

MEMORIA DEL TRABAJO FIN DE GRADO

LA CONECTIVIDAD AÉREA EN CANARIAS

SITUACIÓN ACTUAL Y PREVISIONES HACIA UN CAMBIO EN EL FUTURO

AUTORES: D^a ISIS NAOMI RODRÍGUEZ DE LEÓN Y D^o HÉCTOR PÉREZ LUIS

TUTOR: D^o CARLOS FELIPE MARTELL

GRADO EN TURISMO

FACULTAD DE ECONOMÍA, EMPRESA Y TURISMO

CURSO ACADÉMICO 2017/18

San Cristóbal de La Laguna, junio 2018

INDICE

1. RESUMEN / ABSTRACT Y PALABRAS CLAVE / KEY WORDS.....	Pág.2
1.1. Español (Resumen y Palabras Clave).....	Pág.2
1.2. Inglés (Abstract and Key Words).....	Pág.2
2. INTRODUCCIÓN.....	Pág.3-5
2.1. Propósito.....	Pág.3
2.2. Objetivos.....	Pág.3-4
2.3. Metodología.....	Pág.4
2.4. Antecedentes.....	Pág.4-5
2.5. Conclusiones generales.....	Pág.5
3. DESARROLLO.....	Pág.6-17
3.1. Alcance y ámbito de actuación: Canarias, Nacional e Internacional.....	Pág.6
3.2. Progresión de las tipologías de desplazamientos.....	Pág.6-7
3.3. Etapas que intervienen en el estudio (invierno, verano).....	Pág.8
3.4. Los “Slots” en los Aeropuertos.....	Pág.8-10
3.5. Diferencias entre capacidad, pasajeros y vuelos reales.....	Pág.10-13
3.5.1. Pasajeros reales en Canarias.....	Pág.11
3.5.2. Vuelos reales en Canarias.....	Pág.12-13
3.5.3. Capacidad real aproximada en base a los datos obtenidos año 2017...	Pág.13
3.6. Diferencias entre capacidad, pasajeros y vuelos potenciales.....	Pág.13-14
3.7. Justificación de los fondos de desarrollo de vuelos y otras ayudas, subvenciones o gastos de movilidad.....	Pág.14-16
3.8. Principales incentivos que afectan a la movilidad aérea de Canarias.....	Pág.16-17
4. PREVISIONES.....	Pág.17-26
4.1. Introducción.....	Pág.17-18
4.2. Previsiones realizadas a partir de los datos obtenidos.....	Pág.18-23
4.3. Evolución del concepto y tipología de vuelos. Posibilidades de cambios globales en el mercado aéreo que puedan afectar a Canarias.....	Pág.23-25
4.4. Recomendaciones para los agentes turísticos y posibles estrategias a seguir.....	...Pág.26
5. CONCLUSIÓN.....	Pág.27
6. BIBLIOGRAFÍA Y WEBGRAFÍA.....	Pág.28
6.1. Bibliografía.....	Pág.28
6.2. Webgrafía.....	Pág.28
7. ANEXOS.....	Pág.29-33

1. RESUMEN / ABSTRACT Y PALABRAS CLAVE / KEY WORDS

1.1. RESUMEN

El presente documento engloba un análisis de mercado teniendo en cuenta tanto los elementos tangibles como intangibles existentes en el mercado y, a partir de ellos, se realiza una exposición de diferentes previsiones para el futuro. Se observa que la situación de Canarias en la actualidad es estable debido a factores como la ventaja de su situación geográfica, su competencia en el mercado y su capacidad potencial para progresar. El análisis muestra la división por temporadas que tiene lugar a lo largo del año, durante las cuales aparecen los slots como limitador para el crecimiento. A través del uso de datos, se realizan una serie de previsiones para el futuro que aportan como resultado el cambio y evolución de las tipologías de vuelos o la aparición de nuevos elementos de diferenciación para las compañías. Además, se muestran tres posibles situaciones ante los cambios en el mercado turístico. En función de estos resultados, se exponen una serie de recomendaciones que deben adoptar los agentes turísticos, como mantener una actitud proactiva, implementar en sus empresas estrategias de diferenciación o dotar a las infraestructuras de servicios mínimos ante una demanda creciente. En conclusión, se puede afirmar que el mercado turístico del territorio canario se encuentra en una posición positiva y progresiva a largo plazo donde la seguridad y las estrategias utilizadas por los agentes serán los pilares básicos para su correcto desarrollo.

PALABRAS CLAVE – Turismo, Slot, Análisis de Mercado, Ventaja competitiva, Situación turística.

1.2. ABSTRACT

This document includes a market research considering tangible and intangible elements and, from them, an exposure of different forecasts for the future is made. It is observed that the situation of the Canary Islands is currently stable due to factors such as the advantage of its geographic location, its competitive environment and its potential capacity to progress. This analysis shows the division by seasons that takes place throughout the year. Moreover, the “slot” concept appears as a growth limiter. According to the data, a series of forecasts are made for the future that provide as a result a change and an evolution of flight typologies or the appearance of new elements of differentiation for companies. In addition, three possible situations are shown before the changes in the market. Based on these results, a series of recommendations that tourism agents must take are shown, such as adopting a proactive attitude, using differentiation strategies in their companies or providing infrastructures with minimum services to overcome a growing demand. In conclusion, it can be affirmed that the tourist market of the Canary is in a positive and progressive position in the long term where security and different strategies used by the agents will be the main pillars for its proper development.

KEY WORDS – Tourism, Slot, Market Research, Competitive advantage, tourism situation.

2. INTRODUCCIÓN

2.1. Propósito –

El presente trabajo engloba todo un proceso e investigación sobre la conectividad aérea en el territorio canario. La formalización del documento se presenta a modo de informe de investigación y en el que se plasman tanto las conclusiones principales como los resultados extraídos del análisis. A modo de añadido, y con la ayuda de los datos recogidos para el estudio, se expondrán previsiones sobre el futuro de la conectividad aérea en Canarias y una serie de recomendaciones para enfrentar las posibles situaciones resultantes.

2.2. Objetivos –

- **Importancia de la compresión del mercado aéreo:** es un factor determinante para que las empresas de transporte realicen su actividad correctamente y es vital para la supervivencia de las infraestructuras turísticas del destino. Existen diversas variables en el mercado que se encuentran en constante evolución y que, por lo tanto, tienen impacto en el desarrollo económico del tejido empresarial en su conjunto. Una vez comprendido el mercado, la capacidad de realizar acciones aumenta y con ello, la capacidad de supervivencia
- **Demostrar la obligación de adoptar una perspectiva proactiva:** Tras la realización de un análisis exhaustivo, podremos obtener las debilidades, amenazas, fortalezas y oportunidades que presenta el mercado aéreo actualmente en Canarias. Y, de esta forma, hacer propuestas de mejora continua, no solo para el presente, sino para un futuro hipotético. Es importante hacer previsiones para que todos los posibles cambios en el mercado puedan controlarse, e incluso que las empresas que lo componen puedan adaptarse a ellos. El mercado aéreo, concretamente, ha experimentado innumerables cambios en las últimas décadas y continuará siendo un mercado cambiante, ya que depende de factores como los avances tecnológicos, las nuevas tendencias de los turistas o los nuevos modelos empresariales, por ejemplo. Un caso que demuestra este último ejemplo es el de la incorporación al mercado aéreo de las compañías Low – Cost, que han forzado a cambiar, en muchas ocasiones, el modelo de negocio de las compañías tradicionales. El mercado debe estar preparado para la brusquedad de cambios como el mencionado anteriormente.
- **Mostrar la relevancia de la competencia:** Lo que determinará finalmente la capacidad de atención al público enmarcado en la actividad. Una vez conocido el mercado, la empresa tiene la posibilidad de adaptarse, aunque esta no es la única que se encuentra en el mercado, por ello también se debe tener en cuenta aquellas acciones realizadas por las empresas de la competencia y conocer no solo el mercado sino también otras variables externas que pueden afectar a la actividad.

- **Cohesionar los datos que aporta el mercado aéreo:** De esta manera, se espera poder realizar un análisis que sirva como referente para investigaciones futuras sobre el mismo. Así, podrá ser utilizado como información secundaria en diversas ocasiones y, por consiguiente, facilitar el proceso de búsqueda.

2.3. Metodología –

La metodología empleada se basa en el estudio analítico de los datos ofrecidos por los principales entes pertenecientes al turismo como IATA o AENA y la extrapolación de estos en un amplio intervalo de tiempo observando cómo podrían comportarse en relación con los hechos sucedidos durante los años anteriores.

La investigación hará uso de fuentes bibliográficas relacionadas con el mercado aéreo, remarcando aquellas relacionadas directamente con el territorio canario o que incluyan factores de ámbito internacional que afecten de manera concreta a las Islas Canarias. Además, otras fuentes que se destacarán serán las relacionadas con compañías de carácter local, es decir, que localicen en Canarias su sede principal, como es el caso de Binter o Canary Fly. Finalmente, se añadirán datos extraídos de webgrafía que contengan información verificada y fiable para cumplimentar el trabajo.

2.4. Antecedentes –

Actividad y plazas disponibles totales frente al número de turistas: La información expuesta en los medios de información más relevantes muestran que Canarias recibe actualmente una media de 16 millones de turistas al año. Dicho dato muestra, según el ISTAC, que está aumentando de forma continua (tomándose como referencia los años 2015, 2016 y 2017).

Inversiones realizadas por el gobierno destinadas a el transporte aéreo: Inversiones en infraestructura: anualmente el Gobierno de España destina parte de sus inversiones en mantener y mejorar las infraestructuras de los aeropuertos ya existentes o en la construcción de nuevos aeropuertos. Por ejemplo, este año se prevé invertir 751 millones, lo cual supone un aumento de la inversión del 21% en comparación con el año 2016.

A continuación, se exponen las inversiones realizadas en los aeropuertos de Canarias y la utilización de estas:

- **Fuerteventura:** recrecido de la pista 01/19, seguridad operativa, actuaciones en plataformas y en accesos con una inversión de 18,5 millones de euros.
- **Gran Canaria:** Mejora de la seguridad operativa, eficiencia ambiental, mejora de instalación eléctrica, seguridad de instalaciones y ayudas a la navegación por importe de 12 millones de euros.

- **Lanzarote:** adecuación de la plataforma, seguridad operativa, mantenimiento y acciones ambientales (12,4 millones de euros).
- **Tenerife Norte:** 14,6 millones de euros en diferentes actuaciones.
- **Tenerife Sur:** Adecuación de la plataforma y adecuación del edificio T2 a procesos de equipajes entre otras actuaciones por 37,2 millones de euros. En total en Canarias las inversiones de Fomento llegarán a los 114,61 millones de euros, un 21,3% más que en 2017.

Justificación y función del fondo de desarrollo de vuelos: Es un programa autorizado por la Comisión Europea para Canarias. Su función o razón de ser es el aumento de la conectividad aérea en el Archipiélago, aumentando el lanzamiento de rutas estratégicas mediante la concesión de incentivos por un tiempo limitado a las compañías aéreas que se comprometan a abrir rutas aéreas que conecten los aeropuertos canarios con algunos países del entorno europeo y de interés para el desarrollo económico de Canarias.

Situación geográfica: Canarias se encuentra en un punto estratégico en el Océano Atlántico que puede servir de unión entre varios continentes. Actualmente la conectividad aérea en Canarias en cuanto a variedad y frecuencia de rutas es bastante amplia y diversa. En los aeropuertos canarios operan compañías de carácter provincial, nacional e internacional, lo cual supone un aumento constante del turismo en las islas.

