edu/catedramaragall/cat/WP-2-2013final.pdf>.
11. (2015.) Procedimiento para el registro de tarifas de las rutas declaradas como obligación de servicio público entre las las Islas Baleares  
[http://www.fomento.gob.es/MFOM/LANG\\_CASTELLANO/DIRECCIONES\\_GENERALES/AVIACION\\_CIVIL/INFORMACION/PROCEDIMIENTOS/OBLIGACIONES\\_DE\\_SERVICIO\\_PUBLICO/tar\\_rut\\_decl\\_ba.htm](http://www.fomento.gob.es/MFOM/LANG_CASTELLANO/DIRECCIONES_GENERALES/AVIACION_CIVIL/INFORMACION/PROCEDIMIENTOS/OBLIGACIONES_DE_SERVICIO_PUBLICO/tar_rut_decl_ba.htm).
- 12 Calzada, Joan, and Xavier Fageda. 2014. "Competition and Public Service Obligations in European Aviation Markets." *Transportation Research Part A: Policy and Practice* 70. Elsevier Ltd: 104–16. doi:10.1016/j.tra.2014.10.009.
13. "Obligaciones de Servicio Público (OSP) - Obligaciones de Servicio Público (OSP) - Disposiciones Sobre Transporte Aéreo - Normativa Básica Del Sector Aéreo - Normativa - Aviación Civil - Áreas de Actividad - Ministerio de Fomento." 2015.  
[http://www.fomento.gob.es/MFOM/LANG\\_CASTELLANO/DIRECCIONES\\_GENERALES/AVIACION\\_CIVIL/INFORMACION/NORMATIVA/NORMATIVA\\_BASICA/AVIACION\\_COMERCIAL/OSP/](http://www.fomento.gob.es/MFOM/LANG_CASTELLANO/DIRECCIONES_GENERALES/AVIACION_CIVIL/INFORMACION/NORMATIVA/NORMATIVA_BASICA/AVIACION_COMERCIAL/OSP/).
- 14 "Más Reflexiones Sobre La Declaración de Servicio Público de Las Rutas Aéreas... Ahora, de Canarias.... — Nada Es Gratis." 2015. Accessed July 6. <http://nadaesgratis.es/admin/21414>.
15. Medrano, Carlos. 2013. "Los Aeropuertos En España," 5–7.

