



UNIVERSITAT
A MANRESA

Estudio de la obligaci3n del servicio público en el transporte aéreo de Menorca

Fundaci3n Universit ria del Bages. Octubre 2013.

Autor: Miquel Rodríguez Planas

Estudio encargado por:



Estudio patrocinado por:



Tabla de contenido

1.	Metodología	4
1.1.	Fuentes de información	4
1.2.	Selección de islas y archipiélagos para la comparación de datos	4
2.	Antecedentes.....	6
2.1.	La Obligación de Servicio Público	6
2.2.	El marco legal	7
2.3.	Rutas con OSP en España y comparación con el resto de la Unión Europea	8
2.4.	Elementos a destacar	10
3.	La OSP en Menorca	12
3.1.	Evolución del modelo de OSP en Menorca	12
3.2.	La subvención a los residentes en el modelo de OSP en Menorca	13
3.3.	Impacto del cambio de modelo de OSP en Menorca	14
3.4.	Elementos a destacar	16
4.	La OSP en otras islas europeas	18
4.1.	Casos elegidos	18
4.2.	Córcega.....	18
4.3.	Azores.....	18
5.	Comparativa en tráfico.....	20
5.1.	Tráfico en rutas con OSP	20
5.2.	Tráfico en las principales rutas aéreas de las islas analizadas.....	21
5.3.	Elementos a destacar	23
6.	Comparativa en precios.....	24
6.1.	Metodología	24
6.2.	Resultados	24
6.3.	Evolución anual de los precios de Menorca	29
6.4.	Elementos a destacar	31
7.	Comparativa de precios y costes en las rutas de Menorca	32
7.1.	Metodología	32
7.2.	Relación de costes.....	32
7.3.	Resultado	34
7.4.	Elementos a destacar	34
8.	Impacto turístico de precio competitivo para la ruta Menorca-Barcelona.....	36
8.1.	Metodología	36
8.2.	Datos	36
8.3.	Resultado	36
8.4.	Elementos a destacar	37
9.	Impacto turístico de precio competitivo para la ruta Menorca-Palma.....	38
9.1.	Metodología	38
9.2.	Datos	38
9.3.	Resultado	38
9.4.	Elementos a destacar	39

10.	Conclusiones del análisis comparado de OSP	40
11.	Propuesta de nueva OSP para los vuelos a Menorca.....	42
11.1.	Estructura del modelo de OSP	42
11.2.	Propuesta de OSP	44
11.3.	Impacto sobre la demanda	45
11.4.	Valoración	46

Este Estudio pretende analizar el funcionamiento de la Obligación de Servicio Público en el Transporte aéreo de Menorca y compararlo con otros modelos de Obligación de Servicio Público. Gracias a este análisis y posterior comparación se espera ofrecer una alternativa al modelo actual de Obligación de Servicio Público en el Transporte aéreo de Menorca que sea mejor que el actual.

Este Estudio ha sido encargado por la Federación de Vecinos de Menorca y la Plataforma en defensa del transporte aéreo a Miquel Rodríguez Planas, gerente de la Fundación Universitaria del Bages.

Miquel Rodríguez Planas es licenciado en economía por la UAB, ha estudiado el master en gestión pública por ESADE-UPF-UAB y el Programa de Desarrollo de Directivos de IESE. Previamente a su cargo como Gerente de la Fundación Universitaria del Bages ha sido Consultor estratégico para administraciones públicas y fundaciones en Zohar Consultoria, Analista de políticas territoriales del Presidente de la Generalitat de Catalunya, Director de la Fundación Amigos de los Mayores, Director adjunto del departamento de atención al público en el Fórum universal de las culturas-Barcelona 2004 y Director del Departamento de Carreteras del Consejo Insular de Menorca.

La elaboración de este documento es de total responsabilidad de su autor.

El contenido de este documento es propiedad de la Fundación Universitaria del Bages y son cedidos a la Plataforma en defensa del transporte aéreo para su difusión pública, pero no para su comercialización.

Este estudio ha sido patrocinado por la Federación de Vecinos de Menorca, el Cercle d'Economia de Menorca, la Fundació Rubio Tudurí y Fomento del Turismo de Menorca.

1. Metodología

1.1. Fuentes de información

Los datos utilizados para observar la evolución de las rutas aéreas con Obligación de Servicio Público (en adelante OSP) en la isla de Menorca han sido obtenidos por las siguientes fuentes de información:

- Un volumen importante de datos ha sido aportado la Plataforma “El transport aeri ofega Menorca i Eivissa”. Sus fuentes de información han sido varias, ya sea información facilitada directamente por organismos públicos (Consell Insular de Menorca o AENA), por medios de comunicación (Diario de Menorca) o por parte de miembros de partidos políticos baleares.
- Otro volumen de información ha sido obtenido por fuentes oficiales, siendo las siguientes las más destacadas: BOE, Comisión Nacional del Mercado de Valores, Notas de prensa de organismos públicos, página web de la Unión Europea, memorias de actividad de organismos nacionales o regionales de gestión de Aeropuertos y Consejería de Turismo de las Islas Baleares.
- La información obtenida sobre los costes por pasajero de las rutas aéreas ha sido facilitada por parte de profesionales del sector aéreo comercial.
- El último volumen de información es la facilitada por los portales de venta on-line de billetes electrónicos de avión. En este caso se ha utilizado tanto portales genéricos (e-dreams, versión española y francesa) como portales propios de compañías aéreas.

Para la comparativa de vuelos entre diferentes islas con OSP se ha tomado como comparativa el periodo 2008-2011, siendo éste el único dónde se dispone de datos para todos los casos analizados, aunque para las Azores no se dispone de datos para el 2011.

1.2. Selección de islas y archipiélagos para la comparación de datos

Para poder realizar un análisis comparado de rutas aéreas con OSP se ha elegido los casos de las Islas de Córcega y del Archipiélago de las Azores. Aunque las dimensiones de las islas comparadas no son similares, conservan algunas similitudes:

- Son islas con una fuerte presencia turística, i en el caso de Menorca y Córcega, con una fuerte presencia de segundas residencias. En el caso de Menorca, estas segundas residencias se centran mayoritariamente en habitantes de Cataluña (aeropuerto de Barcelona), y en el caso de Córcega, en habitantes de la Costa Azul (aeropuertos de Marsella y Niza).
- Todas las islas y archipiélagos seleccionados disponen de rutas con OSP y rutas sin OSP.

Por el contrario, no se han seleccionado otras islas o archipiélagos por los siguientes motivos:

- Se ha descartado la isla de Cerdeña, porque los modelos de rutas aéreas con OSP definidos han quedado desiertos en las diferentes convocatorias públicas realizadas, según fuentes oficiales de la UE.
- Se han descartado las rutas de OSP del Reino Unido porque la población de las islas de origen era radicalmente inferior (islas con una media de población inferior a los 5.000 habitantes).
- Se han descartado las rutas de OSP en los países escandinavos, porque gran parte de las rutas eran continente-continente, mientras que para las escasas rutas continente-isla el organismo oficial de gestión de aeropuertos no ha querido facilitar la información.
- Se han descartado las rutas de OSP en Grecia, al tener la mayoría de las islas una estructura de una sola ruta ligada al continente, siendo esta con OSP.
- Respecto al resto de rutas con OSP en Europa, estas se caracterizan por ser rutas continente-continente, modelo, a nuestro entender, no comparable con el de la Isla de Menorca.

2. Antecedentes

2.1. La Obligación de Servicio Público

Desde un punto de vista económico, la intervención del Sector Público en la economía se justifica por la presencia de lo que es conocido como “fallos del mercado”. De forma resumida podríamos decir que los “fallos del mercado” se producen cuando un servicio o producto es ofrecido en el mercado por las empresas en una situación dónde la Oferta no satisface toda la Demanda; se generan ciertas desigualdades en el acceso al producto o servicio por una parte de la Demanda; o finalmente la Oferta no está interesada en la producción de ese servicio o producto, aunque exista una Demanda de dicho servicio o producto.

A modo de ejemplo, tenemos como “fallos del mercado” algunos ejemplos clásicos, como son los faros o la contaminación. ¿Qué empresa puede estar interesada en la producción y mantenimiento de faros? No generan beneficios, al contrario, son totalmente deficitarios. En definitiva no hay un modelo de negocio detrás del propio faro. Ahora bien, son un bien necesario, para evitar la colisión de los barcos, que podría generar pérdidas humanas, económicas y ambientales. En este caso existe una Demanda, pero el mercado no la produce, de ahí que la intervención del Sector Público sea necesaria.

Por otra parte tendríamos el mercado de la contaminación. El mercado de la producción de CO2 está regulado por la UE, pero este podría ser especulativo en el caso que una empresa se dedique en exclusiva a su comercialización (la empresa A compra grandes cuotas de emisión de CO2 y las vende a precios desorbitados para las empresas emisoras de CO2). Para evitar estas situaciones, interviene el Estado, con la regulación del mercado de emisiones de CO2 por parte de la UE. Este sería el caso de la Oferta no satisface toda la Demanda.

Es pues en este marco de solucionar “fallos de mercado” donde se encuentra el concepto de Obligación de Servicio Público en el transporte aéreo. En concreto, el concepto de OSP se explica por el hecho que algunos territorios periféricos con baja densidad de población y déficit de infraestructuras de transporte pueden encontrarse con una oferta nula o reducida (oligopolio o monopolio) de rutas aéreas, siendo además estas rutas aéreas la única alternativa a dicho déficit.

Unos de estos territorios son las islas, con un déficit claro de infraestructuras (su

realidad geográfica limita el tipo de infraestructuras de transporte), y que en el caso de Europa, mayoritariamente se caracterizan por una baja densidad de población.

2.2. El marco legal

Sin voluntad de ser exhaustivos, a continuación se relacionan las diferentes normas jurídicas que hacen referencia a la Obligación de Servicio Público dentro del ordenamiento jurídico europeo y español.

En el año 1992 el Reglamento nº 2408/92 del Consejo de la CEE, relativo al acceso de las compañías aéreas de la Comunidad a las rutas aéreas intracomunitarias hace referencia a esta realidad de déficit de infraestructuras de transporte en Islas, permitiendo que algunas de estas islas no entren en el mercado aéreo europeo, y pudiendo mantener unas rutas aéreas ofrecidas por compañías estatales a precios subvencionados. Textualmente, en la previa al desarrollo normativo, el Reglamento indica: *“considerando que el desarrollo del régimen de tráfico aéreo en las islas griegas y en las islas del Atlántico que constituyen la región autónoma de las Azores es actualmente insuficiente, y que por esta razón deben quedar excluidos temporalmente de la aplicación del presente Reglamento los aeropuertos situados en dichas islas”*.

Ya en su articulado, concretamente en el artículo 4.1, el Reglamento recoge el concepto de OSP en el transporte aéreo: *“Todo Estado miembro, tras consultar a otros Estados miembros interesados y después de haber informado a la Comisión y a las compañías aéreas que operen en ese trayecto, podrá imponer la obligación de servicio público en relación con servicios aéreos regulares a un aeropuerto que sirva a una región periférica o en desarrollo situada en su territorio, o en una ruta de baja densidad de tráfico que sirva un aeropuerto regional de su territorio, cuando dicha ruta se considere esencial para el desarrollo económico de la región en la que está situado el aeropuerto, en la medida necesaria para garantizar en dicho trayecto una adecuada prestación de servicios aéreos regulares que cumplan determinadas normas en materia de continuidad, regularidad, capacidad y precios que las compañías aéreas no asumirían si únicamente tuvieran en cuenta su interés comercial.”*

En el caso español, el artículo 138, apartado primero, de la Constitución Española ya recoge el déficit insular: *“El Estado garantiza la realización efectiva del principio de solidaridad, consagrado en el artículo 2 de la Constitución, velando por el establecimiento de un equilibrio económico, adecuado y justo, entre las diversas partes del territorio español, y atendiendo en particular a las circunstancias del hecho insular.”*

Más allá de la Constitución Española tenemos la Ley 66/1997 de Medidas Fiscales, Administrativas y Orden social que adapta al ordenamiento jurídico nacional el Reglamento Europeo nº 2408/92. Así, en los artículos 102, 103 se señala que *“se autoriza*

al Gobierno de la Nación para que durante 1998 modifique la cuantía de las subvenciones al transporte aéreo para residentes en las islas Canarias, Baleares, Ceuta y Melilla actualmente vigentes, o, en su caso, reemplace dicho régimen por otro sistema de compensación. Esta modificación o cambio nunca podrá suponer una disminución de la ayuda prestada o un deterioro en la calidad del servicio” y que “la tarifa de aterrizaje de aeronaves en los aeropuertos de las islas Canarias, Baleares y Melilla y en el helipuerto de Ceuta y las tasas aplicables a los pasajeros en dichos aeropuertos y helipuerto se reducirán en un 15 por 100 respecto de las cuantías establecidas con carácter general en los supuestos de servicios regulares con el territorio peninsular. Ambas tarifas se reducirán en un 70 por 100 cuando se trate de servicios regulares interinsulares.”