Factores que proporcionan ventajas competitivas: Además, una de las ventajas con las que cuenta esta Comunidad Autónoma, es la existencia de unas buenas infraestructuras como soporte de dicha actividad. Actualmente cuenta con 7 aeropuertos en todo el territorio. La única isla que no posee aeropuerto es La Gomera y Tenerife, que es la que más turismo recibe (más de cinco millones de turistas al año), cuenta con dos aeropuertos, uno en el norte y otro en el sur de la isla.

Limitaciones del estudio: La información pública relacionada con la conectividad, y más concretamente relacionada con datos específicos sobre los slots y temporadas, es escasa o tiene una disponibilidad de acceso bajo.

2.5. Conclusiones Generales -

Los datos contenidos en este informe han sido extraídos de las principales fuentes de información estadística (AENA, ISTAC, etc.). Con ellos, se pretende hacer una aproximación al análisis del mercado aéreo de Canarias desde la perspectiva de los pasajeros, vuelos y capacidad o plazas actuales en relación con las potenciales para poder extraer una serie de conclusiones al respecto y, a su vez, unas previsiones para años futuros que sirva de apoyo a los principales agentes turísticos.

3. DESARROLLO

3.1. Alcance y ámbito de actuación: Canarias, Nacional e Internacional -

El alcance del informe abarca principalmente las Islas Canarias, aunque, debido a la influencia general de los destinos nacionales e internacionales, también aparecerán datos referentes a estos.

Canarias es un territorio estratégico en el que operan una gran variedad de compañías de carácter local, nacional e internacional. Con lo cual, desde el punto de vista empresarial, es imposible no centrarnos en esos tres ámbitos. Y, dentro de este apartado, también cabe destacar la amplitud de rutas presentes en la actualidad en Canarias.

Para determinar el alcance de este informe y mostrar de una manera visual la conectividad que presenta Canarias se expondrán a continuación las compañías que operan y las rutas que realizan en el presente **Tablas presentes en los ANEXOS del documento.

3.2. Progresión de las tipologías de desplazamiento -

A medida que han avanzado los años, se ha producido una progresión en las tipologías de desplazamiento. Según la frecuencia de los viajes, los vuelos se clasifican en:

Los vuelos regulares tienen horarios fijados previamente y un itinerario determinado. Aunque según el código aeronáutico el concepto se define como "servicio de transporte aéreo que se aplica a los servicios de transporte aéreo regular y no regular" lo que no coincide con la definición real de este tipo de vuelos.

REGULAR

Una de las principales diferencias con otras tipologías de vuelos reside en su finalidad: el transporte de pasajeros y equipajes. La flota de aviones destinados a esta tipología dispone de diversos recursos como asientos, aire acondicionado, luces o incluso conexión Wi-Fi destinados a satisfacer las necesidades de los clientes.

CHÁRTER

Este tipo de vuelo no está sujeto a las mismas condiciones que los regulares ni comercializa mediante los canales habituales de venta, sino que son alquilados a una compañía para que esta disponga de ellos según su interés sin necesidad de coordinarse o incorporar en los horarios de las rutas comerciales, o con el objetivo del uso del transporte para un grupo determinado de personas en exclusiva.

Normalmente este tipo de vuelos conviene en mayor medida a las compañías, especialmente en destinos donde la estacionalidad es alta, de forma que se garantiza la utilización de plazas que, de otra forma, quedarían vacías. Así aumentan la rentabilidad de los recorridos.

LOW COST

La aparición de los vuelos económicos son los que tienen normalmente precios bajos. La razón del precio de estos vuelos es debido a la sustitución o supresión de una serie de servicios no indispensables y comodidades que requieran pagos extra.

DIFERENCIACIÓN

Actualmente, el mercado muestra una serie de características donde la convivencia entre empresas funciona a modo de competición. Las empresas compiten por el factor intangible, la "calidad". Para ello, utilizan todas las características ya sea por su novedad, singularidad o comodidad tomando diferenciación del resto de compañías.

3.3. Etapas que intervienen en el estudio (invierno, verano) -

Se contempla las modificaciones de las variables en ambos periodos, tanto invierno como verano ya que lo que se pretende es conocer que factores están sufriendo modificaciones en la actualidad y determinar las consecuencias que llevará en el futuro.

La estacionalidad en Canarias es un factor poco apreciable, ya que las condiciones climáticas permiten que todo el año el destino reciba turistas. Aun así, la temporada de “Invierno”, contemplada desde noviembre hasta marzo, predomina en el número de visitantes debido al cierre de otros destinos y la baja competitividad en el mercado durante dichos meses.

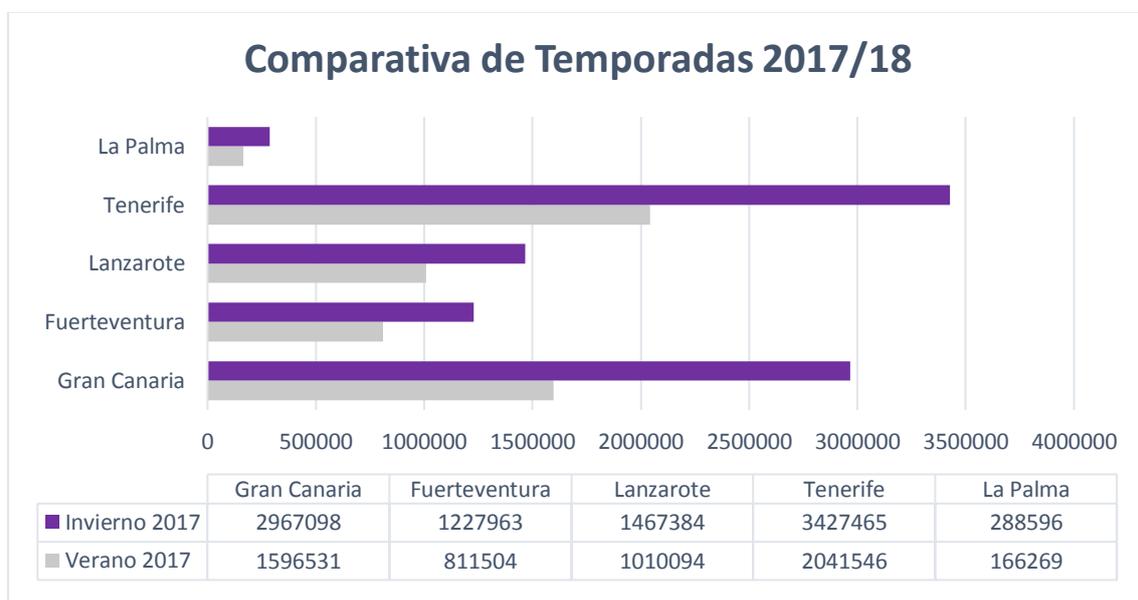


Gráfico 1. Comparativa de pasajeros por temporadas (invierno – verano) entre los principales aeropuertos de Canarias (Elaboración propia)..

3.4. Los “Slots” en los Aeropuertos -

Se denominan “Slot” al tiempo de estancia para utilizar el conjunto de la infraestructura aeroportuaria necesaria con el fin de realizar despegues o aterrizajes en unos periodos determinados asignados por un coordinador de acuerdo con el reglamento establecido. Los “Slots” se establecen por temporada y ocupan segmentos temporales de cumplimiento obligatorio.

Las compañías disponen de ciertas modificaciones o servicios incluso cuando ya han sido asignadas o incluso permiten el intercambio libre con otras compañías, lo que se conoce como “Swaps”, aunque, del mismo modo, existen ciertas limitaciones que delimitan a las compañías la transferencia de sus franjas horarias.

Las temporadas son un elemento fundamental para segmentar las líneas de tiempo que se utilizaran durante el proceso. Una temporada se define como el periodo de programación en los que se segmenta un ciclo anual.

Existen dos temporadas a lo largo del año que son: La temporada de invierno, comprendida entre la última semana de marzo hasta la última de octubre, y la temporada de verano, comprendida entre la última semana de octubre hasta la semana previa a la última de marzo.

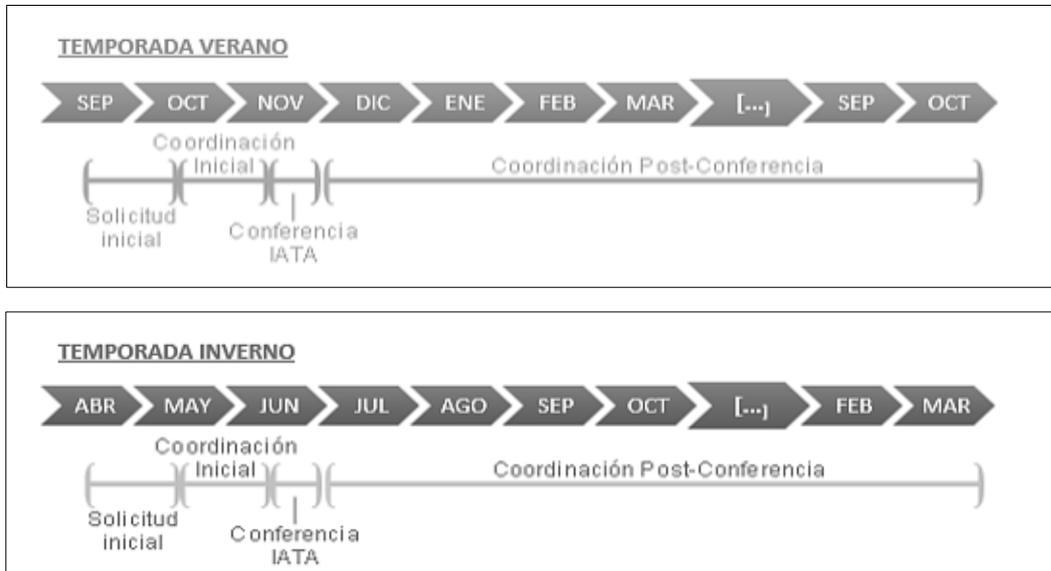


Gráfico 2. Línea temporal del proceso de planificación de Slots. AENA – Aena.es/CoordinacióndeSlots

En el proceso de asignación de franjas horarias, el coordinador mantiene una serie de prioridades según se recoge en la normativa vigente. Estas prioridades se resumen en dos tipos: Criterios primarios y criterios adicionales.

Criterios Primarios: Se tienen en cuenta los datos históricos de la temporada previa, aplicando a aquellas solicitudes ya existentes durante las temporadas posiciones más favorables para la obtención de la franja.

Criterios Adicionales: Se tendrán en cuenta diversos factores como la continuación de operación, el tamaño de mercado y su tipología, periodos efectivos de operación o situaciones acordes a el reglamento local (Ley 1/2011 del 4 de Marzo para el Programa de Aviación Civil)

Estos criterios se establecen en una relación de jerarquía donde los primarios siempre se tendrán en cuenta antes de los criterios adicionales y solo en aquellos casos en los que no se disponga de información histórica relativa a las temporadas.

La coordinación del proceso en su conjunto se lleva a cabo según el Artículo 10.2 del Reglamento (CEE) Nº 95/93, el cual regula la planificación del proceso en su totalidad mediante una serie de pasos que comprende la coordinación inicial, una conferencia de programación de la IATA y la coordinación post-conferencia. Este artículo también expone las fechas límites para presentar la documentación, realizar la devolución de franjas horarias o tomar una línea base de fechas según datos de la temporada anterior.

Esta situación de coordinación se lleva a cabo en todo el territorio canario e incluye algunos aeropuertos ubicados en la península española, aunque no todos los aeropuertos llevan a cabo esta coordinación debido a su clasificación o tipología de aeropuerto.