- 16 Subdirecci, Civil, Estudios Estrat, and Mercado Coyuntura. 2015. "Aeropuertos En España," 1–10.
- 17 Betancor, Ofelia, and M.Fernanda Vicens. 2012. "Observatorio de Transporte Aéreo La Competencia En El Mercado Español de Transporte Aéreo Observatorio de Transporte Aéreo Fedea."
- 18 País, Ediciones El. 1999. "Iberia vende su filial Binter Canarias por 5.500 millones," November. Ediciones El País. [http://elpais.com/diario/1999/11/26/economia/943570810\\_850215.html](http://elpais.com/diario/1999/11/26/economia/943570810_850215.html)
- 19 "Dirección General de Aviación Civil - Dirección General de Aviación Civil - Secretaría General de Transporte - Secretaría de Estado de Infraestructuras, Transportes Y Vivienda - Organización Y Funciones - El Ministerio - Ministerio de Fomento." 2015. [http://www.fomento.es/MFOM/LANG\\_CASTELLANO/INFORMACION\\_MFOM/ORGANIZACION\\_Y\\_FUNCIONES/SECESTPLANINFRA/SECGENTRANS/DIRGRLAVC/](http://www.fomento.es/MFOM/LANG_CASTELLANO/INFORMACION_MFOM/ORGANIZACION_Y_FUNCIONES/SECESTPLANINFRA/SECGENTRANS/DIRGRLAVC/).
- 20 "Historia Y Evolución - Obligaciones de Servicio Público - Información de Procedimientos - Aviación Civil - Áreas de Actividad - Ministerio de Fomento." 2015. Accessed July 7. [http://www.fomento.gob.es/mfom/lang\\_castellano/direcciones\\_generales/aviacion\\_civil/informacion/procedimientos/obligaciones\\_de\\_servicio\\_publico/historia\\_evolucion.htm](http://www.fomento.gob.es/mfom/lang_castellano/direcciones_generales/aviacion_civil/informacion/procedimientos/obligaciones_de_servicio_publico/historia_evolucion.htm).
- 21 "Dirección General de Puertos Y Aeropuertos - Detalle de La Noticia." 2015. <http://www.caib.es/govern/sac/fitxa.do?lang=es&codi=2190147&coduo=142752>.
- 22 "Procedimiento Para El Registro de Tarifas de Las Rutas Declaradas Como Obligación de Servicio Público (OSP)entre Las Islas Baleares - Obligaciones de Servicio Público - Información de Procedimientos - Aviación Civil - Áreas de Actividad - Ministerio de Fo."
- 23 "Transporte Aéreo - Descuentos de Residente." 2015. Accessed July 7. <http://www.caib.es/sacmicrofront/contenido.do?mkey=M169&lang=ES&cont=3903>.
- 24 "Observatorio de Transporte Revisando La Taxonomía de Aeropuertos Españoles." 2013.
- 25 "El Govern Pide «contundencia» a Fomento Si Hay Precios Abusivos En Los Vuelos de Baleares » Local » Noticias » Ultima Hora Mallorca." 2015. Accessed July 7. <http://ultimahora.es/noticias/local/2012/02/03/62858/el-govern-pide-a-fomento-que-actue-con-contundencia-si-se-dan-precios-abusivos-en-los-vuelos-de-baleares.html>.
26. Calzada, Joan, and Xavier Fageda. 2014. "Competition and Public Service Obligations in European Aviation Markets." *Transportation Research Part A: Policy and Practice* 70. Elsevier Ltd: 104–16. doi:10.1016/j.tra.2014.10.009.
27. "Más Reflexiones Sobre La Declaración de Servicio Público de Las Rutas Aéreas... Ahora, de Canarias.... — Nada Es Gratis." 2015. Accessed July 6. <http://nadaesgratis.es/admin/21414>.
- 28 Santaló, Juan. 2012. "Mientras Que Las Rutas Interinsulares Baleares Lo Fueron En El Año 2003."
- 29 "Conexión Aérea Madrid-Menorca." 2015. <http://josepiris.blogspot.com.es/>.
30. "OSP En El Transporte Aéreo de Menorca." 2015. Accessed July 7. <http://miquelrodriguezplanas.blogspot.com.es/2013/11/osp-en-el-transporte-aereo-de-menorca.html>.
- 31 "Entradas Sobre Spanair En El Mundo de La Aviación." 2015. Accessed July 7. <https://mundodelaaviacion.wordpress.com/tag/spanair/>.
- 32 "Spanair: Un Año de La Desaparición de Una Parte Importante de La Historia de La Aviación Española | Aeronoticiario SCQ." 2015. <http://santiagoaeropuerto.com/spanair-un-ano-de-la-desaparicion-de-una-parte-importante-de-la-historia-de-la-aviacion-espanola>.