En el caso de las islas baleares, el Régimen Especial Balear (REB) de 1998 recoge el concepto de déficit insular, solicitando la corrección de las desventajas provocadas por la insularidad.

2.3. Rutas con OSP en España y comparación con el resto de la Unión Europea

Según los datos facilitados por la Comisión Europea, en España existen actualmente 18 rutas con OSP, siendo las recogidas en la siguiente tabla.

From	To	Oferta
Almeria	Sevilla	R
Gran Canaria	El Hierro	O
Gran Canaria	Fuerteventura	O
Gran Canaria	La Gomera	O
Gran Canaria	Lanzarote	O
Gran Canaria	Santa Cruz de la Palma	O
Gran Canaria	Tenerife Nord	O
Gran Canaria	Tenerife Sud	O
Majorca	Ibiza	O
Majorca	Menorca	O
Menorca	Ibiza	O
Menorca	Madrid	O
Santa Cruz de la Palma	Lanzarote	O
Tenerife Nord	El Hierro	O
Tenerife Nord	Fuerteventura	O
Tenerife Nord	La Gomera	O
Tenerife Nord	Lanzarote	O
Tenerife Nord	Santa Cruz de la Palma	O

where "R" means restricted to other companies

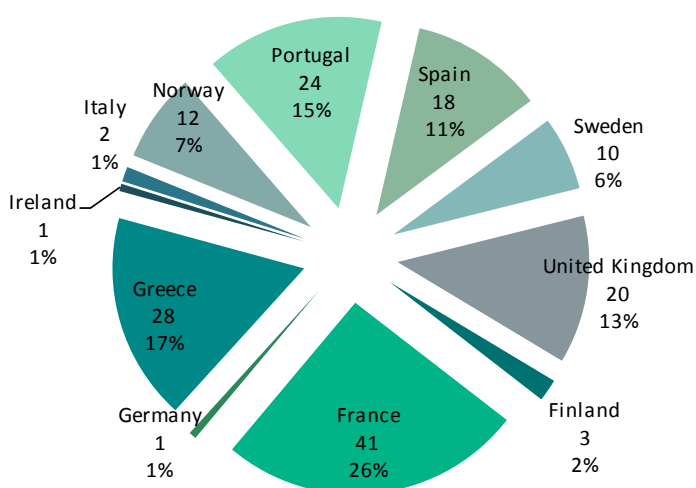
where "O" means open to other companies

Fuente: Unión Europea. 2013

La relación de rutas con OSP en España muestra que todas ellas, a excepción de la ruta con OSP de Almería Sevilla son abiertas (OSP O), es decir, con opción a que otras compañías también operen la misma línea¹. El conjunto de rutas con OSP se centran a reducir el déficit provocado por la interinsularidad, tanto de las islas canarias como de las islas baleares, excepto el caso de Menorca-Madrid, que reduce la insularidad. Caso aparte se encuentra la ruta con OSP Almería-Sevilla, no insular.

Más allá de las rutas con OSP existentes en España, es interesante situarlas en el contexto europeo. Así, en Europa existen en la actualidad 160 rutas con OSP activas, repartidas entre los siguientes países.

Reparto de las OSP aéreas en Europa



País	Nº OSP
Finland	3
France	41
Germany	1
Greece	28
Ireland	1
Italy	2
Norway	12
Portugal	24
Spain	18
Sweden	10
United Kingdom	20
Total	160

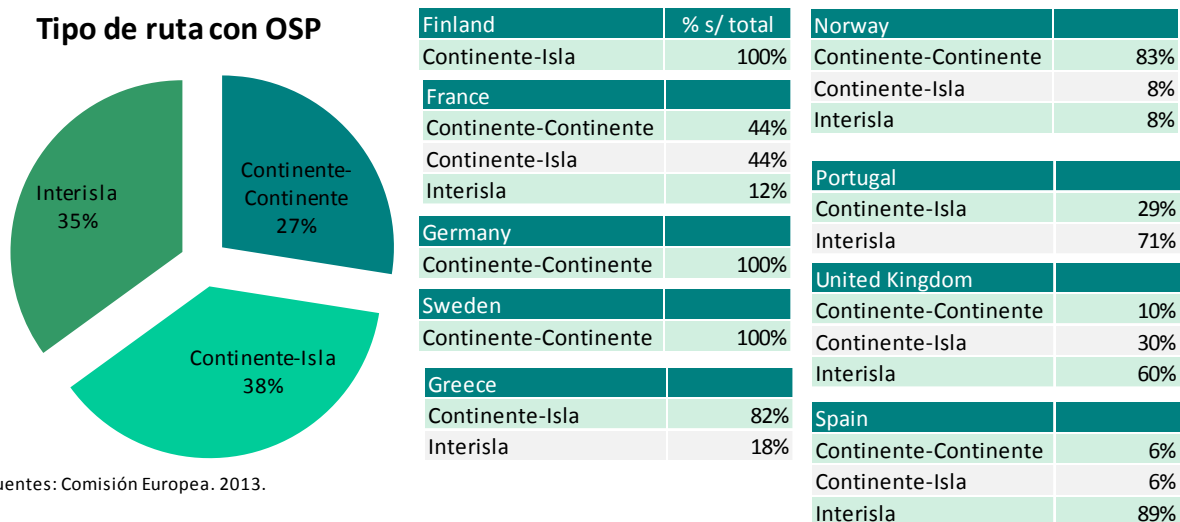
Fuentes: Comisión Europea. 2013.

Sobre el tipo de rutas aéreas con OSP, la distribución entre ellas es la siguiente, de mayor a menor:

- Continente- Isla: rutas entre un aeropuerto situado en el continente europeo y otro aeropuerto situado en una isla. Estas representan el 38% de las rutas aéreas con OSP en Europa.
- Interislas: rutas entre dos aeropuertos situados en islas. Estas representan el 35% de las rutas aéreas con OSP en Europa.

¹ La ruta Madrid-Palma salió a concurso en modalidad abierta. Al quedar el concurso desierto, se volvió a sacar a concurso en modalidad restringida. Air Nostrum obtuvo la adjudicación del concurso.

- Continente- Continente: rutas entre aeropuertos situados en el continente europeo. Estas representan el 27% de las rutas aéreas con OSP en Europa.



Esta relación 38%-35%-27% de rutas con OSP no se produce a nivel español. En países similares a España (con archipiélagos o islas con baja población per alta presencia turística) predominan las rutas continente-isla (en Francia son el 44%, en Grecia el 82%). La excepción es España, dónde las rutas con OSP continente-Isla no son las más importantes.

2.4. Elementos a destacar

Así pues, del análisis de la evolución de las rutas OSP en Menorca y de su comparativa respecto a otras rutas OSP en Europa, se pueden destacar los siguientes elementos:

- 1.- La realidad de la Isla de Menorca (baja densidad + déficit de infraestructuras de transporte) se encaja en las condiciones para establecer rutas aéreas de Obligación de Servicio Público (OSP).
- 2.- A nivel jurídico, tanto la legislación europea como la española recogen el concepto de la OSP en su ordenamiento jurídico.
- 3.- España concentra el 11% de las rutas aéreas con OSP de Europa, básicamente con rutas interislas (86%).
- 5.- Para el conjunto de Europa, las rutas aéreas con OSP más frecuentes son las rutas continente-islas (38%), seguidas de las interislas (35%) y por último, las continente-continente (27%)

6.- Para países similares a España, en tipo de islas, las rutas con OSP continente-isla son mayoritarias, excepto en el caso español dónde tan sólo existe una (Madrid-Menorca).

3. La OSP en Menorca

3.1. Evolución del modelo de OSP en Menorca

A partir del reconocimiento jurídico presentado en anteriores apartados, la Obligación de Servicio Público en el transporte aéreo de Menorca ha ido evolucionando a lo largo de los años.

Tal como apunta la Plataforma “El transport aeri ofega Menorca i Eivissa” en su “Estudio sobre la OSP del transporte aéreo entre las islas baleares. Propuesta de modificación y viabilidad”, el 21 de Noviembre de 2003, el Consejo de Ministros aprobó un acuerdo por el que se declaraban OSP en determinadas rutas entre las Islas Baleares, con una tarifa máxima de 72,00 € por trayecto, así como otras condiciones sobre incrementos casi automáticos de precios, frecuencias mínimas, etc. bajo el viejo sistema de la bonificación a la población residente, fijado en un 33%.

En 2008, una orden del Ministerio de Fomento (ORDEN FOM/1085/2008) sustituye el sistema de OSP 2003 de tarifas máximas por otro de tarifas de referencia. El motivo del cambio, según el preámbulo de la orden es que el sistema tarifario vigente había sido insatisfactorio para la demanda de los ciudadanos de las Islas Baleares, y a que el modelo tarifario no había incentivado el acceso de nuevas compañías aéreas.

Así, tal como indica el “Estudio sobre la OSP del transporte aéreo entre las islas baleares. Propuesta de modificación y viabilidad”, la orden del Ministerio de Fomento de Abril de 2008 modificó las tarifas máximas por unas de referencia “que pueden ser superadas en un 25%”.

OSP 2003. INTERINSULARRuta Menorca-Mallorca

Capacidad mínima ofrecida: 71.000 asientos (invierno) / 110.000 asientos (verano)

Tarifa máxima: 72,00 €

Ruta Menorca-Ibiza

Capacidad mínima ofrecida: no se especifica. Esta ruta puede ser servida aprovechando las rutas Menorca-Mallorca y Mallorca-Ibiza

Tarifa máxima: 101,00 €

Incremento de precios: IPC para 73% de los costes. incrementos de diversas tasas aeroportuarias en la ley de medidas fiscales para el resto de costes.

OSP 2008. INTERINSULARRuta Menorca-Mallorca

Capacidad mínima ofrecida: 71.000 asientos (invierno) / 110.000 asientos (verano)

Tarifa de referencia: 82,00 €

Tarifa máxima (25% de la de referencia): 102,50€

Ruta Menorca-Ibiza

Capacidad mínima ofrecida: no se especifica. Esta ruta puede ser servida aprovechando las rutas Menorca-Mallorca y Mallorca-Ibiza

Tarifa de referencia: 114,00 €

Tarifa máxima (25% de la de referencia): 142,50€

Incremento de precios: ipc para 73% de los costes. incrementos de diversas tasas aeroportuarias en la ley de medidas fiscales para el resto de costes.

Fuente: elaboración propia.

Por último, en el año 2012, se define la OSP para la ruta Menorca-Madrid. Según el preámbulo del Acuerdo del Consejo de Ministros, la combinación de la crisis económica, unida al incremento del precio del petróleo, provocó que la ruta Menorca-Madrid dejara de tener interés económico para las compañías operadoras durante la temporada baja (octubre – mayo). Frente a esta realidad, el Gobierno de las Islas Baleares solicitó al Gobierno la declaración de OSP para la ruta Menorca-Madrid durante los meses de baja demanda.

Solicitud que es aceptada por el Gobierno, estableciendo para la ruta Menorca-Madrid un modelo similar al modelo OSP 2008 Interinsular, donde se establece una tarifa de referencia (130€) con opción a una tarifa máxima de hasta un 25% superior a la tarifa de referencia (162,50€). Dicha OSP se aplica entre el 1 de octubre y el 31 de mayo, ambos incluidos (temporada baja en hemisferio norte según la IATA).