Legenda

- Coordinados ◆
- Coordinados en temporada de verano y con horarios facilitados en temporada de invierno ■
- Horarios facilitados ●

Imagen 1. Línea temporal del proceso de planificación de Slots. AENA – Aena.es/CoordinacióndeSlots

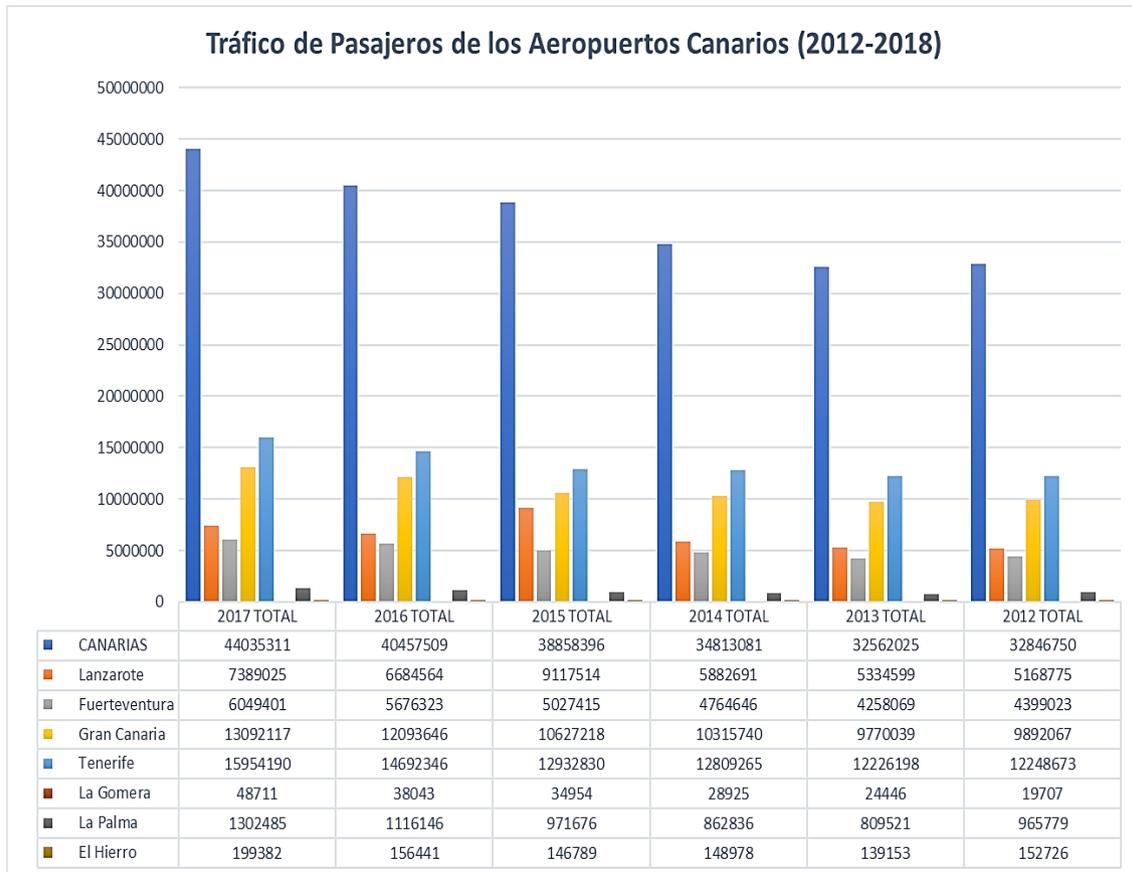
3.5. Diferencias entre capacidad, pasajeros y vuelos reales -

La capacidad real es el número de plazas totales que actualmente dispone la flota de aviones que opera en cada aeropuerto durante todos los recorridos que realiza. Este dato no se suele corresponder con los pasajeros y vuelos reales. Los pasajeros reales normalmente pueden ser iguales a la capacidad real o menores.

El caso del número de vuelos también puede variar, en función principalmente, de factores como la temporada, la demanda e incluso agentes externos como las condiciones meteorológicas. Por eso, las previsiones de vuelos reales para un cierto periodo de tiempo y los ejecutados finalmente no suelen coincidir, dada la posibilidad de cancelaciones o reajustes en el número de vuelos y el horario de estos. Entonces se denominan vuelos reales a aquellos que se efectúan finalmente.

Si nos centramos en Canarias se puede decir que estos datos representan la capacidad, pasajeros y vuelos reales que presenta actualmente:

3.5.1. Pasajeros reales en Canarias -



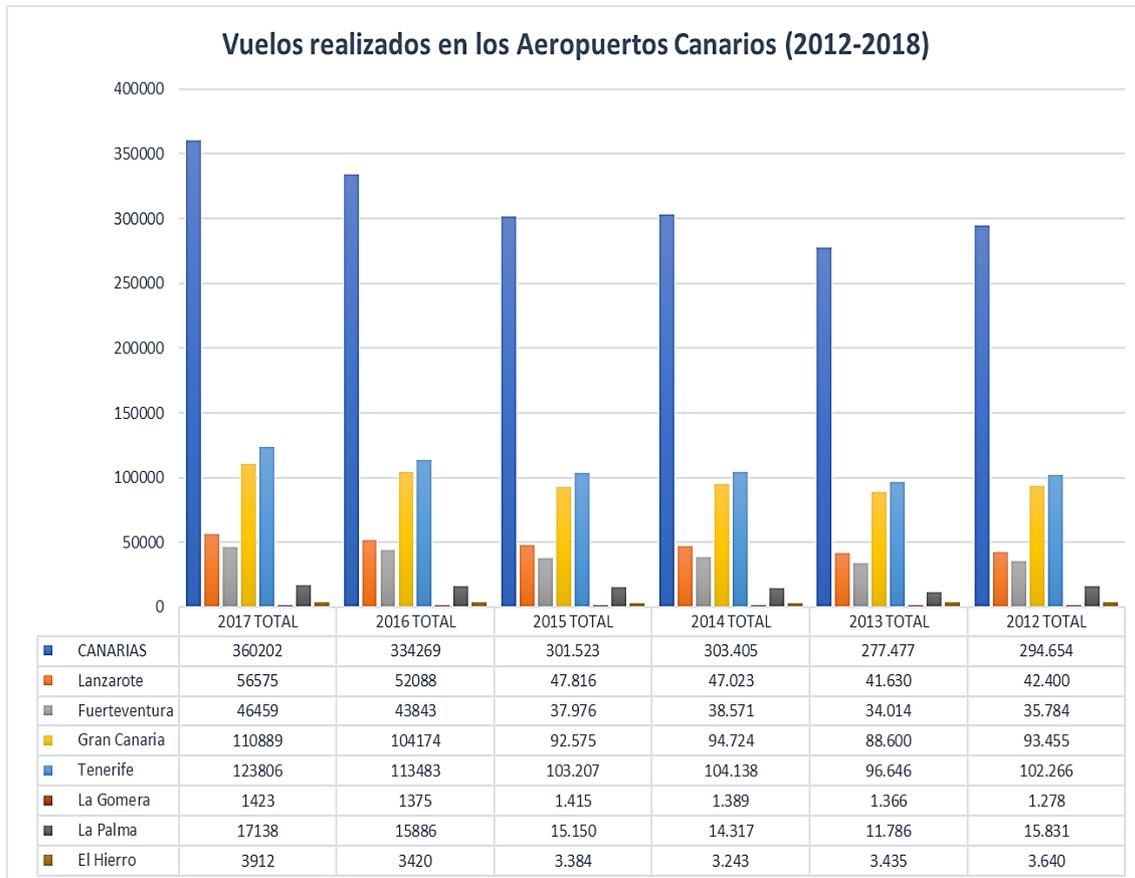
Los datos correspondientes al tráfico de pasajeros en los aeropuertos de Canarias son favorables, es decir, han aumentado progresivamente entre los años 2016 y 2017 en todas las islas.

El total de 2017, 44.035.311 pasajeros, se corresponden a los turistas que llegan a Canarias y a los residentes canarios que viajan a cualquiera de los destinos ofertados. El total se puede desglosar en los siguientes datos:

- Total de turistas interinsulares en 2017: 3.582.560
- Total de turista provenientes del resto del territorio español en 2017: 3.781.412
- Total de turistas extranjeros en 2017: 14.399.596
- Total de residentes canarios que viajaron en 2017: 22.271.743

Y, además, las islas con mayor número de afluencia de pasajeros son Gran Canaria y Tenerife, que presentan un elevado número de pasajeros por año. Del mismo modo, cabe destacar que las islas de La Gomera, El Hierro y La Palma están experimentando una mejora de la conectividad aérea, lo cual supondrá un crecimiento progresivo del turismo.

3.5.2. Vuelos reales en Canarias -



Al igual que el número de pasajeros por año, la cantidad de vuelos anuales también experimenta un crecimiento similar. Siendo las islas de El Hierro y Tenerife (concretamente el aeropuerto Tenerife Norte) las que más han aumentado sus vuelos entre los años 2016 y 2017.

Las rutas aéreas en Canarias van a aumentar en 20 destinos en 2018. Entre las próximas rutas se encuentran:

- AUSTRIA: Lanzarote – Viena.
- ESLOVAQUIA: Gran Canaria – Bratislavia y Tenerife – Bratislavia.
- ESTADOS UNIDOS: Gran Canaria – Nueva York.
- FRANCIA: Lanzarote – Lyon.
- ITALIA: Lanzarote - Nápoles, Gran Canaria - Nápoles, Tenerife- Bari y La Palma - Milán.
- POLONIA: Fuerteventura – Varsovia.
- PORTUGAL: Lanzarote – Lisboa.
- REINO UNIDO: La Palma – Edimburgo, La Palma – Newcastle y La Palma – Glasgow.
- RUMANÍA: Fuerteventura – Bucarest.
- RUSIA: Fuerteventura - Moscú, Gran Canaria - Moscú y Tenerife – San Petersburgo.
- SUIZA: Tenerife – Berna y La Palma – Basilea.

A estas próximas rutas se unen las que continúan esperando su puesta en marcha desde 2017 entre las que se encuentran:

- Tenerife – Nueva York.
- Bucarest – Gran Canaria.
- Viena – La Palma.
- Bratislava – Lanzarote.

3.5.3. Capacidad real aproximada en base a los datos obtenidos año 2017 -

Tenerife es el mejor ejemplo para explicar la capacidad real, dado que es la única isla que posee dos aeropuertos y, con lo cual, la capacidad es mayor.

Se estima que la capacidad real del año 2017 fue de 9,4 millones de plazas aéreas para los vuelos de la isla de Tenerife, de las cuales 8 millones se corresponden a oferta regular. Lo cual supone que es la tipología de vuelos con más presencia en el mercado aéreo.

Ciertos factores nos indican que la capacidad aumentará con el paso del tiempo. Por dos motivos principalmente: el aumento progresivo del turismo que obligará a las aerolíneas a aumentar su flota o a realizar un mayor número de vuelos diarios; y la mejora de la conectividad aérea en Canarias que provocará la incorporación de nuevos destinos en los aeropuertos canarios, por ejemplo, la reciente incorporación de Israel en marzo de 2017.

La capacidad total de Canarias no se conoce o no existen datos publicados al respecto. Pero el hecho de que los aeropuertos de Canarias vayan a aumentar sus rutas en 20 destinos en 2018 supondrá un aumento de plazas general de 180.000 plazas anuales y, si las compañías aéreas involucradas cumplen sus compromisos, un total de 360.000 plazas en dos años.