- 33 “La Generalitat Se Desvincula de Las Consecuencias Del Cese de Spanair - ANTENA 3 TV.” 2012, January. [http://www.antena3.com/noticias/economia/generalitat-desvincula-consecuencias-cese-spanair\\_2012012900063.html](http://www.antena3.com/noticias/economia/generalitat-desvincula-consecuencias-cese-spanair_2012012900063.html).
- 34 “EasyJet Escala Tres Puestos En España Tras Quebrar Spanair | Noticias de Turismo.” 2015. Accessed July 7. <http://www.preferente.com/noticias-de-transportes/noticias-de-aerolineas/easyjet-escala-tres-puestos-en-espana-tras-la-salida-de-spanair-228438.html>.
- 35 “Un Año Después de La Desaparición de Spanair, Sector Transporte. Expansión.com.” 2015. <http://www.expansion.com/2013/01/25/empresas/transporte/1359112301.html>.
- 36 “Air Europa Opera Sus Vuelos Interislas En Baleares a Partir de Mayo | Transportes.” 2015.. [http://www.hosteltur.com/192870\\_air-europa-arranca-sus-vuelos-interislas-baleares-partir-mayo.html](http://www.hosteltur.com/192870_air-europa-arranca-sus-vuelos-interislas-baleares-partir-mayo.html).
- 37 “Vuelos Interislas de Air Europa, En Riesgo Por La Avalancha de Peticiones de Slots a Baleares | Transportes.” 2015. Accessed July 7. [http://www.hosteltur.com/187950\\_plan-interislas-air-europa-riesgo-sobredemanda-slots-baleares.html](http://www.hosteltur.com/187950_plan-interislas-air-europa-riesgo-sobredemanda-slots-baleares.html).
- 38 “El Parlament Balear Insta Al Gobierno a Reducir Las Tasas Aeroportuarias - Expansion.com.” 2015. Accessed July 7. <http://www.expansion.com/agencia/efe/2012/02/21/16988462.html>.
- 39 “Congelación de Tasas Aeroportuarias Y Prórroga de Bonificaciones En 2015 | Transportes.” 2015. Accessed July 7. [http://www.hosteltur.com/151300\\_congelacion-tarifas-aeroportuarias-prorroga-bonificaciones-2015.html](http://www.hosteltur.com/151300_congelacion-tarifas-aeroportuarias-prorroga-bonificaciones-2015.html).
- 40 “Preparan El Despegue de Una Aerolínea Para Menorca | Transportes.” 2015. Accessed July 7. [http://www.hosteltur.com/185700\\_preparan-despegue-aerolinea-menorca.html](http://www.hosteltur.com/185700_preparan-despegue-aerolinea-menorca.html).
41. “Conexión Aérea Madrid-Menorca.” 2015. <http://josepiris.blogspot.com.es/>.
- 42 “Nueva Ruta Regular Entre Los Puertos de Valencia E Ibiza Para Pasajeros Y Carga de Trasmediterranea | Cadena de Suministro.” 2015. <http://www.cadenadesuministro.es/noticias/nueva-ruta-regular-entre-los-puertos-de-valencia-e-ibiza-para-pasajeros-y-carga-de-trasmediterranea/>.

### **Anexo I – Disposiciones Generales, Ministerio de Fomento. Jueves 4 de Diciembre 2003**

Resolución de 208 noviembre de 2003 de la Subsecretaría, por la que se dispone la publicación del Acuerdo del Consejo de Ministros de 21 de noviembre de 2003, por el que se declaran obligaciones de servicio público en rutas aéreas entre las Islas Baleares.

### **Anexo II- Disposiciones Generales, Ministerio de Fomento. Sábado 19 Abril 2008**

Orden FOM/1085/2008, de 7 de abril, por la que se sustituye el sistema de tarifas máximas por tarifas de referencia de las obligaciones de servicio público en rutas aéreas entre las Islas Baleares.

### **Anexo III- Disposiciones Generales, Ministerio de Fomento. Lunes 23 Julio 2012**

Resolución de 22 junio de 2012 de la Secretaría General de Transportes, por la que se publica el Acuerdo del Consejo de Ministros de 15 de junio de 2012, por el que se declaran obligaciones de servicio público en la ruta aérea Menorca-Madrid.

### **Anexo IV- Disposiciones Generales, Ministerio de Fomento. Viernes 14 Marzo de 2014**

Resolución de 20 de febrero de 2014, de la Secretaría General de Transportes, por la que se publica el Acuerdo del Consejo de Ministros de 21 de febrero de 2014, por el que se modifica el de 15 de junio de 2012, por el que se declaran obligaciones de servicio público en la ruta aérea Menorca-Madrid.

Trabajo realizado por Carlota Tutor Vizcaíno,

Sabadell 7 de Julio 2015.