Respecto a la OSP en Menorca, actualmente las rutas interinsulares son operadas por AirNostrum, donde existe la competencia de Air Berlin para Menorca-Palma, mientras que para la ruta Menorca-Madrid, Air Nostrum opera en exclusiva.

3.2. La subvención a los residentes en el modelo de OSP en Menorca

En Menorca, así como en el resto del archipiélago balear, los residentes tienen un descuento sobre el precio del vuelo. Dicho descuento de residente, a partir de 2007,

pasa a ser del 50% en vez del 45% aplicable a partir de 2005. Anteriormente era del 33%. Este descuento se ha incrementado con el tiempo hasta llegar al 50% del precio del billete. Dicho descuento es sufragado por el Estado, que anualmente distribuye al conjunto de compañías aéreas que operan desde un aeropuerto español hasta Menorca, independientemente si la ruta es con OSP o sin OSP, en función del número de residentes que han comprado un billete con cada compañía.

Según datos facilitados por el Gobierno a diputados Baleares en el Congreso de los Diputados, en el año 2012, las subvenciones para sufragar el descuento de residentes alcanzaron la cifra de 8,2M€.

	Subvención año 2012
Menorca-Barcelona	2.412.000 €
Menorca-Ibiza	123.000 €
Menorca-Madrid	434.000 €
Menorca-Palma	4.890.000 €
Menorca-Valencia	352.000 €
TOTAL	8.211.000 €

Fuente: Respuesta a pregunta de Diputado balear en Congreso de Diputados (2013).

3.3. Impacto del cambio de modelo de OSP en Menorca

Así pues, el modelo de OSP evoluciona de un modelo con tarifa máxima establecida por el Gobierno a un modelo de tarifa de referencia con opción a aplicar una tarifa máxima de hasta un 25% la tarifa de referencia por parte de los operadores aéreos.

En la tabla siguiente se ha aplicado la información de la evolución de la OSP en las tarifas para la ruta Menorca-Mallorca.

	OSP 2003						OSP 2008					
	ene-00	ene-01	ene-02	ene-03	ene-04	jun-05	mar-06	ene-07	ene-08	ene-09	sep-13	ene-14
Tarifa de referencia No Residentes	55 €	72 €	86 €	92 €	76 €	78 €	82 €	84 €	82 €	84 €	93 €	93 €
Tarifa máxima	nd	nd	nd	nd	nd	nd	nd	nd	103 €	105 €	116 €	116 €
Variación tarifa de Referencia		31%	19%	7%	-17%	3%	5%	2%	-2%	2%	11%	0%
Variación tarifa máxima									22%	2%	11%	0%
Descuento Residentes	33%	33%	33%	33%	33%	45%	45%	50%	50%	50%	50%	50%
Tarifa de referencia Residentes	36,85 €	48,24 €	57,62 €	61,64 €	50,92 €	42,90 €	45,10 €	42,00 €	41,00 €	42,00 €	46,47 €	46,47 €
Tarifa máxima Residentes	nd	nd	nd	nd	nd	nd	nd	nd	51,25 €	52,50 €	58,09 €	58,09 €

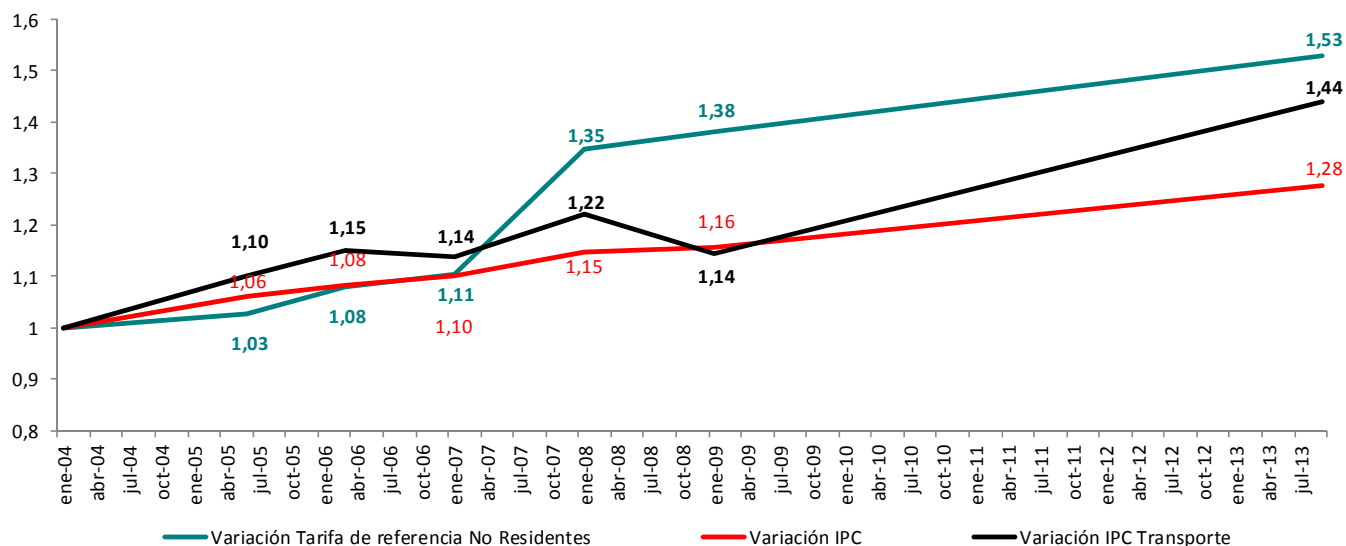
Fuentes: Plataforma "El transport aeri ofega Menorca i Eivissa" i www.edreams.es. 2013.

De esta evolución se desprende que en 10 años de implantación de la OSP, la tarifa máxima ha pasado de 76€ en enero 2004 (año de implantación de la OSP 2003) a 116€

en septiembre 2013, mientras que en el caso de los residentes se pasa de 50,92€ de tarifa máxima en enero 2004 por 58,09€ en septiembre 2013.

Evolución de la tarifa de No residentes

Evolución Variación tarifas de No Residentes vs IPC sobre base Enero 2004



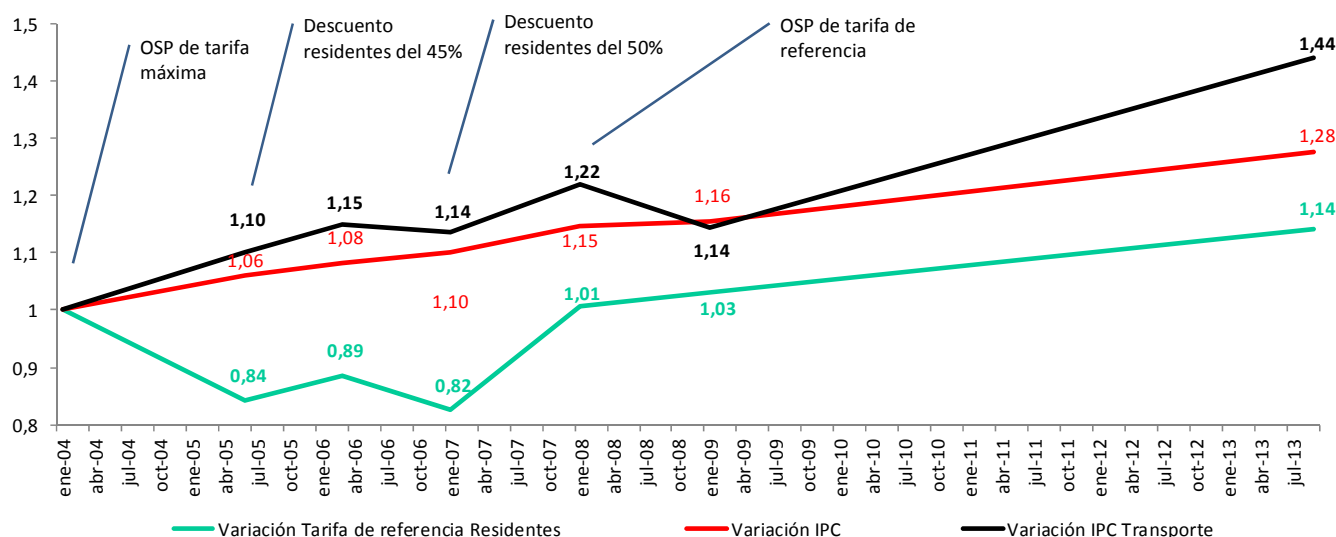
Fuentes: Plataforma "El transport aeri ofega Menorca i Eivissa", www.edreams.es, INE 2

Si analizamos la evolución de las tarifas máximas con OSP (2004) y las comparamos con la evolución del IPC general y de transportes, tomando como base Enero 2004, se puede observar lo siguiente:

1. La variación de la tarifa de no residentes se mantiene similar a la variación del IPC general e inferior a la variación del IPC de transportes hasta la aplicación del modelo de OSP de tarifa de referencia (OSP 2008), donde la variación pasa a ser superior a la variación tanto del IPC general como del de transportes.
2. La OSP implantada ha representado un aumento del precio máximo del 110% para los no residentes.

Evolución de la tarifa de residentes

Comparativa variación tarifas Residentes vs. IPC sobre base Enero 2004



Fuentes: Plataforma "El transport aeri ofega Menorca i Eivissa", www.edreams.es, INE. 2

Si analizamos la evolución de las tarifas máximas con OSP (2004) y las comparamos con la evolución del IPC general y de transportes, tomando como base Enero 2004, se puede observar lo siguiente:

1. Con el modelo de tarifa máxima, esta tiene una evolución inferior a la variación del IPC general, mientras que con el modelo de tarifa de referencia (a partir de enero de 2008), esta aumenta al mismo ritmo que el IPC General.
2. La variación de la tarifa de residentes es negativa hasta que se aplica el descuento del 50%. A partir de entonces, la variación de la tarifa máxima es positiva.
3. La OSP implantada ha representado un aumento del precio máximo del 57% para los residentes en diez años.

3.4. Elementos a destacar

Del análisis de la evolución de la OSP en Menorca, se concluyen los siguientes elementos, susceptibles de ser destacados:

1.- En Menorca se implanta el servicio OSP en el año 2004 (Consejo de Ministros de 2003) para las rutas interislas con un modelo de tarifa máxima, modificado en 2008 por un modelo de tarifa de referencia (con una tarifa máxima del 25% sobre la tarifa de referencia) y ampliado al servicio Madrid-Menorca en 2012.

2.- La tarifa de residentes tiende a la baja hasta que se aplica el descuento del 50%, a partir del cual, tiende a la alza.

3.- La tarifa de residentes se mantiene por debajo de la variación del IPC en todo momento, tendiendo a la baja antes del modelo de OSP con tarifa de referencia (OSP 2008), y a partir de este modelo, tiende a aumentar al mismo ritmo que el IPC.

4.- Con el modelo de OSP con tarifa máxima (2004), la tarifa de no residentes se comportaba como el IPC, pero a partir de la aplicación del modelo de OSP con tarifa de referencia (2008), aumenta más que el IPC general y el IPC de transportes.

4. La OSP en otras islas europeas

4.1. Casos elegidos

Tal como se ha apuntado más arriba, se ha seleccionado cómo comparativa respecto a la OSP en Menorca los casos de Córcega e Islas Azores.

4.2. Córcega

En el caso de Córcega, la OSP se instaura en el año 1995, aunque la última versión de la OSP es del año 2008.

La OSP en Córcega incluye las rutas entre los aeropuertos de Córcega (Ajaccio, Bastia, Figari y Calvi) y los aeropuertos de Marsella, Niza y París Orly.

La OSP en Córcega diferencia entre temporada de verano y temporada de invierno (según criterio de la IATA), dónde se exige una mayor oferta en verano.