3.6. Diferencias entre capacidad, pasajeros y vuelos potenciales -

La capacidad potencial es aquella que es susceptible a convertirse en capacidad real, es decir, aquella capacidad que es alcanzable y supone una mejora o aumento de la ya existente. Para conocer la capacidad potencial de este mercado, debemos conocer el número de plazas de los que dispone actualmente las compañías que operan en un territorio concreto y realizar un análisis de las posibilidades que plantean para aumentar ese número de plazas con la seguridad de que esto supondrá un posterior aumento de las ventas para el mercado aéreo y, con lo cual, atraer a los potenciales pasajeros. Esto no solo se aplica al número de plazas, sino también al número de vuelos (cantidad de vuelos que se pueden realizar o número de rutas).

La capacidad potencial se puede expresar con los datos expuestos a continuación que se relacionan directamente con las previsiones que se realizarán en el segundo apartado de este informe, ya que son datos que reflejan un futuro alternativo del transporte aéreo.

Para explicar cuáles son la capacidad, vuelos y pasajeros potenciales ahora mismo en el mercado aéreo de Canarias debemos tener en cuenta diversos factores objetivos y subjetivos como:

Factores objetivos:

- I. Plazas disponibles en los modelos de avión: las plazas para pasajeros de las que disponen una compañía dependen de los modelos de avión de los que disponga. Normalmente el modelo se ajusta a la ruta, es decir, cuanto mayor sea la distancia recorrida, mayor será el modelo utilizado. Una solución para poder atraer a pasajeros potenciales es cambiar los modelos, aumentando de esta manera el número de plazas para aquellos vuelos que tienen bastante demanda y, en ocasiones, no pueden satisfacerla en su totalidad. Esto quiere decir que se dará menos la situación de limitaciones de plazas para captar a todos los clientes posibles.
- II. Aumentar el número de rutas para poder atender a la demanda de posibles pasajeros: para una empresa es fácil predecir los destinos que demandan sus clientes o futuros clientes en base a sus preferencias o necesidades. El hecho de aumentar las rutas supone, en la mayoría de los casos el acercamiento a pasajeros potenciales. Un ejemplo práctico podría ser que Binter incluyera algunas regiones andaluzas como Sevilla. Además de ampliar la variedad de rutas se puede aumentar la frecuencia de las ya existentes y, de esta manera, también se podría alcanzar un aumento de demanda.

Factores subjetivos:

- Nuevas tendencias y necesidades del turista: el transporte aéreo es uno de los pilares básicos para el funcionamiento de la industria turística. Este sector es cambiante y para muchas empresas es esencial cambiar conforme varían las tendencias del mercado. El hecho de que una empresa sea proactiva a la hora de adaptarse a las necesidades de sus clientes va a facilitar la atracción de nuevos segmentos.

3.7. Justificación de los fondos de desarrollo de vuelo y otras ayudas, subvenciones o gastos de movilidad -

En el mercado aéreo suelen participar dos agentes: el sector público y el sector privado. El sector público suele estar compuesto por los principales organismos públicos, como son: el Gobierno de España, los gobiernos correspondientes a cada comunidad autónoma, Aena y Enair, que son unas entidades públicas empresariales que dependen del Ministerio de Fomento y se encargan de gestionar y proveer a los aeropuertos españoles de servicios de navegación aérea y de información aeronáutica. Y, el sector privado, está integrado por las aerolíneas. Ambos agentes son necesarios para el correcto funcionamiento de la industria aérea.

Las inversiones por parte del Gobierno para los aeropuertos de España suelen ser cedidas a Aena, ya que se trata del principal gestor de aeropuertos civiles a todos los niveles. Y, normalmente, suelen destinarse a infraestructuras aeroportuarias (construcción o mejora de las existentes) o en seguridad aeroportuaria (AESA: Agencia Estatal de Seguridad Aérea). Actualmente, las inversiones realizadas en 2018 son las siguientes:

- **Inversiones en infraestructuras:** El Gobierno de España destinará aproximadamente 751 millones de euros para las infraestructuras aeroportuarias. Esto incluye tanto construcción de nuevas instalaciones como la renovación o ampliación de las ya existentes en el territorio español. En el caso de Canarias, una de las obras que se consideran de primera necesidad en este ámbito según el viceconsejero de Infraestructuras y Transportes del Gobierno de Canarias, Onán Cruz, es la construcción de una nueva terminal en el aeropuerto Tenerife Sur. Esto se debe al gran aumento de movimientos de pasajeros en los últimos años, que ha llegado a superar los 11 millones de pasajeros y la insuficiencia de infraestructuras para satisfacer dicha demanda. Además, siendo Canarias uno de los principales destinos turísticos de España, debe contar con unas instalaciones modernas que faciliten la realización de los servicios mínimos que debe ofrecer cualquier aeropuerto en la actualidad.
- **Enaire:** El Gobierno invertirá menos en Enaire que los años pasados, lo cual supondrá un aumento de la cifra de negocio (se estima que un 3,4% más que en el ejercicio anterior), pero un descenso de los beneficios provocados por los crecientes gastos de explotación y los gastos de personal. Estos datos pueden suponer la modificación de los resultados obtenidos en el ejercicio anterior para Enaire en Canarias. En 2017, Enaire logró gestionar un total de 28.216 vuelos en Canarias, lo que supuso un crecimiento del 9% de los vuelos internacionales y un 1,6% de los vuelos nacionales gestionados por Enaire. Debido a que este año cuentan con una financiación menor del Gobierno, es probable que Enaire no consiga aumentar dichas cifras o que se mantenga en las mismas.
- **AENA:** Dado que un 51% del capital de Aena pertenece a Enaire, las inversiones realizadas directamente a Aena por parte del Gobierno también presentarán una pequeña reducción, ya que, como se explica en el resto de los apartados, la inversión en 2018 se centra en seguridad, infraestructuras y subvenciones para los territorios insulares. Es decir, los organismos encargados de la gestión de los aeropuertos en Canarias experimentarán una reducción de sus beneficios propios para 2018.

- AESA: La Agencia Estatal de Seguridad Aérea contará con un aumento de la inversión 3 veces mayor que el de 2017, con un total de 17 millones de euros. Este crecimiento de la inversión se debe principalmente a los constantes ataques terroristas sufridos en los últimos años en todos los aeropuertos internacionales. Esta condición ha obligado a los Gobiernos a reforzar la inversión en seguridad para el reacondicionamiento de los aeropuertos a las nuevas directrices y regulaciones de protección propuestas por la Unión Europea y la Organización Internacional de Aviación Civil (OACI).
- Subvenciones para el transporte de las islas: este apartado es el que se puede considerar de mayor importancia para los territorios de insularidad, como es el caso de Canarias, Ceuta, Melilla (es decir, Regiones Ultraperiféricas) y Baleares. En 2018 se ha contemplado un aumento de la inversión del 16% con respecto al año 2017, destinada las subvenciones de las principales líneas aéreas que se encargan de los trayectos más rentables como: La Gomera con Tenerife Norte y Gran Canaria o los enlaces de El Hierro con Gran Canaria y Tenerife Sur. En relación con estos datos, podemos decir que Binter y Canaryfly son las principales benefactoras de estas subvenciones. Además, dada la situación de insularidad y las dificultades que esto supone para la población de Canarias, los residentes tendrán una bonificación del 50% para los billetes de trayectos Canarias - Península Ibérica y de un 75% para los trayectos interinsulares por vía aérea.

3.8. Principales incentivos que afectan a la movilidad aérea en canarias -

Actualmente existen tres tipos de subvenciones creadas específicamente para Canarias que se puedan relacionar directamente con el transporte aéreo y, una de ellas concretamente a las empresas con localización física en el territorio canario. Ambas serán definidas a continuación:

- **"El fondo de desarrollo de vuelos"**: es uno de los programas de incentivos creados para apoyar el lanzamiento de nuevas rutas aéreas regulares y directas entre el archipiélago y los aeropuertos internacionales. Esta iniciativa ha sido creada por Promotur. Las 20 nuevas rutas creadas para Canarias mencionadas en el apartado de capacidad real de vuelos en Canarias fueron creadas por Promotur Turismo de Canarias para esta convocatoria y han contado con un presupuesto aproximado de 3,2 millones de euros. Además de la participación de Promotur en esta iniciativa con el "Fondo de desarrollo de vuelos", se plantea la posibilidad de asistir a los principales foros internacionales de transporte aéreo para dar a conocer las bonificaciones aeroportuarias, las ventajas fiscales de la Zona Especial Canaria y material promocional y de marketing sobre las Islas Canarias para conseguir que cada vez operen más compañías aéreas en Canarias y que esto suponga un aumento del mercado aéreo.

- **"Régimen Económico y Fiscal de Canarias"**: está destinado a promover el desarrollo económico y social de Canarias. Dentro de esta se incluyen las ayudas al transporte de pasajeros, es decir, las bonificaciones para las residentes anteriormente mencionadas, las subvenciones directas para el transporte de mercancías, la Reserva para Inversiones en Canarias (RIC), el Régimen Aduanero, los Incentivos a la Inversión, la Zona Especial Canaria (explicada con mayor detalle en el siguiente apartado), etc... En conclusión, este régimen incluye una serie de ayudas que afectan de manera directa e indirecta al transporte aéreo en Canarias, incentivando a las compañías a invertir en el archipiélago, por ejemplo.
- **"Zona Especial Canaria"**: se trata de un instrumento económico utilizado para fomentar el desarrollo de las Islas Canarias. Las empresas deben cumplir una serie de requisitos para poder acogerse a la ZEC, como ser una entidad de nueva creación con domicilio y sede en el ámbito de la ZEC o que al menos uno de los administradores resida en Canarias. Las entidades que decidan llevar a cabo los criterios correspondientes contarán con ventajas como: la reducción del Impuesto de Sociedades al 4% frente al 25% o la exención del IGIC para las entregas de bienes o prestaciones de servicios en la ZEC. Esto supone un gran incentivo para la localización de aerolíneas extranjeras en territorio canario o para las aerolíneas canarias para seguir operando en las islas. Al mismo tiempo, este hecho supone una constante mejora de la conectividad en las islas.

4. PREVISIONES

4.1. Introducción -

La segunda parte de este informe de investigación sobre el mercado aéreo en Canarias consistirá en una aproximación sobre los datos relevantes para la industria aeroportuaria con el fin de conocer la situación futura y que los agentes turísticos puedan, mediante dicho conocimiento, anticiparse al futuro con éxito.

Para ello, es necesario en primer lugar, calcular unos datos aproximados para los próximos 5 años en función a la tasa de variación media anual para, posteriormente, plantear tres casos distintos: Datos en función de que la tasa de variación sea superior, en función de que la tasa de variación sea estable y en el caso de que la tasa de variación sea inferior a la media anual. Así, se podrán contemplar tres futuros alternativos.

En segundo lugar, se expondrán los posibles cambios en las tipologías de vuelos, el tipo de pasajero, etc.... en función de la evolución histórica.

Por último, el informe finalizará con unas recomendaciones para los agentes turísticos que operen en Canarias para facilitar la adaptación de estos a los cambios provocados por la constante evolución del sector turístico.

4.2. Previsiones realizadas a partir de los datos obtenidos -

Las previsiones incluidas en este apartado se realizan en función a tres perspectivas posibles (Positiva, Neutral y Negativa). Para ello, se tendrán en cuenta los valores obtenidos hasta la fecha y su recorrido histórico pretendiendo.

