CRITERIOS Y OTRAS ESPECIFICACIONES

- Este informe es de elaboración propia a partir de datos de Aena, correspondientes a **consultas a sus bases de datos en enero de 2014**. Debido al proceso de actualización de los datos puede haber pequeñas discrepancias respecto a consultas a dichas bases de datos efectuadas en un momento diferente.

- Para el **cómputo de pasajeros**, se realizan las siguientes aclaraciones:

  - Cuando se habla de pasajeros en vuelos domésticos únicamente se han tenido en cuenta las operaciones de salida, con el fin de que los datos reflejen los pasajeros realmente transportados por las compañías. Aena contabiliza el número de movimientos de pasajeros en los aeropuertos (criterio orientado a la utilización de las instalaciones aeroportuarias), no los pasajeros transportados, por lo que, de no aplicar el filtro antes mencionado, en los vuelos domésticos el pasajero transportado se contabilizaría dos veces (una como pasajero de salida y otra como pasajero de llegada en un aeropuerto nacional).

  - No obstante, en los apartados dedicados a los aeropuertos sí se ha seguido el criterio utilizado por Aena, que muestra la evolución de los movimientos de pasajeros en cada aeropuerto de la red de Aena. Se consideran como movimiento de pasajeros las salidas y llegadas en un aeropuerto español, sea cual sea su destino o procedencia (nacional o internacional).

  - Salvo que se indique lo contrario se consideran los pasajeros en vuelos comerciales (regulares y chárter).

- En cuanto a los **factores de ocupación** (F.O.), puede haber ligeras variaciones respecto a los publicados por las compañías. Estas divergencias son achacables tanto a los criterios de Aena para contabilizar los asientos ofertados (que en ocasiones no coinciden con los realmente ofertados al público por las compañías) como a la forma de estimar dichos factores de ocupación por las propias líneas aéreas (PKT/AKO en lugar de pasajeros/asientos, por ejemplo).

- Se consideran como **compañías nacionales** aquellas aerolíneas con licencia de explotación española.

- Se entiende como **ruta** la conexión entre cada par de aeropuertos entre los cuales las compañías transportan al menos mil pasajeros. Puede existir alguna discrepancia con relación a las rutas ofertadas por las compañías en sus páginas web.

- Respecto a las **compañías**, se ha considerado:

  - Easyjet se considera como la suma de Easyjet Airline Co. Ltd. y de Easyjet Switzerland.

  - Thomas Cook engloba el tráfico de Thomas Cook Airlines UK, Thomas Cook Airlines Scandinav y Thomas Cook Airlines Belgium.

  - Transavia engloba a todas las empresas de grupo.

  - Se estima que el grupo Tuifly está formado por Hapag Lloyd, Tuifly GmbH, Tuifly Nordic ,Tui Airlines Nederland y Jetair fly (Tui Airlines Belgium) y Jet4you.

  - El grupo Binter: Binter Canarias, Naysa y Canair. Se estima que estas dos últimas compañías forman parte del grupo desde julio de 2010 y mayo de 2012.

  - En Lufthansa se engloba el tráfico de Dutsche Lufthansa, A.G. y Lufthansa Italia, S.P.A.

CRITERIOS Y OTRAS ESPECIFICACIONES

- El **concepto de compañía de bajo coste** está en constante revisión y en ocasiones los modelos de negocio de las diferentes compañías hacen que sean difíciles de clasificar. En este estudio se han considerado como compañías de bajo coste aquellas que operan en España y según nuestro criterio, cumplen con las características principales del modelo. Se enumeran a continuación:

AER LINGUS	JET2.COM LIMITED	TRANSAVIA HOLLAND
AIR BERLIN	JET4YOU	TUI AIRLINES NEDERLAND
ARKEFLY	JETAIR FLY (TUI AIRLINES BELGIUM)	TUIFLY GMBH, LANGENHAGEN
BLUE AIR TRANSPORT AERIAN	MONARCH AIRLINES	TUIFLY NORDIC AB
EASYJET SWITZERLAND	NIKI LUFTFAHRT	VOLOTEA
EASYJET AIRLINES	NORWEGIAN AIR SHUTTLE	VUELING AIRLINES
GERMANWINGS GMBH	RYANAIR LTD.	WIZZ AIR HUNGARY
HELVETIC AIRWAYS	THOMSON AIRWAYS LIMITED	WIZZ AIR UKRAINE
IBERIA EXPRESS	TRANSAVIA COM FRANCE	