La tarifa Marsella-Córcega (datos 2008) es cómo máximo de 115€ ida simple y 120€ en temporada de verano, y la tarifa Niza-Córcega es cómo máximo de 111€ ida simple y 116€ en temporada de verano, con las reducciones que implican los siguientes precios:

- 46€ Marsella-Córcega, ida simple para residentes con origen en Córcega
- 43€ Niza-Córcega, ida simple para residentes con origen en Córcega
- 53 € (58€ en verano) Marsella-Córcega, ida simple para residentes menores de 25 años, mayores de 60 años, estudiantes menores de 27 años, familias (2 personas mínimo), discapacitados

La tarifa Paris Orly-Córcega (datos 2008) es cómo máximo de 186€ ida simple y 216€ en temporada de verano, con las reducciones que implican los siguientes precios:

- 156€ Paris-Córcega, ida simple para residentes con origen en Córcega
- 91 € (102€ en verano) París Orly-Córcega, ida simple para residentes menores de 25 años, mayores de 60 años, estudiantes menores de 27 años, familias (2 personas mínimo), discapacitados

4.3. Azores

En el caso de las islas Azores, la OSP tiene su última versión de la OSP desde el año 2010.

La OSP en las Islas Azores incluye las rutas entre los aeropuertos de cada isla (Ponta Delgada, Flores, Santa Maria, Horta y Terceira), entre ellos y los aeropuertos de Lisboa y Oporto.

La OSP en Azores diferencia entre temporada de verano y temporada de invierno (según criterio de la IATA), dónde se exige una mayor oferta en verano.

En términos de tarifas, estas se establecen de la siguiente forma (datos 2010):

- Tarifa individual, ida y vuelta entre las Islas Azores y el continente de 238€
- Descuento del 30% para residentes y estudiantes.
- Descuento del 40% para para estudiantes menores de 27 años, residentes en Azores, y que estudian en el continente.

5. Comparativa en tráfico

5.1. Tráfico en rutas con OSP

Una vez seleccionadas las islas y archipiélagos con los que comparar las rutas de Menorca, a continuación se realizará una comparativa en tráfico aéreo de pasajeros.

Si tomamos los casos de la isla de Córcega y del archipiélago de las Azores, y comparamos el volumen de pasajeros para los años 2008 a 2011 obtenemos los siguientes resultados.

Rutas OSP Menorca			
	Palma	Ibiza	Total OSP
2008	289,3	13,3	302,6
2009	262,1	10,6	272,7
2010	253,4	12	265,4
2011	234,5	9,1	243,6
Var. 08/11	-19%	-32%	-19%

Fuentes: Plataforma "El transport aeri ofega Menorca i Eivissa". 2013. Datos en miles de pasajeros

Rutas OSP Córcega										
	Ajaccio			Bastia			Calvi			Total OSP
	Paris-Orly	Marseilla	Niça	Paris-Orly	Marseilla	Niça	Paris-Orly	Marseilla	Niça	
2008	458,5	269,4	120,8	376,5	256,7	109	132,4	56,1	31,7	1.811,1
2009	469,6	265,8	117,5	368,1	249,6	101,7	129,7	53,8	29,8	1.785,7
2010				360,4	254,2	99,3	126,2	54,2	29,4	923,7
2011	500,1	258,8	117,8	415,2	247,1	103,2	140	57,3	32	1.871,5
Var. 08/11	9%	-4%	-2%	10%	-4%	-5%	6%	2%	1%	3%

Fuentes: Chambres de Commerces d'Ajaccio, de Bastia, de l'Haute Corse et de la Corse du Sud, 2013. Datos en miles de pass

Principales Rutas OSP Azores											
	Ponta Delgada			Flores		Santa Maria		Horta			Total OSP
	Lisboa	Terceira	Porto	P. Delgada	Horta	P. Delgada	Lisboa	Lisboa	P. Delgada	Teceira	
2008	321,9	104,8	78	19,1	15,0	52,2	4,9	81,1	51,0	36,3	764,3
2009	337,008	102,1	76,9	18,7	14,8	52,2	4,7	78,6	50,2	35,4	770,6
2010	340,634	103,3	80,4	20,2	15,7	52,3	5,1	77,9	50,1	34,2	779,9
2011											
Var. 08/11	6%	-1%	3%	6%	5%	0%	5%	-4%	-2%	-6%	2%

Fuentes: Aeroportos de Portugal. 2013. Datos en miles de pasajeros

Previo al análisis cabe recordar que la ruta Menorca-Madrid no tiene OSP hasta el año 2012 de ahí que no aparezcan en el cuadro.

En el conjunto de rutas con OSP en Menorca, se observa una caída del volumen de pasajeros. Esta característica común puede enmarcarse en la lógica del entorno de la crisis económica que azota España desde el año 2008. Sin embargo, esta realidad económica, también presente en el resto del continente europeo parece no tener tanta incidencia en otras rutas con OSP.

Así, en el caso del archipiélago de las Azores, aunque los datos disponibles son hasta 2010², no se produce una caída, al contrario, se produce un crecimiento del volumen de pasajeros en su conjunto, con alguna excepción.

En el caso de Córcega, la situación es diferente, donde en su conjunto, las rutas con OSP observan un crecimiento, aunque, en detalle se puede observar que por una parte, las rutas con OSP que conectan la isla con las ciudades más próximas sufren una caída, sin embargo menor que la caída sufrida por las OSP de Menorca, mientras que las rutas con Paris, viven un repunte.

5.2. Tráfico en las principales rutas aéreas de las islas analizadas

Por otra parte es interesante observar que rutas tienen OSP y cuáles no, y la evolución en su conjunto.

En los siguientes cuadros se han detallado las rutas más importantes para los principales aeropuertos de las islas o archipiélagos analizados (Menorca, Ajaccio, Bastia y Ponta Delgada). También se ha agrupado el volumen de pasajeros según si son en rutas con OSP o en rutas sin OSP.

² En el caso de las Azores, todos los aeropuertos tienen rutas OSP, sin embargo, tan solo disponemos de datos desagregados de los aeropuertos de Ponta Delgada (Aeropuerto Juan Pablo II), de Santa María, de Horta y de Flores. Respecto al aeropuerto de Terceira, no hemos accedido a datos facilitados por Aeropuertos de Portugal.

Top Rutas Aéreas de Menorca							
	Barcelona	Palma	Madrid	Bilbao	Valencia	Con OSP	Sin OSP
2008	657,5	289,3	276,9	22,4	35,9	289,3	992,7
2009	664,8	262,1	271,3	36,1	35,8	262,1	1007,9
2010	679,5	253,4	266,2	62,4	36,1	253,4	1044,1
2011	689,2	234,5	262,3	63,9	37,7	234,5	1053,0
2012							
Var. 08/10	5%	-19%	-5%	185%	5%	-19%	6%

Fuentes: Plataforma "El transport aeri ofega Menorca i Eivissa" i ASHOME. 2013. Datos en miles de pasajeros

Top Rutas Aéreas de Ajaccio								
	Paris Orly	Marseille	Niza	Paris CDG	Nantes	Lyon	Con OSP	Sin OSP
2008	458,5	269,4	120,8	28,9	25,9	29,1	848,7	83,9
2009	469,6	265,8	117,5	55,5	25,2	27,3	853,0	108,0
2010							0,0	0,0
2011	500,1	258,8	117,8	111,7	28,8	28,8	876,7	169,3
2012								
Var. 08/10	9%	-4%	-2%	287%	11%	-1%	3%	102%

Fuentes: Chambres de Commerces d' Ajaccio, de Bastia, de l'Haute Corse et de la Corse du Sud, 2013. Datos en miles de pasajeros

Top Rutas Aéreas de Bastia							
	Paris-Orly	Marseille	Niça	Paris CDG	Lyon	Con OSP	Sin OSP
2008	376,5	256,7	109	14,21	28,2	742,2	42,4
2009	368,1	249,6	101,7	80,4	69,7	719,4	150,1
2010	360,4	254,2	99,3	80,9	61,3	713,9	142,2
2011	415,2	247,1	103,2	66,6	49,8	765,5	116,5
2012							
Var. 08/10	10%	-4%	-5%	369%	77%	3%	175%

Fuentes: Chambres de Commerces d' Ajaccio, de Bastia, de l'Haute Corse et de la Corse du Sud, 2013. Datos en miles de pasajeros

Top Rutas Aéreas de Ponta Delgada							
	Lisboa	Terceira	Porto	Vila do Porto	Horta	Con OSP	Sin OSP
2008	340,5	104,8	77,9	52,2	50,3	573,5	52,2
2009	337,0	102,1	76,9	52,2	49,0	565,0	52,2
2010	340,6	103,3	80,4	51,8	48,7	573,0	51,8
2011							
2012							
Var. 08/10	0%	-1%	3%	-1%	-3%	0%	-1%

Fuentes: Aeroportos de Portugal. 2013. Datos en miles de pasajeros

Si se analizan la información de cuadros, se pueden observar las siguientes características:

Primero, para todos los casos, menos el de Menorca, la principal ruta tiene OSP. Así, París-Orly para el caso de Córcega, y Lisboa para el caso de Ponta Delgada son las rutas principales, pero además tienen OSP, mientras que en el caso de Menorca, la ruta con Barcelona, que es la principal, no tiene OSP.

Segundo, para todos los casos, menos el de Menorca, la evolución de las rutas con OSP y sin OSP es relativamente similar, ya sea produciéndose un incremento como en los casos de Córcega como un estancamiento, en el caso de Azores. En el caso de Menorca, mientras las rutas con OSP bajan, las rutas sin OSP aumentan pasajeros.

5.3. Elementos a destacar

Del análisis de la evolución de la OSP en Menorca y de su comparativa respecto a otras OSP, se pueden destacar los siguientes elementos:

- 1.- La evolución de los viajeros en rutas con OSP en Menorca es a la baja, mientras que la de los viajeros en rutas sin OSP es a la alza. Esta tendencia dispar no se produce en el resto de aeropuertos insulares con OSP analizados, dónde la evolución de los viajeros era la misma con independencia del tipo de ruta (con o sin OSP).
- 2.- A excepción de Menorca, en el resto de aeropuertos insulares con OSP, la principal ruta dispone de OSP.
- 3.- Mientras en Menorca las rutas con OSP tienden a la baja, en el resto de archipiélagos e islas analizados, estas, en su conjunto, crecen.

6. Comparativa en precios

6.1. Metodología

Para poder hacer una comparativa de precios entre diferentes aeropuertos con rutas con OSP, se ha decidido realizar la siguiente comparativa.

Por una parte se han analizado las principales rutas entre el aeropuerto insular y los aeropuertos continentales. La selección de este tipo de rutas (Continente-Isla) permitía una mayor comparativa entre diferentes aeropuertos insulares. Así pues, los destinos seleccionados han sido en el caso de Menorca, Barcelona, Madrid, Palma y Valencia; para Ajaccio, Marsella, Niza, París-Orly, París-Charles de Gaulle y Nantes; para Ponta Delgada, Lisboa, Porto y Faro.

Cabe destacar que para todos los casos se ha podido tomar rutas sin OSP, Barcelona y Valencia, para Menorca; Paris Charles de Gaulle y Nantes, para Ajaccio y Faro para Ponta Delgada.

Cabe recordar que la ruta Madrid-Menorca, tiene OSP tan sólo entre los meses de Octubre y Mayo.

Para todas las rutas se seleccionó la opción de residente, con la imputación de los pertinentes descuentos.

Para cada ruta se han analizado 4 diferentes tipos de vuelos: un vuelo programado laboral de dos días (del 25/09/13 al 27/09/13), un vuelo programado de visita de fin de semana (del 18/10/13 al 20/10/13), un vuelo programa de vacaciones de Navidades (del 22/12/13 al 29/12/13) y un vuelo urgente (del 18/09/13 al 18/09/13).

Todos vuelos fueron reservados el 17/09/13, mediante el acceso a portales web de compra de billetes aéreos, siendo algunos de los portales propios de las compañías aéreas y siendo otros genéricos.

6.2. Resultados

Los precios obtenidos han sido los siguientes.