- Tasa de variación **superior**: (con el valor máximo)
- Tasa de variación **sostenida**: (valor medio de cada apartado)
- Tasa de variación **reducida**: (valor mínimo)

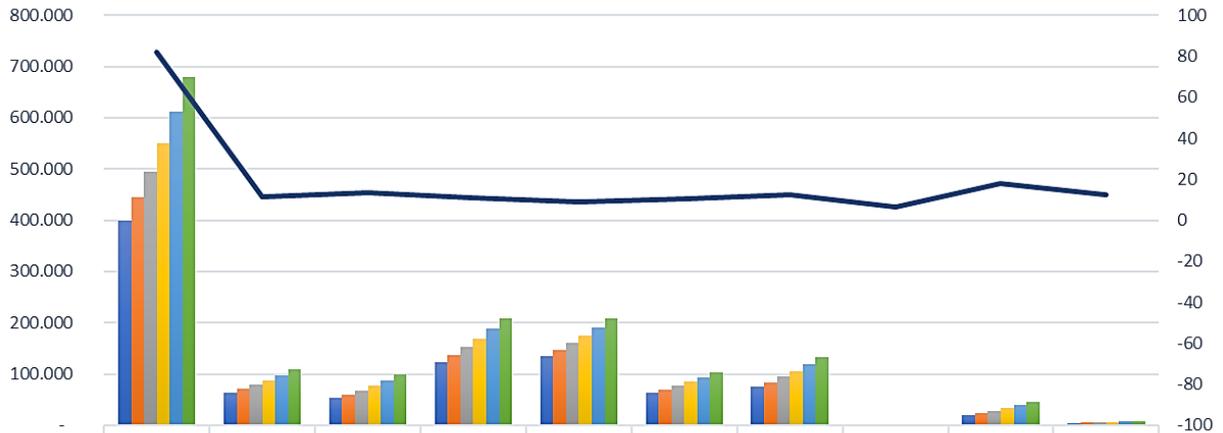
Porcentajes de Variación - Datos Históricos de Pasajeros totales comprendidos entre 2012/17

	Lanzarote	Fuerteventura	Gran Canaria	Tenerife	Aeropuerto de Tenerife Norte	Aeropuerto de Tenerife Sur	La Gomera	La Palma	El Hierro
■ % 17-16	10,50	6,60	8,30	8,59	11,50	7,40	28,00	16,70	27,40
■ %16-15	-26,68	12,91	13,80	13,61	10,60	14,86	8,84	14,87	6,58
■ %15-14	54,99	5,51	3,02	0,96	5,02	-0,64	20,84	12,61	-1,47
■ %14-13	10,27	11,90	5,59	4,77	3,08	5,45	18,32	6,59	7,06
■ %13-12	3,21	-3,20	-1,23	-0,18	-5,20	2,00	24,05	-16,18	-8,89

Porcentajes de Variación - Datos Históricos de Vuelos totales comprendidos entre 2012/17

	Lanzarote	Fuerteventura	Gran Canaria	Tenerife	Aeropuerto de Tenerife Norte	Aeropuerto de Tenerife Sur	La Gomera	La Palma	El Hierro
■ % 17-16	7,93	5,63	6,06	8,34	10,29	6,65	3,37	7,31	12,58
■ %16-15	8,20	13,38	11,13	9,06	5,06	12,38	-2,91	4,63	1,05
■ %15-14	1,66	-1,57	-2,32	-0,90	1,54	-3,10	1,84	5,50	4,17
■ %14-13	11,47	11,81	6,47	7,19	6,89	7,46	1,66	17,68	-5,92
■ %13-12	-1,85	-5,20	-5,48	-5,82	-12,94	0,36	6,44	-34,32	-5,97

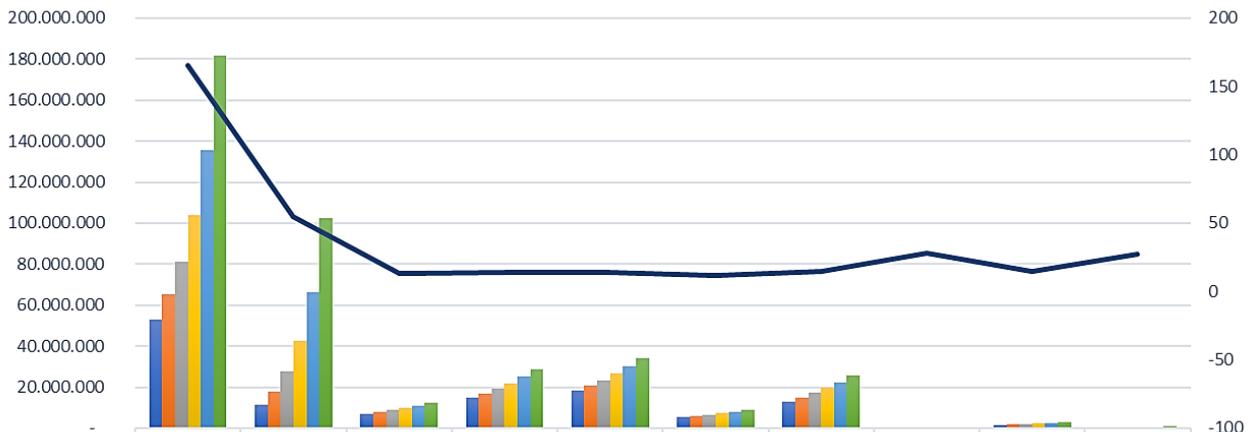
Vuelos Totales en las Islas Canarias (Tasa de Variación Superior)



	CANARIAS	Lanzarote	Fuerteventura	Gran Canaria	Tenerife	Aeropuerto de Tenerife Norte	Aeropuerto de Tenerife Sur	La Gomera	La Palma	El Hierro
2018	400.080	63.064	52.675	123.231	135.023	63.349	74.583	1.515	20.168	4.404
2019	444.527	70.298	59.723	136.947	147.256	69.868	83.817	1.612	23.734	4.958
2020	494.089	78.361	67.714	152.189	160.597	77.058	94.193	1.716	27.930	5.582
2021	549.376	87.349	76.774	169.127	175.147	84.987	105.854	1.827	32.868	6.284
2022	611.079	97.368	87.047	187.951	191.016	93.732	118.959	1.944	38.679	7.075
2023	679.972	108.536	98.694	208.870	208.322	103.377	133.686	2.069	45.517	7.965
% De Variación	81,74	11,47	13,38	11,13	9,06	10,29	12,38	6,44	17,68	12,58

2018 2019 2020 2021 2022 2023 % De Variación

Pasajeros Totales en las Islas Canarias (Tasa de Variación Superior)



	CANARIAS	Lanzarote	Fuerteventura	Gran Canaria	Tenerife	Aeropuerto de Tenerife Norte	Aeropuerto de Tenerife Sur	La Gomera	La Palma	El Hierro
2018	53.119.540	11.452.250	6.830.379	14.898.829	18.125.555	5.245.922	12.920.977	62.350	1.496.165	254.013
2019	65.131.398	17.749.842	7.712.181	16.954.868	20.592.443	5.849.203	14.841.034	79.808	1.718.644	323.612
2020	81.396.660	27.510.480	8.707.823	19.294.639	23.395.075	6.521.862	17.046.412	102.154	1.974.207	412.282
2021	103.930.71	42.638.493	9.832.003	21.957.300	26.579.145	7.271.876	19.579.509	130.758	2.267.771	525.247
2022	135.812.21	66.085.401	11.101.315	24.987.407	30.196.566	8.108.141	22.489.024	167.370	2.604.989	669.165
2023	181.761.34	102.425.76	12.534.494	28.435.669	34.306.319	9.040.578	25.830.893	214.233	2.992.350	852.516
% De Variación	165,58	54,99	12,91	13,8	13,61	11,5	14,86	28	14,87	27,4

2018 2019 2020 2021 2022 2023 % De Variación

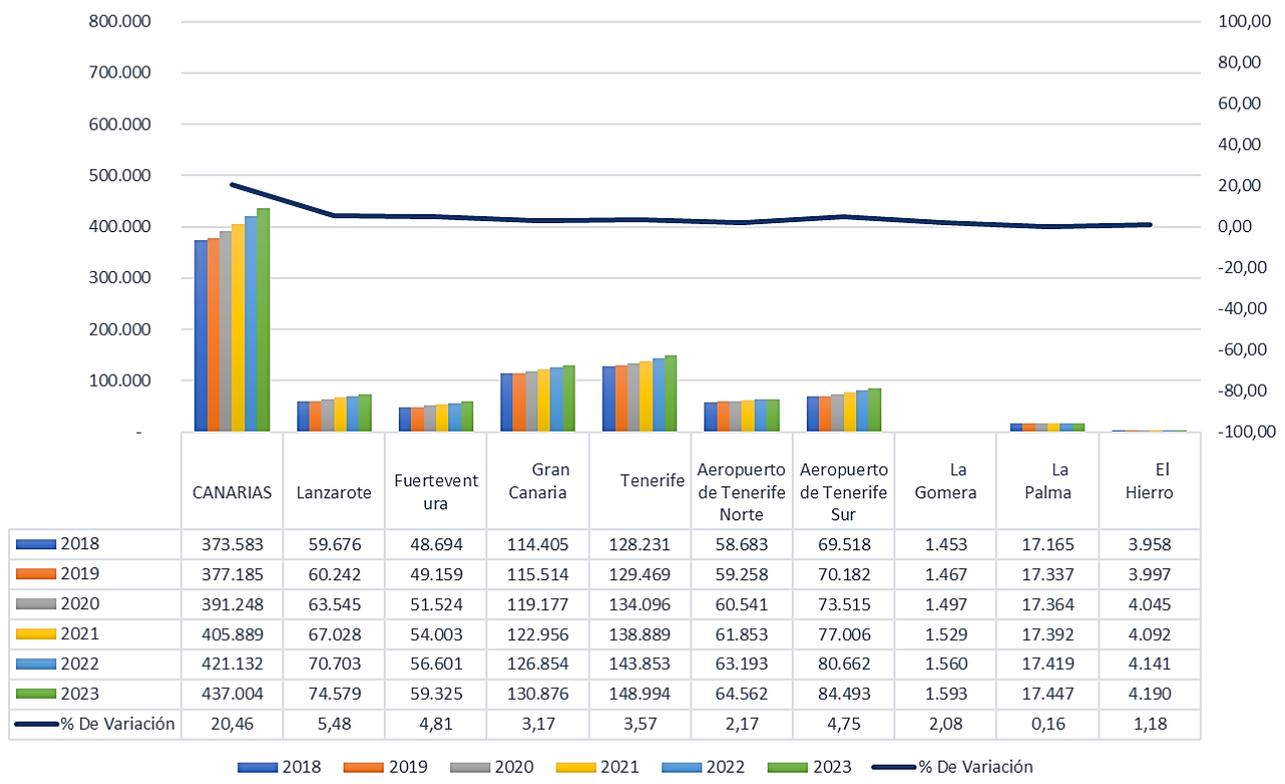
Los datos anteriores corresponden a un primer apartado constituido tanto por la evolución de pasajeros totales como vuelos en las Islas Canarias para determinar una posible situación en base a los próximos 5 años (2018-2023).

