

MEMORIA DEL TRABAJO DE FIN DE GRADO

**EL IMPACTO ECONÓMICO DEL COVID-19 EN LAS EMPRESAS
DE TRANSPORTE AÉREO DE PASAJEROS MÁS
REPRESENTATIVAS EN CANARIAS.**

**THE ECONOMIC IMPACT OF COVID-19 ON THE MOST
REPRESENTATIVE PASSENGER AIR TRANSPORT COMPANIES IN
THE CANARY ISLANDS.**

Autores:

Pedro Jorge Berruezo Suárez. (79075630C)

Sanan Badalov. (Y3641188A)

Tutora.

Ana Lorenza González Pérez.

**GRADO EN CONTABILIDAD Y FINANZAS, FACULTAD DE ECONOMÍA, EMPRESA Y
TURISMO.**

Curso académico 2021/2022

Convocatoria de julio.

En San Cristóbal de la Laguna, el 14 de julio de 2022.

RESUMEN.

La crisis económica debido a la pandemia de COVID – 19, de alcance mundial, ha sido la más intensa registrada después de la Segunda Guerra Mundial. Canarias, región ultraperiférica de la Unión Europea, ha sido una de las más afectadas debido a su especialización económica en el sector turístico y, en consecuencia y considerando su situación geográfica, a la importancia del transporte aéreo en su supervivencia económica. En este contexto, el objetivo de nuestro trabajo ha sido conocer los cambios económico-financieros sufridos por las empresas más representativas del transporte aéreo de pasajeros durante el año de la pandemia, 2020, a través del análisis financiero de sus cuentas anuales.

Palabras claves: COVID-19, Impacto Económico, Solvencia, Deudas.

ABSTRACT.

The economic crisis caused by the worldwide pandemic COVID-19 may be considered one of the most intense recession since the WWII. The Canary Islands, an ultra-peripheral region of the European Union, have been among the hardest hit because of their economic specialisation in the tourism sector, thus the geographical position and the relevance of air transport for economic survival are important to be considered. In this context, the aim of this paper was to investigate the economic and financial developments of the most representative air passenger transport companies in the pandemic year, 2020, through a financial analysis of their annual statements.

Key words: COVID-19, Economic Impact, Solvency, Debts.

ÍNDICE.

Introducción.....	6.
1-Capítulo: Consecuencias en las economías española y canaria del COVID 19, con especial referencia al impacto en el transporte aéreo.	
1.1- El impacto económico del COVID 19 en España.....	7
1.2.El impacto económico del COVID 19 en Canarias y la importancia del transporte aéreo para las islas.....	10
2- Capítulo: Análisis económico y financiero de las empresas de transporte aéreo más representativas en Canarias.	
2.1-Metodología.....	13
2.2-Resultado del análisis económico financiero.....	14
2.2.1- Importe de la cifra neta de negocio.....	14
2.2.2- Gastos de personal.....	14
2.2.3- Beneficio antes de impuestos, intereses, depreciaciones y amortizaciones.....	15
2.2.4- Fondo de maniobra.....	16
2.2.5- Ratio de liquidez.....	17
2.2.6- Ratio de tesorería.....	18
2.2.7- Periodo medio de pago.....	18
2.2.8- Ratio de rotación del activo.....	19
2.2.9- Ratio de endeudamiento.....	20
2.2.10- Rentabilidad económica.....	21
2.2.11- Rentabilidad financiera.....	21
2.3- Cuadro comparativo de los resultados de las aerolíneas.....	22
Conclusiones.....	23
Bibliografía.....	24
Anexos.	

ÍNDICE DE GRÁFICAS.

1.- Capítulo.

Gráfica 1. Variación del PIB español, desde 2010 hasta 2020.....	7
Gráfica 1.1. Variación del PIB Per Cápita español, desde 2010 hasta 2020.....	8
Gráfica 1.2. Variación de empresas inscritas en la S.S. de España en diciembre de 2020 respecto de 2019.....	8
Gráfica 1.3. Tráfico aéreo a nivel nacional.....	9
Gráfica 1.4. Tráfico aéreo de pasajeros a nivel internacional.....	9
Gráfica 1.5. PIB en Canarias desde 2015 hasta 2020.....	10
Gráfica 1.6. PIB per cápita desde 2015 hasta 2020.....	10
Gráfica 1.7. Comparación del PIB per cápita Canario con la media de España.....	11
Gráfica 1.8. Empresas inscritas en la S.S. en Canarias desde 2015 hasta 2020.....	11
Gráfica 1.9. Entradas + salidas de pasajeros por vía aérea en Canarias en 2021 y 2020 respecto a 2019.....	12

2.-Capítulo.