	25/09 a 27/09	18/10 a 20/10	22/12 a 29/12	18/09 a 18/09
	Precio	Precio	Precio	Precio
Maó-Barcelona (No OSP)	114,29 €	64,29 €	121,79 €	157,79 €
Maó-Valencia (No OSP)	172,17 €	200,49 €	125,72 €	416,81 €
Maó-Madrid (OSP O)	166,96 €	97,81 €	77,81 €	255,93 €
Maó-Palma (OSP O)	76,58 €	67,58 €	54,58 €	105,58 €
Ajaccio-Paris CDG (NO OSP)	184,31 €	202,31 €	202,31 €	334,83 €
Ajaccio- Nantes (No OSP)	388,01 €	251,96 €	235,95 €	455,63 €
Ajaccio-Marseille (OSP R)	156,11 €	156,11 €	156,11 €	156,11 €
Ajaccio- Paris Orly (OSP R)	172,31 €	184,31 €	206,31 €	239,31 €
Ajaccio- Niça (OSP R)	151,00 €	151,00 €	151,00 €	151,00 €
Ponta Delgada-Lisboa (OSP O)	251,69 €	160,69 €	282,03 €	sin plazas
Ponta Delgada-Porto (OSP O)	251,50 €	sin plazas	281,50 €	281,50 €
Ponta Delgada-Faro (NO OSP)	335,92 €	305,92 €	360,60 €	365,92 €
Ponta Delgada- V.do Porto (S.Maria) (OSP R)	89,86 €	69,86 €	69,86 €	89,86 €

Fuente: diferentes plataformas web de compra de billetes. Elaboración propia (2013).

Más allá de los datos absolutos, es más interesante analizar el precio por km, bajo la hipótesis de rutas en línea recta, excepto en el caso de Valencia, dónde para todos los vuelos excepto el de Vacaciones, se tuvo que hacer escala en Palma de Mallorca. Si esta tabla se desagrega por Origen (Maó, Ajaccio y Ponta Delgada), obtenemos la siguiente información.

	Trabajo programa	Visita	Vacaciones	Trabajo Urgente	Distancia ida y vuelta (Km)
	25/09 a 27/09	18/10 a 20/10	22/12 a 29/12	18/09 a 18/09	
	Precio/K	Precio/Km	Precio/Km	Precio/Km	
Maó-Barcelona (No OSP)	0,24 €	0,13 €	0,25 €	0,33 €	485,2
Maó-Valencia (No OSP)	0,16 €	0,18 €	0,16 €	0,38 €	1.089,6
Maó-Madrid (OSP O)	0,12 €	0,07 €	0,06 €	0,19 €	1.359,8
Maó-Palma (OSP O)	0,27 €	0,24 €	0,19 €	0,37 €	285,0
Ajaccio-Paris CDG (NO OSP)	0,10 €	0,11 €	0,11 €	0,18 €	1.837,7
Ajaccio- Nantes (No OSP)	0,21 €	0,14 €	0,13 €	0,25 €	1.837,7
Ajaccio-Marseille (OSP R)	0,25 €	0,25 €	0,25 €	0,25 €	631,4
Ajaccio- Paris Orly (OSP R)	0,09 €	0,10 €	0,11 €	0,13 €	1.837,7
Ajaccio- Niça (OSP R)	0,33 €	0,33 €	0,33 €	0,33 €	463,0
Ponta Delgada-Lisboa (OSP O)	0,09 €	0,06 €	0,10 €	sin plazas	2.894,2
Ponta Delgada-Porto (OSP O)	0,08 €	sin plazas	0,09 €	0,09 €	3.022,8
Ponta Delgada-Faro (NO OSP)	0,11 €	0,10 €	0,11 €	0,12 €	3.138,7
Ponta Delgada- V.do Porto (S.Maria) (OSP R)	0,45 €	0,35 €	0,35 €	0,45 €	197,6

Fuente: diferentes plataformas web de compra de billetes. Elaboración propia (2013).

Caso de Menorca

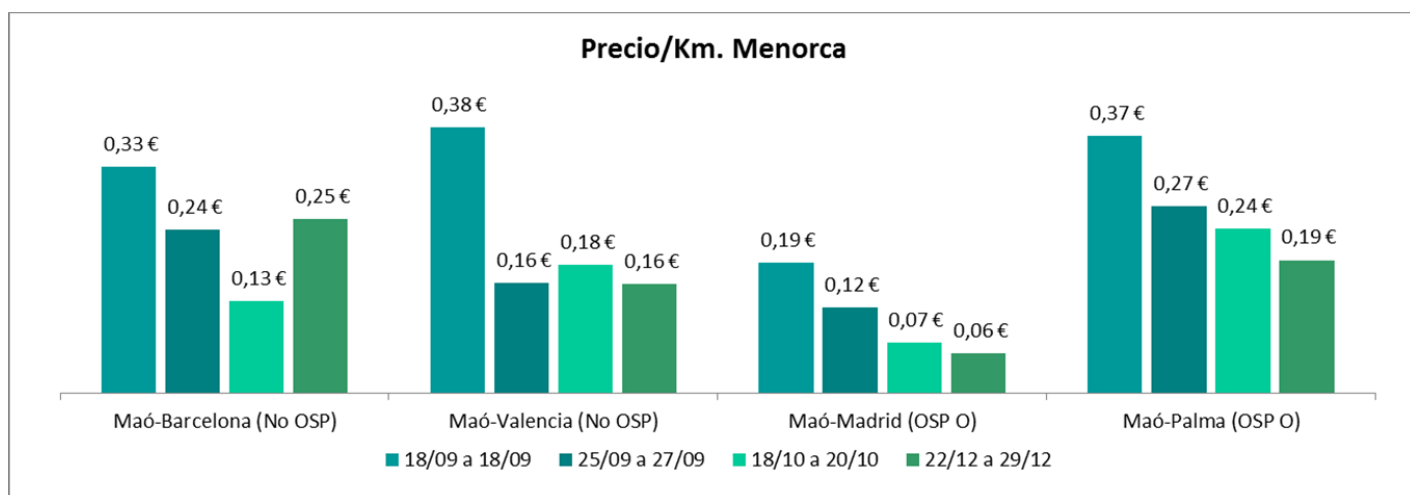
En el caso de Menorca se observa que todas las rutas sin OSP son más caras que la ruta Maó-Madrid (con OSP), pero son más económicas en la mayoría de los casos que la ruta Maó-Palma (con OSP).

Se puede observar que la ruta Maó-Madrid sufre incrementos de entre el 170% y el 270% cuando no es periodo de OSP (septiembre), si se compara con periodos con OSP (octubre y diciembre).

	Trabajo programa	Visita	Vacaciones	Trabajo Urgente
	25/09 a 27/09	18/10 a 20/10	22/12 a 29/12	18/09 a 18/09
	Precio/K	Precio/Km	Precio/Km	Precio/Km
Maó-Barcelona (No OSP)	0,24 €	0,13 €	0,25 €	0,33 €
Maó-Valencia (No OSP)	0,16 €	0,18 €	0,16 €	0,38 €
Maó-Madrid (OSP O)	0,12 €	0,07 €	0,06 €	0,19 €
Maó-Palma (OSP O)	0,27 €	0,24 €	0,19 €	0,37 €

Fuente: diferentes plataformas web de compra de billetes. Elaboración propia (2013).

También se observa una disparidad de precios en todas las rutas a lo largo de las diferentes fechas y entre las rutas, tal y como se observa en el siguiente gráfico.



Fuente: diferentes plataformas web de compra de billetes. Elaboración propia (2013).

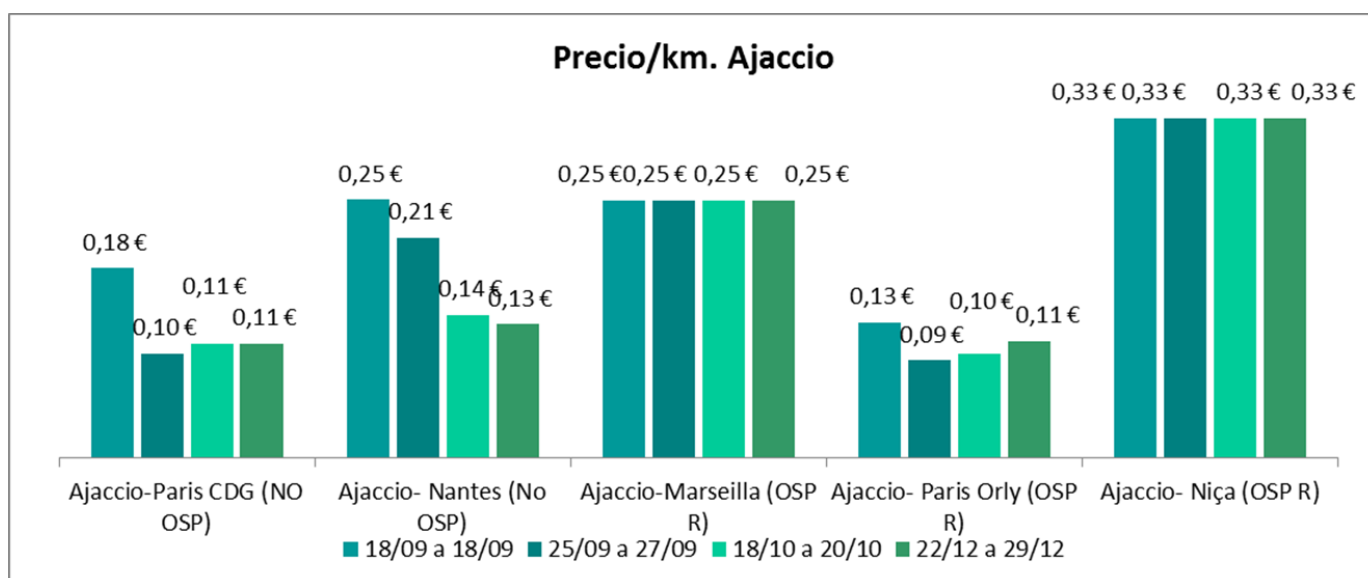
Caso de Ajaccio

En el caso de Ajaccio los precios de las rutas sin OSP son más económicos que las rutas con OSP más cercanas a la isla (Marsella y Niza), sin embargo, están a la par o son más caras que la ruta con OSP más lejana (París-Orly). En este caso, se explica por el hecho que aunque la ruta París Orly tiene OSP restrictiva, la realidad es que es abierta, por el hecho que los pasajeros no diferencian entre París Orly y París Charles De Gaulle. Esto hace que la ruta París Orly tenga unos precios muy bajos (debido a la competencia de París Charles de Gaulle).

	Trabajo programa	Visita	Vacaciones	Trabajo Urgente
	25/09 a 27/09	18/10 a 20/10	22/12 a 29/12	18/09 a 18/09
	Precio/K	Precio/Km	Precio/Km	Precio/Km
Ajaccio-Paris CDG (NO OSP)	0,10 €	0,11 €	0,11 €	0,18 €
Ajaccio- Nantes (No OSP)	0,21 €	0,14 €	0,13 €	0,25 €
Ajaccio-Marseilla (OSP R)	0,25 €	0,25 €	0,25 €	0,25 €
Ajaccio- Paris Orly (OSP R)	0,09 €	0,10 €	0,11 €	0,13 €
Ajaccio- Niça (OSP R)	0,33 €	0,33 €	0,33 €	0,33 €

Fuente: diferentes plataformas web de compra de billetes. Elaboración propia (2013).

Por otra parte, un modelo con OSP Restrictiva, tiene una mayor estabilidad de los precios, tal como se observa en el gráfico siguiente.



Fuente: diferentes plataformas web de compra de billetes. Elaboración propia (2013).

Caso de Ponta Delgada

En el caso de Ponta Delgada se observa que las rutas con OSP abierta tienen precios similares a las rutas sin OSP, mientras que la OSP restrictiva tiene precios superiores.

	Trabajo programa	Visita	Vacaciones	Trabajo Urgente
	25/09 a 27/09	18/10 a 20/10	22/12 a 29/12	18/09 a 18/09
	Precio/K	Precio/Km	Precio/Km	Precio/Km
Ponta Delgada-Lisboa (OSP O)	0,09 €	0,06 €	0,10 €	sin plazas
Ponta Delgada-Porto (OSP O)	0,08 €	sin plazas	0,09 €	0,09 €
Ponta Delgada-Faro (NO OSP)	0,11 €	0,10 €	0,11 €	0,12 €
Ponta Delgada- V.do Porto (S.Maria) (OSP R)	0,45 €	0,35 €	0,35 €	0,45 €

Fuente: diferentes plataformas web de compra de billetes. Elaboración propia (2013).