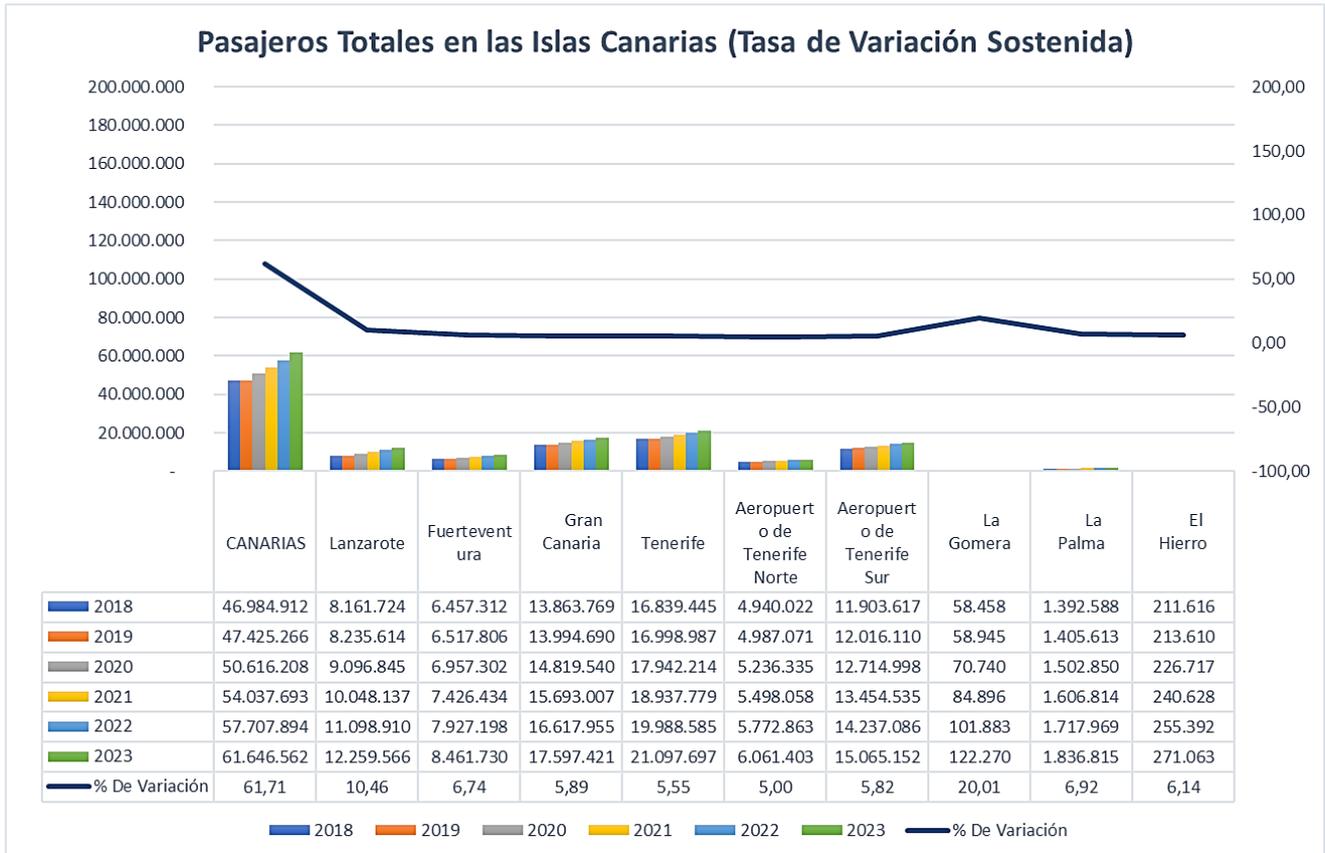
Los gráficos toman como referencias las tasas de variación más favorables de entre los años 2012-2018 manteniendo una constancia de estas durante cada periodo. De esta forma, cada gráfico muestra una mejora progresiva y duradera en el tiempo donde los agentes turísticos tienen mayor capacidad para realizar su actividad debido al aumento directamente proporcional tanto de vuelos totales como de pasajeros.

En este caso, las progresiones más destacadas se pueden encontrar en la isla de Lanzarote en el caso de mantener su índice en el 54.99% (tal y como ocurrió durante el año 2014/15) convirtiéndose en la isla turística de referencia seguida por Tenerife y Gran Canaria.

Esta primera situación prevista podría producirse, aunque su probabilidad es bastante baja debido principalmente a que el cálculo y la previsión toman únicamente las tasas de variación más altas, lo que no representa a la realidad de forma objetiva, puesto que si se observan los datos de referencia y sus variables se pueden encontrar variaciones a lo largo de cada año y en su mayoría, los datos no aumentan en gran medida y se mantienen estables.

Vuelos Totales en las Islas Canarias (Tasa de Variación Sostenida)





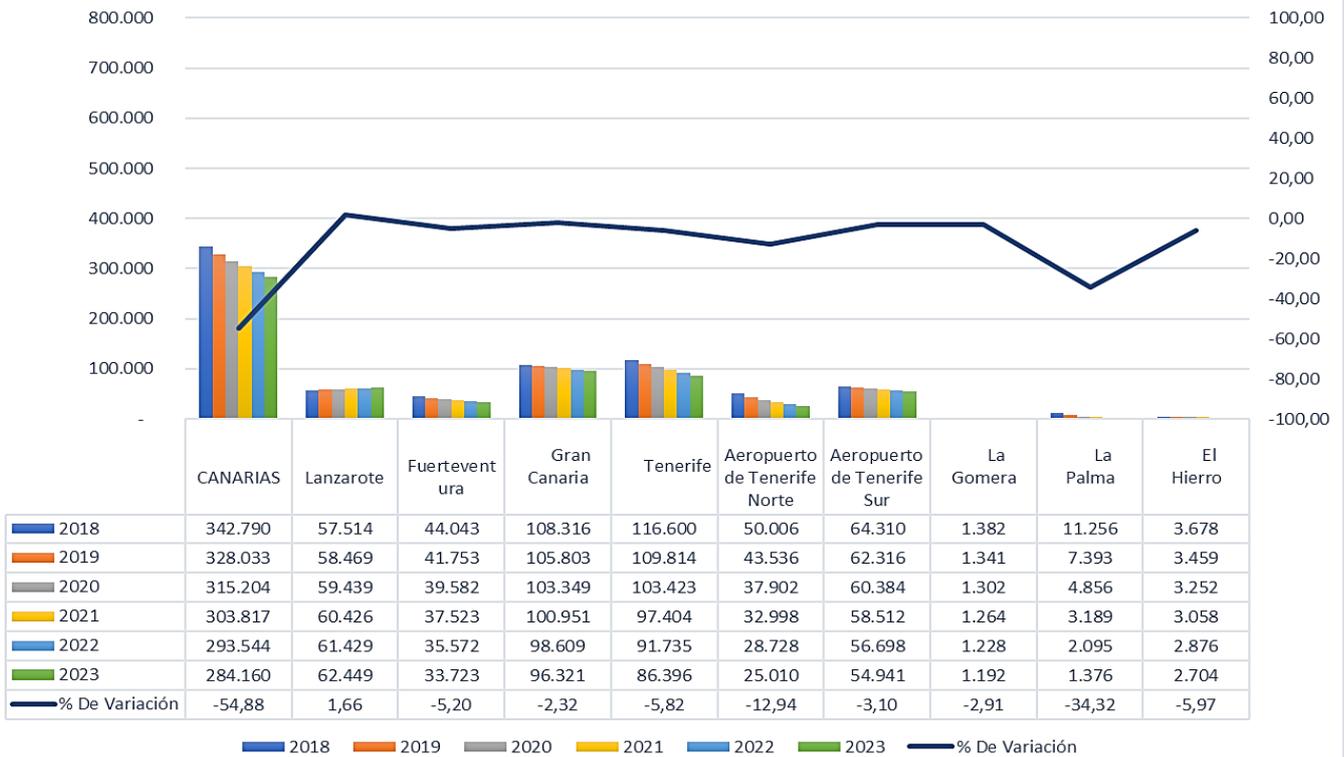
Continuando con el apartado de previsiones se ha constituido un segundo apartado que comprende una evolución tanto de pasajeros totales como de vuelos en las Islas Canarias si se mantuviese un índice medio obtenido de los porcentajes medios de variación pertenecientes a los últimos 5 años. Al igual que el apartado anterior, estas previsiones cubren los futuros 5 años y pretenden determinar cuál será la situación turística real.

La situación sostenida de cada gráfico muestra una mejora sustancial, aunque no demasiado destacada, que demuestra una evolución limitada, aunque eficaz, y permite mantener una actitud de positividad y tranquilidad para los agentes turísticos a largo plazo.

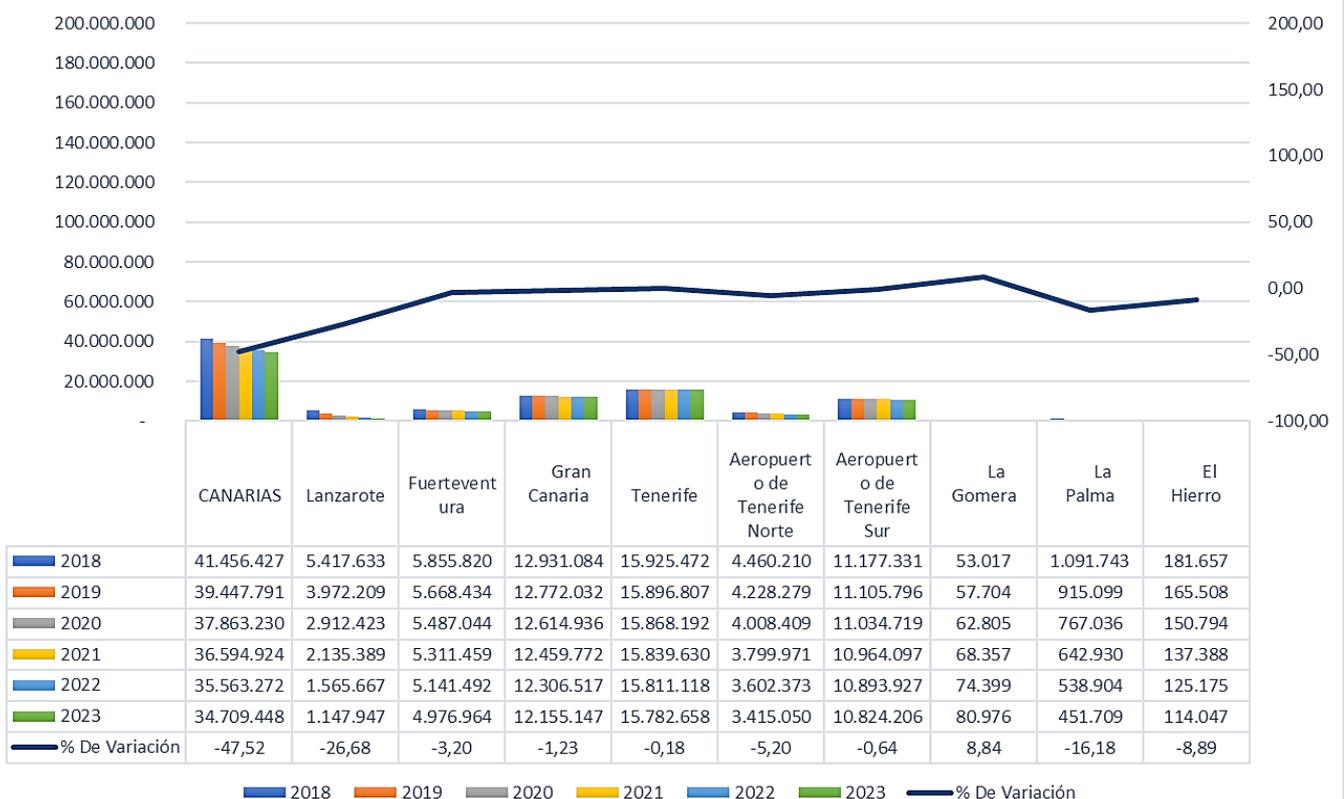
El comentario de los datos sobre esta situación se centra en la estabilidad. La comparativa de ambos muestra un cambio estandarizado pero positivo que permitirá a las empresas continuar realizando su actividad o incluso ampliarla ofreciendo nuevas tipologías de productos y servicios.

Esta situación es posiblemente la que cuenta con mayor índice de probabilidad, debido a que el cálculo se ha realizado en función de unos datos reales medios y no a partir de datos extremos que pueden generar situaciones poco representativas en la realidad.

Vuelos Totales en las Islas Canarias (Tasa de Variación Reducida)



Pasajeros Totales en las Islas Canarias (Tasa de Variación Reducida)



Finalizando con este apartado, se realizará un análisis de los últimos gráficos expuestos anteriormente. Estos muestran el caso del turismo de Canarias desde una evolución crítica en la que dicho destino tuviese que pasar por dificultades de diversas tipologías que pusieran en peligro la seguridad, estabilidad y fiabilidad de los turistas y el número de llegadas.

Los elementos intangibles son prácticamente los valores mas importantes para un mercado competitivo, que permite a los clientes dar una idea clara del destino al que quieren dirigirse. Una modificación de cualquier aspecto intangible influiría directamente en los datos relativos a cada año y por ello, afectar de manera negativa.

4.3. Evolución del concepto y tipología de vuelos. Posibilidades de cambios globales en el mercado aéreo que pueden afectar a Canarias -

En base a la evolución histórica del concepto y tipología de vuelos comentada en la primera parte del informe, se han extraído los posibles cambios que se pueden experimentar en los mismos en los próximos 5 años:

- **Diferenciación aumentada y cambios en la tipología de pasajeros:** En la actualidad la industria aeroportuaria está experimentando una etapa de la denominada "diferenciación" de los servicios que ofrecen las compañías aéreas a sus pasajeros. Se trata de la adaptación de los productos o servicios de la empresa a las necesidades del cliente y sean percibidos como únicos. Una de las posibilidades que se plantean para el futuro es el desarrollo de la diferenciación como estrategia, ya que, de momento, está considerada como la más eficiente dada la evolución del cliente. El tipo de cliente presente dispone de información sobre los productos y servicios ofrecidos por las empresas, compara precios y condiciones, es mucho más exigente y en muchas ocasiones se dejan guiar por la modernidad y la novedad. Una de las opciones más eficaces para la adaptación de las empresas a dicha evolución, es el "aumento de la diferenciación". Esto quiere decir que cada vez se deberán ofertar productos y servicios más diferenciados para poder satisfacer necesidades cada vez más específicas. Por ejemplo, una mayor diferenciación de las clases disponibles en un avión, mayor oferta de servicios como información turística acerca del destino a visitar durante el viaje ampliada...etc. Este aumento de la diferenciación puede conllevar a un aumento de la segmentación por parte de las aerolíneas para poder atraer a más segmentos de mercado.

- Avance de los viajes multi destino: otro de los posibles cambios que puede experimentar el sector es el desarrollo de los viajes multi destino como nuevo producto a ofertar. Este tipo de viajes consiste en la promoción de varios destinos en vez de hacer campañas de marketing individuales para cada destino. A continuación, se muestra un ejemplo de la compañía "Binter Canarias" de una promoción Multi destino para conocer el archipiélago de Cabo Verde:

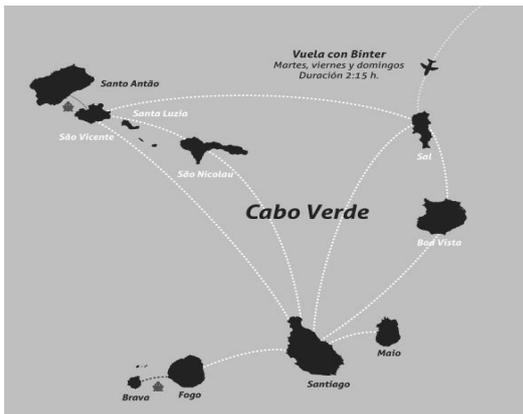


Imagen 1. Cabo Verde – Archipiélago Criollo

<https://diariodeavisos.elespanol.com/2017/12/descubre-cabo-verde-archipelago-criollo/>

Lo que se oferta en esta imagen podría ocurrir en Canarias, ya que, aunque existen diferencias entre el modelo turístico que presenta cada isla, algunas comparten tipos de turismo similares. Por ejemplo, las islas de Lanzarote, Fuerteventura y Gran Canaria podrían ser ofertadas como destino único. Además, si se planteara de la manera adecuada, también podrían crearse rutas para visitar todas las islas en una o dos semanas y plantearlo como un producto turístico.

- **Aumento de las compañías Low – Cost y evolución de las existentes:** en los últimos años, el modelo Low – Cost ha incrementado su presencia. Dado que es un modelo de negocio con una demanda muy fuerte se estima que su éxito de ventas permanezca durante un largo periodo de tiempo. Además, muchas compañías tradicionales intentan implementar las estrategias usadas por aerolíneas como "Ryanair" o "Easyjet". Por ejemplo, la compañía "Iberia" creó en 2011 la línea "Iberia Express", que es una aerolínea de bajo coste. Fue fundada y puesta en marcha por Iberia para poder competir con las aerolíneas de bajo coste ya que, pese a que "Iberia" ofrece servicios de mayor calidad, las compañías Low – Cost ofertan servicios a un precio muy reducido, y esta característica atrae a muchos clientes potenciales. Es probable que este modelo de negocio se siga implementando en empresas de nueva creación y tradicionales.

- **Aumento del número de vuelos y pasajeros:** Si la tasa de variación porcentual anual sigue siendo la misma como está representada en las previsiones para los próximos cinco años, los vuelos en a nivel internacional y, concretamente en Canarias seguirán aumentando. Esto supondrá para el mercado aéreo canario una necesidad de desarrollo de infraestructuras, medios, servicios...etc., para poder atender a la demanda creciente de número de vuelos y pasajeros.

- **Otros posibles cambios:**
 1. Cambios en los modelos de aviones existentes: En base a los testimonios de las empresas "Boeing" y "Airbus", durante los próximos años se experimentarán cambios de modelos aviones por otros más avanzados tecnológicamente. Dichas compañías aseguran que un 40% de los aviones se utilizarán para sustituir los modelos antiguos y el otro 60% para afrontar el crecimiento de demanda de los próximos años.
 2. Precios del combustible: uno de los motivos por los cuales el sector aéreo se ha recuperado es porque ha disminuido el precio del combustible. La situación ideal para los próximos años sería que el precio del combustible se mantuviera estable o disminuyera aún más, pero, en el caso contrario, las aerolíneas se verían en la obligación de disminuir su número de vuelos o rutas para poder afrontar los gastos en combustible.
 3. Terrorismo: este fenómeno afecta negativamente a la conectividad aérea de un gran número de países dada la disminución de turismo, pero, en el caso de Canarias, supone un aumento de vuelos y pasajeros, ya que, de momento esta región ofrece el intangible de la seguridad. Si hubiera una amenaza terrorista en Canarias, esto supondría un descenso elevado del turismo.
 4. Brexit: las consecuencias negativas del Brexit en el sector turístico se experimentarán en Canarias en los próximos años. La principal se podrá apreciar en el descenso del turismo proveniente de Inglaterra y, dado que, los precios de los billetes de avión variarán, el número de pasajeros descenderá.
 5. Ralentización de la economía: el mercado aéreo está ligado directamente con el crecimiento de la economía mundial. Se prevé que el crecimiento del comercio internacional seguirá desacelerándose, lo cual afectará a la industria aérea, impulsado a su vez por la inestabilidad geopolítica y económica.

4.4. Recomendaciones para los agentes turísticos y posibles estrategias a seguir -

En base a los datos recopilados y las previsiones estimadas en este informe de investigación, las principales recomendaciones enfocadas hacia los agentes turísticos implicados en el mercado aéreo son las siguientes:

1.- Las empresas del sector deberían plantear la posibilidad de implementar la estrategia de diferenciación y, en el caso de que esta ya haya sido incorporada, llevar a cabo un proceso continuo de desarrollo de esta en función de los cambios en el entorno. Esto proporcionará a las compañías la facilidad para alcanzar ventajas competitivas en relación con sus competidores, como la posibilidad de ofrecer productos o servicios con características diferentes a las de sus principales competidores y a que este sea percibido como único para la demanda. Para que una empresa pueda llevar a cabo la implementación de esta estrategia o el desarrollo de esta sean los correctos, debe tener una actitud proactiva en cuanto al conocimiento del mercado y la incorporación de los cambios experimentados a los procesos de creación y producción de bienes y servicios.

2.- En relación con los cambios en el entorno y, concretamente los avances tecnológicos que presentan constantes actualizaciones, se consideran cada vez más necesario el establecimiento de un departamento de innovación en la estructura organizativa de las grandes empresas para no correr el riesgo de obsolescencia de procesos, productos, servicios...etc. El caso de las aerolíneas es un ejemplo claro para explicar la necesidad de la incorporación de este departamento, ya que se trata de un subsector bastante ligado a la tecnología y dependiente del aumento de la globalización y de las tendencias cambiantes del turismo. Dichos departamentos también pueden ser útiles en aeropuertos, aunque sean de titularidad pública, los aeropuertos de Canarias deberían disponer de elementos que igualen las condiciones de calidad y modernidad de cualquier aeropuerto internacional con los recursos disponibles.

3.- Los aeropuertos deberán estar dotados de unas infraestructuras y unos servicios mínimos para la demanda creciente. Por eso, la inversión por parte de los organismos públicos debe de destinarse en gran parte a el desarrollo de dichos elementos. Esto incluye, en su mayoría, la ampliación de las instalaciones existentes, la modernización de varios servicios ofertados (facturación, controles de seguridad, etc.) e incluso la construcción de nuevos aeropuertos en las islas que presenten un mayor número de llegadas y salidas (por ejemplo, Gran Canaria o Lanzarote).

5. CONCLUSIÓN

Tras el análisis realizado mediante este informe sobre el mercado aéreo desde un punto de vista general y estudiando, a su vez, la situación en Canarias, se pueden extraer varias conclusiones.

En primer lugar, el turismo se muestra estable en los últimos años, es decir, el transporte de pasajeros también se encuentra estable y en constante crecimiento, con lo cual, a no ser que sucedan acontecimientos en los próximos años que detengan el crecimiento, provoquen un descenso del número de pasajeros o un aumento desmesurado, las cifras se mantendrán.

En segundo lugar, como bien se especifica en las previsiones, es muy probable que en los próximos años se sigan produciendo cambios, sobre todo de carácter tecnológico, económico, político y social. Para que las empresas del sector puedan afrontar dichos cambios es ideal que apliquen una estrategia de diferenciación para lograr que sus productos o servicios destaquen en comparación con los de la competencia. Además, se recomienda incorporar departamentos de innovación y adoptar una actitud proactiva por parte de los directivos para que los cambios no se incorporen en la empresa de manera drástica.

Por último, se plantean evoluciones del mercado para los próximos cinco años que pueden servir de ayuda para los principales agentes turísticos. Las evoluciones se ven condicionadas por los cambios acontecidos en los últimos años: el dominio del mercado de las compañías de bajo coste, aumento del número de vuelos, Brexit, terrorismo, precios del combustible, etc. Las consecuencias de dichos hechos se experimentarán de manera progresiva y se verán reflejadas en los datos sobre pasajeros, vuelos y capacidad en los próximos años.

6. BIBLIOGRAFÍA Y WEBGRAFÍA:

6.1. Bibliografía -

- Ortega Figueiral, Javier. 2017. 35.000 nuevos aviones en 20 años: así cambiará el mundo en los cielos. *La Vanguardia*.
- Falcón Soria, Víctor. 2015. *Análisis de la conectividad aérea y marítima Canarias – Reino Unido*. Proexca para Canarias, 16 Pág., Gobierno de Canarias.
- De Juniac, Alexandre. 2017. *Iata Anual Review 2017*, International Air Transport Association (IATA), 68 Pág., IATA publications.