Caso de análisis de todas las rutas con OSP

Si se analizan conjuntamente los precios de todas las rutas con OSP, ya sea Abierta o Restrictiva, se observa que los precios de las rutas Restrictivas (OSP R) son menos competitivos que los de las OSP Abiertas (OSP O), caso aparte de Ajaccio-Paris Orly por la competencia de Ajaccio-Paris Charles De Gaulle (de facto es OSP abierta).

	Trabajo programa	Visita	Vacaciones	Trabajo Urgente
	25/09 a 27/09	18/10 a 20/10	22/12 a 29/12	18/09 a 18/09
	Precio/K	Precio/Km	Precio/Km	Precio/Km
Maó-Madrid (OSP O)	0,12 €	0,07 €	0,06 €	0,19 €
Maó-Palma (OSP O)	0,27 €	0,24 €	0,19 €	0,37 €
Ajaccio-Marseille (OSP R)	0,25 €	0,25 €	0,25 €	0,25 €
Ajaccio- Paris Orly (OSP R)	0,09 €	0,10 €	0,11 €	0,13 €
Ajaccio- Niça (OSP R)	0,33 €	0,33 €	0,33 €	0,33 €
Ponta Delgada-Lisboa (OSP O)	0,09 €	0,06 €	0,10 €	sin plazas
Ponta Delgada-Porto (OSP O)	0,08 €	sin plazas	0,09 €	0,09 €
Ponta Delgada- V.do Porto (S.Maria) (OSP R)	0,45 €	0,35 €	0,35 €	0,45 €

Fuente: diferentes plataformas web de compra de billetes. Elaboración propia (2013).

Caso de análisis de todas las rutas sin OSP

Por otra parte, si se analiza conjuntamente las diferentes rutas sin OSP, observamos que las rutas desde Menorca son de las más caras.

	Trabajo programa	Visita	Vacaciones	Trabajo Urgente
	25/09 a 27/09	18/10 a 20/10	22/12 a 29/12	18/09 a 18/09
	Precio/K	Precio/Km	Precio/Km	Precio/Km
Maó-Barcelona (No OSP)	0,24 €	0,13 €	0,25 €	0,33 €
Maó-Valencia (No OSP)	0,16 €	0,18 €	0,16 €	0,38 €
Ajaccio-Paris CDG (NO OSP)	0,10 €	0,11 €	0,11 €	0,18 €
Ajaccio- Nantes (No OSP)	0,21 €	0,14 €	0,13 €	0,25 €
Ponta Delgada-Faro (NO OSP)	0,11 €	0,10 €	0,11 €	0,12 €

Fuente: diferentes plataformas web de compra de billetes. Elaboración propia (2013).

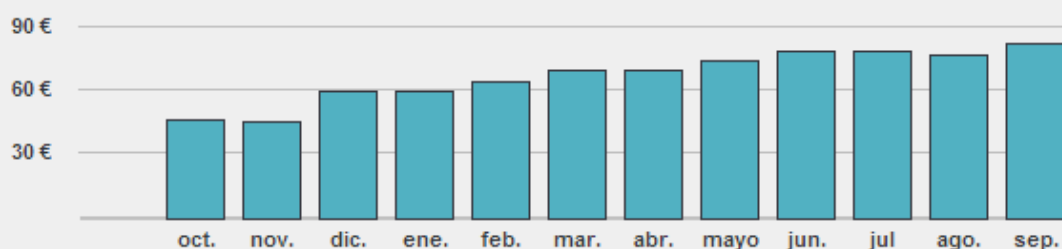
Por último, cabe destacar que el caso de Ajaccio-Paris (una OSP de facto abierta) gracias a la competencia, tiene unos precios más bajos que el resto de rutas desde Ajaccio y en comparación con el resto.

Sin embargo, este comportamiento no se produce en la ruta Menorca-Palma, que es OSP abierta, con Air Berlin como operador alternativo.

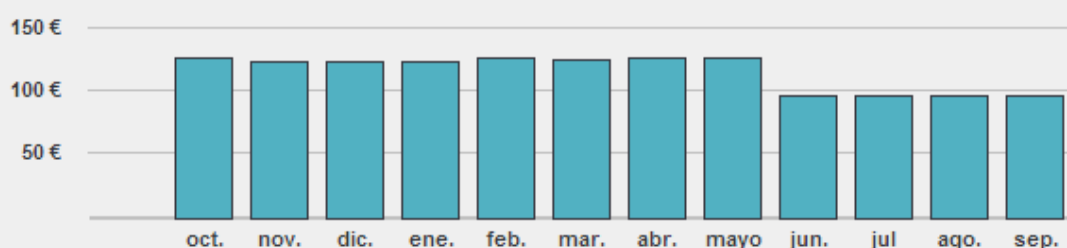
6.3. Evolución anual de los precios de Menorca

Otro dato interesante es ver con más detalle el comportamiento de los precios de los billetes en Menorca. Para poder realizar este análisis, se han tomado los datos de la página web Skyscanner (www.skyscanner.es) que facilita para diferentes rutas la evolución de precios. En las tablas siguientes se puede observar la evolución de precios para las rutas hasta Barcelona, Madrid, Palma y Valencia, para viajes de ida y vuelta para No residentes (datos recogidos el 17 de octubre de 2013).

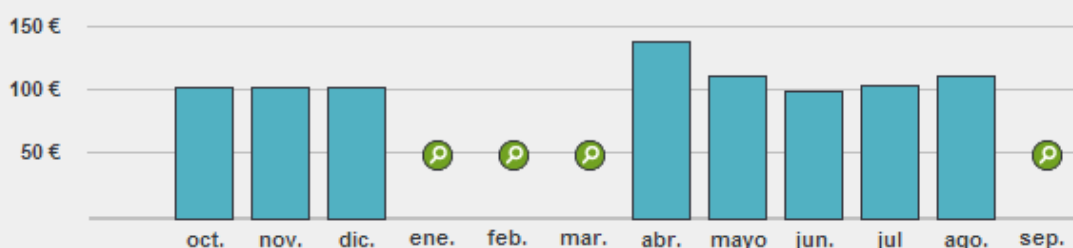
Encuentra el mes más barato para viajar de Barcelona a Menorca



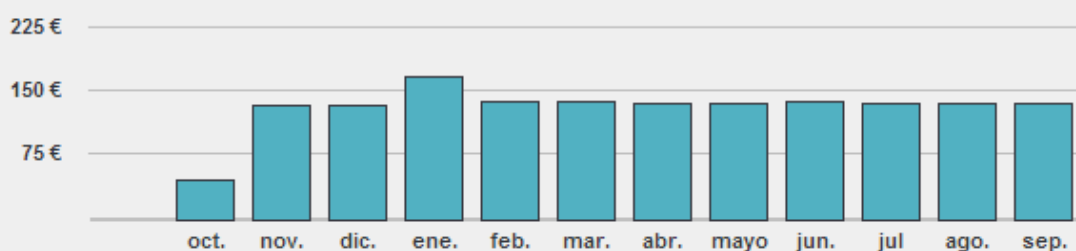
Encuentra el mes más barato para viajar de Madrid a Menorca



Encuentra el mes más barato para viajar de Palma de Mallorca a Menorca



Encuentra el mes más barato para viajar de Valencia a Menorca



Fuente: www.skyscanner.es (2013).

De la evolución mostrada se observa que los precios de los vuelos a Barcelona tienen un comportamiento alcista, mientras que los de Madrid son más caros en temporada de OSP, mientras que en Palma el comportamiento es estable, excepto en Abril y los de Valencia se mantienen estables por debajo de un poco menos de 150€.

En definitiva, se observa cierta incoherencia en el comportamiento de los precios, ya que la ruta Valencia-Menorca, muestra una evolución estable, pero la ruta Barcelona-Menorca, sin OSP, es alcista. Por otra parte la ruta Madrid-Menorca, con OSP abierta, es estable, pero la ruta Palma-Menorca, también con OSP abierta, se muestra irregular.

6.4. Elementos a destacar

Del análisis de los precios y de la comparación de modelos OSP Restrictivos y Abiertos se pueden destacar los siguientes elementos:

- 1.- Los modelos de OSP abierto ofrece mayor inestabilidad en los precios que los modelos de OSP restrictivos.
- 2.- Los modelos de OSP abiertos ofrecen unos precios más competitivos que los modelos de OSP restrictivos, y esto se explica por la posibilidad de presencia de competencia (ver el caso de Ajaccio-Paris Orly y Ajaccio-Paris Charles DeGaulle como ejemplo de OSP de facto abierta).
- 3.- Las rutas sin OSP desde Menorca están en la franja más cara comparando con otras rutas sin OSP desde otras islas analizadas.
- 4.- No se explican los precios de Menorca-Palma, siendo una OSP Abierta y con otras compañías que realizan competencia y viendo el caso de Ajaccio-Paris.
- 5.- La evolución anual de los precios de los vuelos de Menorca muestra una incoherencia de las mismas, teniendo en cuenta el hecho de que rutas con OSP tienen comportamientos diferentes entre sí, y rutas sin OSP también tienen comportamientos diferentes entre sí.

7. Comparativa de precios y costes en las rutas de Menorca

7.1. Metodología

En este apartado se comparan los precios obtenidos para los vuelos de Menorca analizados en el capítulo 6 pero sin descuentos de residentes, con los costes de las mismas rutas.

El análisis se centra en las rutas Barcelona-Menorca, Madrid-Menorca y Palma-Menorca, al ser las tres rutas dónde se ha obtenido información relativa a los costes.

La información relativa a los costes ha sido facilitada por un profesional del sector de la aviación comercial española, que ha solicitado el anonimato, por motivos profesionales.

La información relativa a los costes facilitada corresponde al coste por pasajero (con fuel incluido) teniendo en cuenta la ocupación media de cada ruta aérea.

Hay que tener en cuenta que los costes por pasajeros varían según la ocupación de cada ruta, es decir, a un aumento de la ocupación implicaría una disminución del coste.

7.2. Relación de costes

Según la información facilitada, el coste de los vuelos de las rutas Barcelona-Menorca, Madrid-Menorca y Palma-Menorca es el que se observa en la siguiente tabla:

	Coste	
	Ida/pasajero	Ida y vuelta
Maó-Barcelona (No OSP)	45,00 €	90,00 €
Maó-Madrid (OSP O)	100,00 €	200,00 €
Maó-Palma (OSP O)	40,00 €	80,00 €

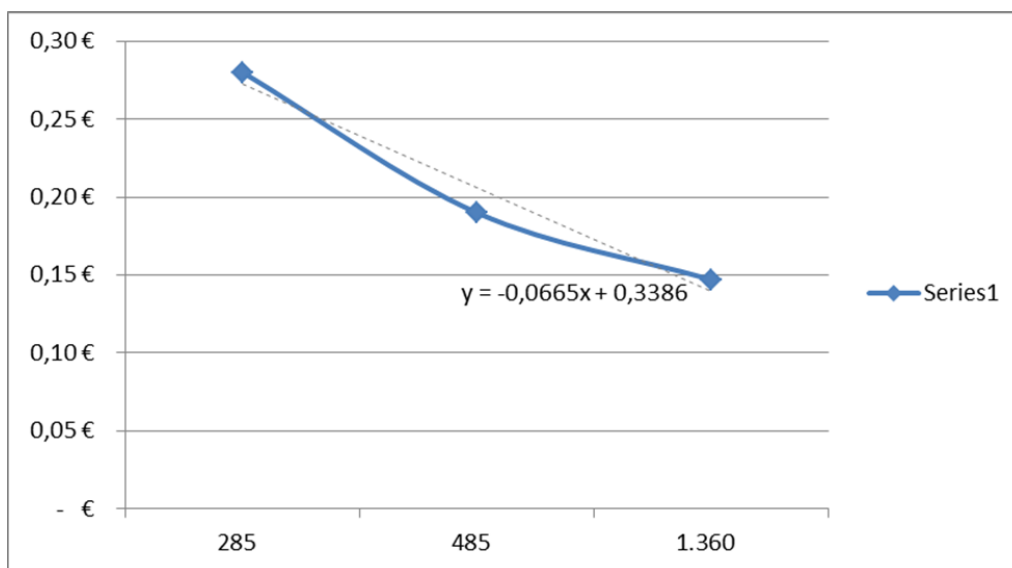
Fuente: Información facilitada por profesional del sector de la aviación comercial española. Elaboración propia (2013).

Si se analizan estos costes desde un punto de vista unitario, tomando cómo unidad los kilómetros de las rutas aéreas, se obtiene la siguiente tabla:

	Distancia ida y vuelta (Km)	Coste/km
	Maó-Barcelona (No OSP)	485,18
Maó-Madrid (OSP O)	1.359,80	0,15 €
Maó-Palma (OSP O)	285,00	0,28 €

Fuente: Información facilitada por profesional del sector de la aviación comercial española. Elaboración propia (2013).

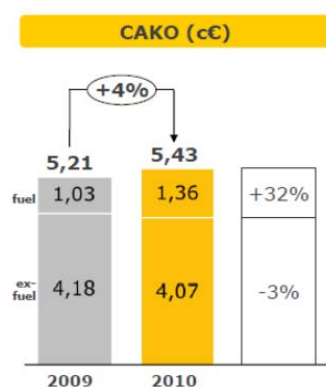
La evolución del coste por kilómetro (ver gráfico a continuación) permite observar que los costes se reducen a mayor distancia recorrida (se entiende que debido al efecto de las economías de escala), estabilizándose alrededor de los 15 céntimos por kilómetro.



Fuente: elaboración propia.

Los costes facilitados han sido comparados con el CAKO (Coste por Asiento por Kilómetro Ofertado). Aunque el CAKO es una información pública para las empresas que cotizan en bolsa, sólo se ha obtenido la información del CAKO de la compañía Vueling para el ejercicio 2010.

Según los datos públicos de Vueling, el CAKO (con fuel incluido) del 2010 fue de 0,0543€ por kilómetro, siendo este valor la media de los CAKO de las diferentes rutas de Vueling, con un factor de ocupación del 73,2%, dónde el factor de ocupación es el número de pasajeros kilómetro transportados/asiento kilómetro ofertado.



Fuente: Presentación Junta General de Accionistas de Vueling Airlines SA (27/05/11). CNMV.

Según los datos que se nos ha facilitado por un profesional del sector, el coste por kilómetro es el siguiente:

	Coste/km
Maó-Barcelona (No OSP)	0,19 €
Maó-Madrid (OSP O)	0,15 €
Maó-Palma (OSP O)	0,28 €

Fuente: Información facilitada por profesional del sector de la aviación comercial española. Elaboración propia (2013).

Tal como se puede observar, el CAKO medio es claramente inferior al coste por kilómetro facilitado para el estudio. Sin embargo, se ha decidido mantener el coste por kilómetro facilitado para la comparativa de precios, al ser un valor mayor y por lo tanto, permite “estresar” más el resultado en relación a los precios.

7.3. Resultado

A partir de esta información unitaria, a continuación se comparan los costes unitarios según los diferentes vuelos que se analizaron en el capítulo 6, con los precios de No residentes (esto es, sin el 50% de descuento que se han analizado en el capítulo 6).

	Coste/km	Trabajo programado			Visita			Vacaciones			Trabajo Urgente		
		25/09 a 27/09			18/10 a 20/10			22/12 a 29/12			18/09 a 18/09		
	Precio	Margen	% margen	Precio	Margen	% margen	Precio	Margen	% margen	Precio	Margen	% margen	
Maó-Barcelona (No OSP)	0,19 €	0,47 €	0,29 €	61%	0,27 €	0,08 €	30%	0,50 €	0,32 €	63%	0,65 €	0,46 €	71%
Maó-Madrid (OSP O)	0,15 €	0,25 €	0,10 €	40%	0,14 €	- 0,00 €	-2%	0,11 €	- 0,03 €	-29%	0,38 €	0,23 €	61%
Maó-Palma (OSP O)	0,28 €	0,54 €	0,26 €	48%	0,47 €	0,19 €	41%	0,38 €	0,10 €	27%	0,74 €	0,46 €	62%

Fuente: Información facilitada por profesional del sector de la aviación comercial española y de páginas de internet de compra de billetes. Elaboración propia (2013).

El análisis comparado de precios y costes (unitarios por kilómetros) muestra que en todos los vuelos de Menorca-Barcelona y de Menorca-Palma, el margen de la compañía aérea puede llegar hasta a un 71% (vuelo urgente de Menorca-Barcelona), y cómo mínimo puede representar un 27% (vuelo de vacaciones contratadas con tiempo de Menorca-Palma).

En el caso de la ruta Menorca-Madrid, esta obtiene margen en los vuelos programados con poco tiempo (trabajo programada, un 40% de margen y Trabajo Urgente, un 61% de margen), sin embargo, en los vuelos programados con tiempo, el margen es nulo o negativo.

Los costes de la ruta de Madrid pueden explicarse por una baja demanda respecto a la oferta existente.

7.4. Elementos a destacar

Del análisis comparado de los costes con los ingresos de las rutas de Menorca se observa que:

- 1.- La ruta sin OSP (Menorca-Barcelona) tiene los márgenes mayoritariamente más elevados.
- 2.- La ruta Menorca-Palma, a pesar de ser una ruta OSP Abierta tiene unos márgenes superiores al 27%, motivo que puede inducir a que los precios pueden ser más competitivos.
- 3.- La ruta Menorca-Madrid, parece justificado el hecho que sea OSP, ya que en algunos trayectos el margen es negativo.

8. Impacto turístico de precio competitivo para la ruta Menorca-Barcelona

8.1. Metodología

En este apartado se analiza que impacto tendría un crecimiento de los pasajeros no residentes en las rutas Menorca-Barcelona desde el punto de vista turístico.

Para ello se han utilizado los datos de pasajeros no residentes en la ruta Menorca-Barcelona, facilitados por el Gobierno a Diputados de Baleares en el Congreso de los Diputados, y por otra parte, se ha tenido en cuenta la información relativa a las estadísticas turísticas de Menorca del Gobierno Balear.

8.2. Datos

Según los datos facilitados por el Gobierno a Diputados de Baleares en el Congreso de los Diputados, los pasajeros no residentes en la ruta Barcelona-Menorca, en el año 2011 eran 478.600.

Según los datos de la Consejería de Turismo del Gobierno Balear, en 2011, el 95,1% de los visitantes de Menorca visitan la isla por motivos de turismo y ocio. Aplicando este porcentaje al total de pasajeros no residentes de la ruta Barcelona-Menorca, el número de pasajeros no residentes turistas sería de 455.148.

Aunque no se conocen los datos desagregados de los pasajeros no residentes, es de suponer para la ruta Barcelona-Menorca que la mayoría de ellos son pasajeros nacionales, más si se tiene en cuenta que existe una amplia oferta de vuelos chárter a Menorca desde orígenes internacionales.

Según los mismos datos de la Consejería de Turismo, el gasto medio diario de turista nacionales es, para el año 2011, de 95,90€, siendo la estancia media de 8 días.

8.3. Resultado

Según los datos recogidos, un aumento de los turistas en diferentes porcentajes, tendrá una repercusión en aumento de gasto de los mismos en los servicios de la isla.

En la tabla siguiente, se observa qué impacto en gastos tendría un aumento en diferentes puntos porcentuales del número de pasajeros turistas en la ruta Menorca-Barcelona.

Incremento		
%	Número	Gasto total
1%	4.551	3.491.900 €
2%	9.103	6.983.800 €
3%	13.654	10.475.700 €
4%	18.206	13.967.600 €
5%	22.757	17.459.500 €
6%	27.309	20.951.400 €
7%	31.860	24.443.300 €
8%	36.412	27.935.200 €
9%	40.963	31.427.101 €
10%	45.515	34.919.001 €

Fuente: Congreso de los Diputados y Consejería de Turismo del Gobierno Balear (2013). Elaboración propia.

8.4. Elementos a destacar

De los datos obtenidos para el año 2011, se destacan los siguientes elementos:

- 1.- En la ruta Barcelona-Menorca, cada año hay 455.000 turistas no residentes, mayoritariamente nacionales.
- 2.- Los turistas nacionales, en Menorca, gastan de media 95,9€ al día.
- 3.- Los turistas nacionales, en Menorca, tienen una estancia media de 8 días al año.
- 4.- Un aumento de un 1% del número de turistas no residentes en la ruta Barcelona-Menorca, implica un incremento del gasto de los turistas en 3,5 millones de euros.

9. Impacto turístico de precio competitivo para la ruta Menorca-Palma

9.1. Metodología

En este apartado se analiza que impacto tendría una derivación de un porcentaje de los turistas de Mallorca hacia Menorca en caso que la ruta Menorca-Palma tuviese un precio atractivo para desplazarse desde la isla de Mallorca hacia la isla de Menorca.

Para analizar este impacto se ha supuesto que un 1% de los turistas visitantes en Mallorca destinan un 10% del tiempo de su tiempo de estancia en Mallorca a desplazarse a Menorca. Una vez en Menorca, se ha supuesto que su consumo sería equivalente a los turistas en Menorca. Para poder realizar este análisis se ha tenido en cuenta la información relativa a las estadísticas turísticas de Mallorca y de Menorca del Gobierno Balear.

9.2. Datos

Según los datos de la Consejería de Turismo del Gobierno Balear, en 2011, los turistas de Mallorca fueron 8,86 millones (7,66 millones extranjeros y 1,19 millones nacionales) y su estancia media fue de 8,4 días (media entre estancia turistas nacionales y turistas extranjeros).

Según los mismos datos de la Consejería de Turismo, el gasto medio diario de turista nacionales es, para el año 2011, de 95,90€, mientras que el gasto medio diario de turista extranjero es, para el año 2011, de 103,8€, siendo el gasto medio total de 94,7€.

9.3. Resultado

Suponiendo una derivación del 1% de los turistas de Mallorca a Menorca (88.602 turistas) durante un 10% de su estancia (0,84 días), por un gasto medio, en Menorca de 94,7€, implicaría un incremento del gasto turístico en Menorca de 7M€ anuales.

	Número (en millones)	Estancia (en días)
Turistas en Mallorca	8.860.221	8,4
Derivación a Menorca (1% turistas, 10% estancia)	88.602	0,84
Gasto diario turistas en Menorca	94,70 €	
Impacto en Gasto total en Menorca	7.048.129 €	

Fuente: Consejería de Turismo del Gobierno Balear (2013). Elaboración propia.

9.4. Elementos a destacar

De los datos obtenidos para el año 2011, se destacan los siguientes elementos:

- 1.- En Mallorca, cada año hay 8,86 millones de turistas.
- 2.- La estancia media de turistas en Mallorca es de 8,4 días al año.
- 3.- Suponiendo que una ruta aérea Menorca-Palma hiciese atractivo la visita de Menorca por parte de los turistas de Mallorca, y cuantificando este supuesto en una derivación de un 1% de los turistas de Mallorca (88.602 turistas) durante un 10% de su estancia en la isla (0,84 días), se obtendría un aumento del gasto turístico en Menorca de 7 millones de euros.