6.2. Webgrafía -

- Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (AENA), 10-05-18, <http://www.aena.es/es/pasajeros/pasajeros.html>
- Hosteltur: Noticias de Turismo, 10-05-18, <https://www.hosteltur.com/>
- Canarias 7: Toda la información de Canarias, 10-05-18, <https://www.canarias7.es/>
- Gobierno de Canarias, 10-05-18, <http://www.gobiernodecanarias.org/principal/>
- Instituto Canario de Estadística (ISTAC), 10-05-18, <http://www.gobiernodecanarias.org/istac/>
- Cerodosbé: Tendencias del turismo, 11-05-18, <https://www.cerodosbe.com/es>
- La Opinión de Tenerife, 15-05-18, <https://www.laopinion.es/>
- Enaire, 15-05-18, <https://www.enaire.es/home>
- Promotur: Turismo de Canarias, 17-05-18, <http://turismodeislascanarias.com/es/>
- Emprender en Canarias, 17-05-18, <http://www.emprenderencanarias.es/>
- Asociación de compañías españolas de transporte aéreo (ACETA), 20-05-18, <http://www.aceta.es/>
- Société Internationale de Télécommunications Aéronautiques (SITA), 20-05-18, <https://es.sita.aero/>
- Viajar Full, 25-05-18, <https://viajarfull.com/>
- Europa Press: Agencia de noticias, 25-05-18, <http://www.europapress.es/>
- El Diario, 25-05-18, <https://www.eldiario.es/>
- Futurismo Canarias, 30-05-18, <http://futurismocanarias.com/>
- La Región Internacional, 30-05-18, <http://www.laregioninternacional.com/>
- Guía de Vuelos, 30-05-18, <http://www.guiadevuelos.com/>
- Definición, 05-06-2018, <https://definicion.de/>
- Blog E-Dreams, 07-06-2018, <https://blog.edreams.es/>
- Coordinación de Franjas Horarias – Aeropuertos Españoles, 08-06-2018, <https://www.slotcoordination.es/csee/Satellite/Slots>

7. ANEXOS:
1. COMPAÑÍAS AÉREAS QUE OPERAN EN CANARIAS:
Orden alfabético desde A-E

Aeroflot	Air Lingus	Adria Airways	Air Europa	Air Nostrum	Alba Star
ASL Airline France	Austrian Airlines	Azur Air	Binter Canarias	Blue Air	British Airways
Bulgaria Air	Brussels Airlines	Canaryfly	Condor	Corendon Airlines	Danish Air Transport
Easy Jet	Easy Jet Zwizerland	Edelweiss	Enter Air	Eurowings	Evelop

Orden alfabético desde F-P

Finnair	Germania	Iberia Express	Iberia	Icelandair	Jet Time
Jet2.com	Laudamotion	Lufthansa	Luxair	Mauritania Airlines	Meridiana
Naysa	Neos	Neos SPA	Norwegian Air	Novair	Olumpus Airways
Orbest	Plus Ultra	Primera Air	Primera Air Scandinavia	Priviledge Style	

Orden alfabético desde R-Z

Royal Air Maroc	Ryanair	SAS	SAS Scandinav. Airlines	Sata International	Serair Trans. Press
Small Planet	Smart Lynx	SmartWings	Sundair	Sundair	SunExpress
Swiss Intern. Airlines	TAP Air Portugal	Thomas Cook Airlines	Thomas Cook Scandinavia	Transvia.com	Travel Service
TUI Fly Netherlands	TUI Airways	TUI Fly Belgium	TUIFly	TUIFly	TUIFly Nordic
Ural Airlines	Volotea	Vueling (Airlines)	Wizz Air	Wow Air	

2. DESTINOS A LOS QUE SE REALIZAN RUTAS DESDE Y HACIA CANARIAS:

AEROPUERTO TENERIFE NORTE:

AGADIR	BILBAO	FUERTEVENTURA	LANZAROTE	PALMA DE MALLORCA	VALENCIA
ALICANTE	BLAISE DIAGNE	GRAN CANARIA	LISBOA	SALZBURGO	VIGO
ASTURIAS	CASABLANCA	LA GOMERA	MADRID	SANTIAGO DE COMPOSTELA	BARCELONA
EL HIERRO	LA PALMA	MALAGA – COSTA DEL SOL	SEVILLA		

AEROPUERTO TENERIFE SUR:

A CORUÑA	ABERDEEN	ALICANTE	AMSTERDAM	ASTURIAS	BARCELONA
BASEL	BELFAST	BERLIN	BILBAO	BILLUND	BIRMINGHAM
BOLONIA	BOURNEMOUTH	BREMEN	BREST	BRISTOL	BRUSELAS
BUCAREST	BUDAPEST	BURDEOS	CARDIFF	COLONIA	COPENHAGUE
CORK	KRAKOW	DONCASTER	DRESDEN	DUBLIN	DUSSELDORF
NOTTINGHAM	EDIMBURGO	EINDHOVEN	ERFUST	ESTOCOLMO	EXETER
FRANKFURT	FRIEDRICHSHAFEN	FUERTEVENTURA	GINEBRA	GLASGOW	GRAN CANARIA
GRANADAJAÉN	HAMBURGO	HANNOVER	KARLSRUHE/BADEN-BADEN	KATOWICE	REYKJAVIK
KNOCK	SANTA CRUZ DE LA PALMA	LANZAROTE	LEEDS	LEIPZIG	LIEGE
LILLE	LIVERPOOL	LONDRES	LUXEMBURGO	LYON	MADRID
MALAGA	MANCHESTER	MEMMINGEN	MILAN	MOSCU	MUENSTER
MUNICH	NANTES	NEWCASTLE	NORWICH	NUREMBERG	OSTENDE
OSLO	PADERBORN	PARIS	FLORENCE	POZNAN	PRAGA
ROMA	ROTTERDAM	SAARBRUCKEN	SANTIAGO DE COMPOSTELA	SHANNON	STUTTGART
TEL AVIV YAFO	TOULOUSE	VENECIA	VALENCIA	VARSOVIA	VERONA
VIENA	WROCLAW	ZARAGOZA	VIENA	WROCLAW	ZARAGOZA

ZURICH					
--------	--	--	--	--	--

AEROPUERTO EL HIERRO:

GRAN CANARIA	TENERIFE NORTE
--------------	----------------

AEROPUERTO FUERTEVENTURA:

AMSTERDAM	BARCELONA	BASEL	BELFAST	BERLIN	BILBAO
BILLUND	BIRMINGHAM	BOLONIA	BREMEN	BRISTOL	BRUSELAS
BUDAPEST	COLONIA	COPENHAGUE	DEAUVILLE	DRESDEN	DUBLIN
DUSSELDORF	NIEDERRHEIN	NOTTINGHAM	EDIMBURGO	ERFURT	ESTOCOLMO
FRANKFURT	FRIEDRICHSHAFEN	GLASGOW	GRAN CANARIA	HAMBURGO	HANNOVER
KARLSRUHE/BADEN-BADEN	KATOWICE	LANZAROTE	LEEDS	LEIPZIG	LILLE
LIVERPOOL	LONDRES	LUXEMBURGO	LYON	MADRID	MALAGA
MANCHESTER	MARSELLA	METZ-NANCY	MILAN	MUENSTER	MUNICH
NANTES	NEWCASTLE	NUREMBERG	PADERBORN	PARIS	FLORENCE
POZNAN	PRAGA	RENNES	ROMA	ROTTERDAM	SAARBRUCKEN
SANTIAGO DE COMPOSTELA	SEVILLA	SHANNON	STUTTGART	TENERIFE	TOULOUSE
VARSOVIA	VERONA	VIENA	WROCLAW	ZURICH	

AEROPUERTO GRAN CANARIA:

A CORUÑA	ABERDEEN	AGADIR	ALICANTE	AMSTERDAM	BANJUL
BARCELONA	BASEL-MULHOUSE	BELFAST	BERGEN	BERLIN	BILBAO
BILLUND	BIRMINGHAM	DAKAR	BOLONIA	BOURNEMOUTH	BREMEN
BRISTOL	BRUSELAS	BUDAPEST	CARDIFF	CASABLANCA	COLONIA

COPENHAGUE	CORK	KRAKOW	DAKHLA	DONCASTER	DRESDEN
DUBLIN	DUSSELDORF	NIEDERHEIN	NOTTINGHAM	EDIMBURGO	EINDHOVEN
EL AAIUN	VALVERDE	ERFUST	ESTOCOLMO	EXETER	FRANKFURT
FRIEDRICHAFEN	FUERTEVENTURA	GINEBRA	GLASGOW	GOTEMBURGO	GRANADA
GRONINGEN	HAMBURGO	HANNOVER	HELSINKI	SAL	KARLSRUHE/BADEN-BADEN
CATOWICE	SANTA CRUZ DE LA PALMA	LANZAROTE	LEEDS	LEIPZIG	LIEGE
LILLE	LISBOA	LIVERPOOL	LONDRES	LUXEMBURGO	LYON
FUNCHAL	MADRID	MALAGA	MANCHESTER	MARRAKECH	MILAN
MUENSTER	MUNICH	NANTES	NEWCASTLE	NORWICH	NOUADHIBOU
NOUAKCHOT	NUREMBERG	OSTENDE	OPORTO	OSLO	PADERBORN
PALMA DE MALLORCA	PARIS	FLORENCE	PONTA DELGADA	POZNAN	PRAGA
ROMA	ROTTERDAM	SAARBRUCKEN	SANTIAGO DE COMPOSTELA	SEVILLA	STUTTGART
TENERIFE	VENECIA	VALENCIA	VARSOVIA	VERONA	VIENA
VIGO	ZURICH				

AEROPUERTO LA GOMERA:

TENERIFE NORTE

AEROPUERTO LANZAROTE:

AMSTERDAM	ASTURIAS	BARCELONA	BASEL-MULHOUSE	BELFAST	BERLIN
BILBAO	BILLUND	BIRMINGHAM	BOLONIA	BOURNEMOUTH	BREMEN
BREST	BRISTOL	BRUSELAS	CARDIFF	COLONIA	COPENHAGUE
CORK	DEAUVILLE	DONCASTER	DRESDEN	DUBLIN	DUSSELDORF
NIEDERHEIN	NOTTINGHAM	EDIMBURGO	EINDHOVEN	EXETER	FRANKFURT

FUERTEVENTURA	GLASGOW	GRAN CANARIA	HAMBURG O	HANNOVER	CATOWICE
KNOCK	SANTA CRUZ DE LA PALMA	LEEDS	LEIPZIG	LILLE	LIVERPOOL
LONDRES	LUXEMBURGO	LYON	MADRID	MALAGA	MANCHESTER
METZ-NANCY	MILAN	MUNICH	NANTES	NEWCASTLE	NUREMBERG
PARIS	PRAGA	ROMA	ROTTERDAM	SANTIAGO DE COMPOSTELA	SEVILLA
SHANNON	STUTTART	TENERIFE	TOULOUSE	VALENCIA	VARSOVIA
ZURICH					

AEROPUERTO LA PALMA:

AMSTERDAM	BARCELONA	BRUSELAS	DUSSELDORF	FRANKFURT	GRAN CANARIA
HANNOVER	LANZAROTE	LONDRES	LYON	MADRID	MANCHESTER
MUNICH	NANTES	PARIS	STUTTART	TENERITE (NORTE Y SUR)	