10. Conclusiones del análisis comparado de OSP

De la comparativa entre los diferentes modelos de OSP en Menorca, Córcega y las Azores, se deducen las siguientes conclusiones:

- A.** La evolución del modelo de OSP en Menorca muestra un incremento de tarifas por encima del IPC, para pasajeros no residentes y un aumento cada vez superior, para pasajeros residentes con el aumento del descuento de residentes hasta el 50%.
- B.** La caída de pasajeros que sufren las rutas con OSP en Menorca no se produce en el resto de rutas con OSP del resto de Islas, que sufren el mismo impacto económico debido a la crisis.
- C.** Para todas las islas, excepto Menorca, las rutas con OSP y las rutas sin OSP tienen el mismo comportamiento. En el caso de Menorca, mientras las rutas sin OSP suben, las con OSP bajan. Este comportamiento parece indicar una distorsión de la Demanda por precios.
- D.** Para todas las islas, excepto Menorca, la principal ruta de destino, en número de pasajeros, tiene OSP. En el caso de Menorca, la principal ruta de destino es Barcelona, y no tiene OSP.
- E.** Para todas las islas, excepto Menorca, las rutas con OSP abierta, ya sea oficial, ya sea de facto, tienen precios más competitivos respecto a las rutas sin OSP, mientras que las rutas con OSP restrictivo, tienen precios superiores. En el caso de Menorca esto se produce para la ruta de Madrid, pero no para la ruta de Palma. Esta realidad es aún más sorprendente por el hecho que Madrid sólo tiene un operador, Air Nostrum; mientras que Palma tiene dos operadores (Air Nostrum y Air Berlin).
- F.** La OSP actual entre Madrid y Menorca muestra unos precios mayores durante la temporada de OSP que durante la temporada sin OSP
- G.** La evolución de los precios muestran una tendencia alcista en los precios de la ruta de Barcelona a Menorca
- H.** Los costes existentes permiten mantener unos márgenes suficientes para todas las rutas que dónde se dispone la información relativa a los costes.
- I.** Un aumento de un 1% del volumen de turistas en la ruta Menorca-Barcelona implica un incremento del gasto turístico anual de 3,5 millones de euros.
- J.** Una derivación de un 1% de los turistas de Mallorca hacia Menorca durante un 10% de su estancia en Mallorca gracias a una ruta Palma-Menorca atractiva

representaría un incremento del gasto turístico anual para Menorca de 7 millones de euros.

Por todos estos puntos, se deduce que el modelo de OSP existente en Menorca puede ser mejorable, tanto en lo que se refiere al propio modelo como a los precios que este establece.

11. Propuesta de nueva OSP para los vuelos a Menorca

11.1. Estructura del modelo de OSP

A continuación se plantea una propuesta de modelo de OSP para los vuelos de las rutas Menorca-Barcelona, Menorca-Madrid, Menorca-Palma y Menorca-Valencia.

La elección tanto de las rutas incluidas en un nuevo modelo de OSP así como el propio modelo de OSP ha sido la propuesta por la Plataforma en defensa del transporte aéreo. A partir de esta propuesta, se ha analizado su viabilidad.

Para el conjunto de rutas se propone un modelo único de OSP, con una política de precios específica para cada ruta.

Para poder definir tanto el modelo de OSP cómo los precios, se ha tenido en cuenta las conclusiones obtenidas en los capítulos anteriores, permitiendo definir el tipo de modelo de OSP, siendo el siguiente:

Tipo de modelo OSP

- **Una OSP con tarifa máxima** (modelo 2003). Los datos analizados en el Capítulo 2 muestran que el comportamiento de los precios es más estable con una tarifa máxima (modelo 2003) que con una tarifa de referencia (modelo 2008), porque los incrementos están más ligados al IPC. Por lo tanto, se propone volver a una tarifa máxima.
- **La ruta Menorca-Barcelona puede tener OSP**, ya sea porque se observa que otras islas y archipiélagos que ofrecen rutas con OSP, tienen en su ruta con mayor volumen de pasajeros con OSP, ya sea porque los precios de la ruta Menorca-Barcelona tienen un margen de beneficio muy importante, elemento socialmente reprobable en una isla con “fallos de mercado”.
- **Una OSP abierta**. Se ha observado que las OSP abiertas tienen un mejor comportamiento, tanto en precios como en demanda.
- **Una OSP con tarifa única, sin diferenciar entre residentes y no residentes**. Se ha observado que a medida que aumenta el descuento de residentes, se eleva el precio a un ritmo superior al IPC, y que los aumentos de los precios para residentes y para no residentes no tenían los mismos comportamientos, perjudicando los pasajeros no residentes, y por lo tanto, afectando gravemente el turismo de la Isla de Menorca.

Además, el potencial de un incremento de turistas nacionales no residentes es de 3,5 M€ para cada punto porcentual de incremento sólo para el caso de la ruta Barcelona-Menorca, por lo tanto se considera interesante valorar una OSP que no diferencie entre residentes y no residentes, para fomentar una mayor presencia de turistas.

- **Una OSP con tarifa única implica una revisión de la subvención del Estado por los descuentos a residentes.** Por lo tanto este modelo implicaría la posibilidad de revisar el destino final de la subvención, haciéndola beneficiable para el conjunto de pasajeros.

A partir de estas premisas, el modelo de SOP sería el siguiente:

- **Un precio de referencia que garantice el coste unitario más un margen.** Aplicando el modelo de las obras públicas, se propone un precio que garantice la cobertura del coste más un margen, siendo este de un 15%.

- **Un precio de OSP más acorde con la realidad y la voluntad de la sociedad menorquina.** A partir del precio de referencia, se propone un precio de OSP, que sea atractivo para pasajeros residentes como no residentes.

- **Compensación del precio de OSP en relación al precio de referencia.** Teniendo en cuenta que el precio de OSP puede ser inferior al precio de referencia, se propone que la diferencia sea compensada a las compañías con el montante que destina el Estado a la subvención anual para los pasajeros residentes, siendo esta, para las rutas propuestas, de 8.088.000€.

- **Límite en la compensación del precio de OSP en relación al precio de referencia.** Teniendo en cuenta que el precio de OSP puede implicar un aumento de la demanda de pasajeros, y visto que este aumento implicaría una reducción del coste por pasajero, pudiendo llegar a un nivel que el precio de OSP sea superior al precio de referencia, se propone que la compensación por parte del Estado establecida en el punto anterior tenga como límite un % de ocupación a establecer que garantice la viabilidad del negocio de las compañías aéreas pero que no aumente el volumen de subvención actual desembolsado por el Estado, que es de 8.088.000€.

11.2. Propuesta de OSP

Previo a presentar la propuesta, al querer incorporar la ruta Valencia-Menorca en la propuesta de OSP, y al no tener los costes de dicha ruta, se ha decidido que para la ruta Valencia-Menorca, los costes sean equivalentes al promedio de costes de las rutas Madrid-Menorca y Barcelona-Menorca, siendo pues los que se muestran en la siguiente tabla.

	Coste		Distancia ida y vuelta (Km)	Coste/km
	Ida/pasajero	Ida y vuelta		
Maó-Valencia (No OSP)	72,50 €	145,00 €	1.089,64	0,13 €

Fuente: Información facilitada por profesional del sector de la aviación comercial española. Elaboración propia (2013).

A partir de esta estructura, la propuesta de OSP sería la que se observa en el siguiente cuadro:

	Precio de referencia	precio de referencia	Precio OSP
	coste + 15%	Viaje de ida	Viaje de ida
Maó-Barcelona (No OSP)	0,21 €	51,75 €	52,00 €
Maó-Valencia (No OSP)	0,15 €	83,38 €	80,00 €
Maó-Madrid (OSP O)	0,17 €	115,00 €	95,00 €
Maó-Palma (OSP O)	0,32 €	46,00 €	35,00 €

Fuente: Información facilitada por profesional del sector de la aviación comercial española. Elaboración propia (2013).

En la primera columna se observa el precio de referencia por kilómetro (Coste + 15% de beneficio industrial) para un viaje de ida y vuelta.

En la segunda columna se ha convertido el precio de referencia por kilómetro a un precio de referencia por trayecto, teniendo en cuenta sólo el trayecto de ida.

En la tercera columna se ha propuesto un precio de OSP, teniendo en cuenta el precio de referencia y las propuestas de la Plataforma en defensa del transport aeri.

A continuación se ha comparado el precio de OSP con el precio de referencia, y se ha analizado la necesidad de subvención en función del total de pasajeros anuales.

	Precio OSP	Diferencia precio	Pasajeros	Compensación
	Viaje de ida	OSP vs referencia	anuales	anual
Maó-Barcelona (No OSP)	52,00 €	- 0,25 €		
Maó-Valencia (No OSP)	80,00 €	3,38 €	37.700	127.238 €
Maó-Madrid (OSP O)	95,00 €	20,00 €	262.300	5.246.000 €
Maó-Palma (OSP O)	35,00 €	11,00 €	234.500	2.579.500 €
				7.952.737 €

Fuente: Información facilitada por profesional del sector de la aviación comercial española. Elaboración propia (2013).

Lo que se observa en esta tabla es que en las rutas Menorca-Madrid, Menorca-Valencia y Menorca-Palma, el precio de OSP propuesto implica una necesidad de subvención de los precios, siendo una subvención anual de 7.952.737€, inferior a los 8.088.000€ de subvención anual para las rutas propuestas en el modelo actual de OSP y descuento de residentes.

11.3. Impacto sobre la demanda

Aunque no se dispone de datos concretos de ocupación media de las rutas analizadas, es de prever que una variación a la baja del precio debería implicar un aumento de la demanda.

De hecho, la nueva propuesta de OSP, si se compara con los precios analizados, mostraría la siguiente reducción de precios.

	Trabajo programado			Visita			Vacaciones			Trabajo Urgente		
	25/09 a 27/09			18/10 a 20/10			22/12 a 29/12			18/09 a 18/09		
	Actual	Nueva OSP	Var.	Actual	Nueva OSP	Var.	Actual	Nueva OSP	Var.	Actual	Nueva OSP	Var.
Maó-Barcelona (No OSP)	228,58 €	104,00 €	-55%	128,58 €	104,00 €	-19%	243,58 €	104,00 €	-57%	315,58 €	104,00 €	-67%
Maó-Valencia (No OSP)	344,34 €	160,00 €	-54%	400,98 €	160,00 €	-60%	251,44 €	160,00 €	-36%	833,62 €	160,00 €	-81%
Maó-Madrid (OSP O)	333,92 €	190,00 €	-43%	195,62 €	190,00 €	-3%	155,62 €	190,00 €	22%	511,86 €	190,00 €	-63%
Maó-Palma (OSP O)	153,16 €	70,00 €	-54%	135,16 €	70,00 €	-48%	109,16 €	70,00 €	-36%	211,16 €	70,00 €	-67%

Es decir, que para la ruta Menorca-Barcelona, la reducción de precio podría llegar a ser del 67%, mientras que para la ruta Menorca-Valencia, podría ser del 81%, del 63% para la ruta Menorca-Madrid y del 67% para la ruta Menorca-Palma.

Frente a una demanda elástica (es decir, sensible a la variación de los precios) como es la demanda de pasajeros en rutas aéreas, es muy probable que con esta reducción de precios la demanda aumente. Recordamos que el único dato sobre ocupación disponible es el factor de ocupación de Vueling (que es del 73,2%). En caso que la demanda aumente, implicaría una reducción del coste por pasajero, y por lo tanto un aumento del margen por pasajero para la compañía operadora.

Para evitar que el aumento de pasajeros implique una mayor subvención del Estado, en esta propuesta de modelo de OSP se propone un máximo de subvención del Estado, fijado en el importe actual (de 8.088.000€), que implica que la subvención se establecerá para un porcentaje de ocupación a definir, y que permitirá mantener un margen a la compañía aérea sin aumentar la dotación de la subvención del Estado.

Más allá de este análisis se podría descontar del precio actual de cada ruta, las tasas aéreas, que rondan entre los 15€ y los 30€ por trayecto, según aeropuerto de origen, día y hora de ruta.

11.4. Valoración

El modelo de OSP propuesto permite ofrecer un precio competitivo para los usuarios de las rutas aéreas, permitiendo, a la vez, el mantenimiento de un margen económico para las compañías aéreas operadoras.

La solución propuesta, por otra parte, frente a una demanda elástica, debería incentivar un aumento de la demanda, y por lo tanto, una reducción del coste por pasajero y un aumento del margen por pasajero para las compañías aéreas operadoras.

Por último, la solución propuesta no implica, con la demanda actual la aportación de recursos económicos adicionales por parte del Estado, sino que implica una aportación menor y con una distribución diferente de los recursos ya aportados.