Gráfica 2. Variación de los importes de la cifra neta de negocio de las aerolíneas en 2020 respecto al 2019.....	14
Gráfica 2.1. Variación de los importes del gasto de personal de las aerolíneas en 2020 respecto al 2019.....	15
Gráfico 2.2. Variación del EBITDA de las aerolíneas en 2020 respecto al 2019.....	15
Gráfica 2.3. Variación del fondo de maniobra de las aerolíneas en 2020 respecto a 2019.....	16
Gráfica 2.4. Liquidez de las aerolíneas en 2020 respecto a 2019.....	17
Gráfica 2.5. Tesorería de las aerolíneas en 2020 respecto a 2019.....	18
Gráfica 2.6. Periodo medio de pago a proveedores en días, en 2020.....	19
Gráfica 2.7. Rotación del activo de las aerolíneas en 2020 respecto a 2019.....	19
Gráfica 2.8. Endeudamiento de las aerolíneas en 2020 respecto al 2019.....	20
Gráfica 2.9. Rentabilidad económica de las aerolíneas en 2020 respecto al 2019.....	21
Gráfica 2.10. Rentabilidad financiera de las aerolíneas en 2020 respecto al 2019.....	22

INTRODUCCIÓN.

La pandemia de la COVID-19, de origen en Wuhan, China, se transformó en una crisis global que casi paralizó la economía mundial en 2020. A partir de 2021, los países con un mayor nivel de vacunación comenzaron a levantar las restricciones por la pandemia, y han ido progresivamente reanudando la actividad económica con interrupciones por nuevas variantes del virus, aunque, en estos momentos el impacto económico de la guerra Rusia – Ucrania apunta a que se retrasará aún más la recuperación económica iniciada débilmente en 2021.

El cese o ralentización de las actividades económicas y las restricciones a la movilidad, que tenían el fin de frenar la pandemia, se tradujo en una recesión de la economía a nivel internacional, siendo ésta, según el Banco Mundial (2020) “la peor recesión desde la Segunda Guerra Mundial y la primera vez, desde 1870 en que tantas economías experimentarían una disminución del producto per cápita”,

El año 2020 cerró con una contracción del PIB mundial del -3,29%, (Banco Mundial, 2021), mientras que el PIB de las economías avanzadas se contrajo en un -4,6 % en 2020, y en los países emergentes y en vías de desarrollo se contrajeron en -1,7%, “siendo su primera contracción como grupo en 60 años” (Banco Mundial, 2020).

Estas caídas de las economías en 2020 provocaron una disminución de la renta per cápita a nivel mundial del -4,27% (Banco Mundial, 2021), lo que desembocó en la pobreza extrema de millones de personas sobre todo en los países cuyas economías dependen principalmente del comercio internacional y del turismo.

Poco a poco se fueron incorporando medidas nacionales de contención lo que mejoró la situación inicial, dentro de lo posible, desde mediados del 2020 hasta la actualidad, generando como resultado un repunte de la actividad económica en 2021, pero sin lograr la recuperación económica que se pretendía, con un crecimiento del PIB mundial del 5%, un crecimiento del 5,5% para los países de economías avanzadas y de un 6,3% para los países con economías emergentes y en desarrollo (Banco mundial 2021), pero aun teniendo este crecimiento económico mundial positivo, no podemos olvidarnos de las cargas de las deudas contraídas y de las desigualdades en las rentas.

En la actualidad, vivimos en una situación de incertidumbre extrema, y no solo por la pandemia, sino también por el conflicto entre Rusia y Ucrania. La OCDE (2022) prevé que la actividad mundial crecerá en 2022 un 3,5%, y el BCE (2022), prevé una desaceleración de la recuperación en la zona euro, con un crecimiento del PIB del 3,7% para 2022 y del 2,8% en 2023 respecto al 4,2% y al 2,9% que fueron estimados con anterioridad al conflicto Ucrania/Rusia en diciembre de 2021.

Este conflicto, aún presente, ha tenido unos efectos inmediatos muy notorios en el aumento de costes, debido a las subidas de los precios de la energía eléctrica y combustibles, y por el alza de los precios del gas y petróleo, lo que a su vez han producido incrementos importantes en el resto de los bienes y servicios de consumo. Además, a este aumento de precios hay que sumarle las dificultades en el abastecimiento de cereales, como trigo y maíz, y de insumos, como los fertilizantes, que se importaban de Ucrania y Rusia, ya que son los principales exportadores.

El objetivo de este trabajo es tratar de analizar los cambios económicos y financieros que ha sufrido el sector del transporte aéreo de pasajeros en Canarias en el transcurso de la crisis sanitaria COVID 19. Para ello se ha estructurado este trabajo en dos capítulos. En el primero veremos el impacto económico de lo sucedido durante el COVID 19 en España y Canarias, Junto la importancia en la economía canaria del transporte aéreo de pasajeros. Y en el segundo capítulo analizaremos las cuentas anuales de las empresas más representativas del transporte aéreo de pasajeros en Canarias, donde podremos ver el efecto de la pandemia en la solvencia y rentabilidad de las empresas.

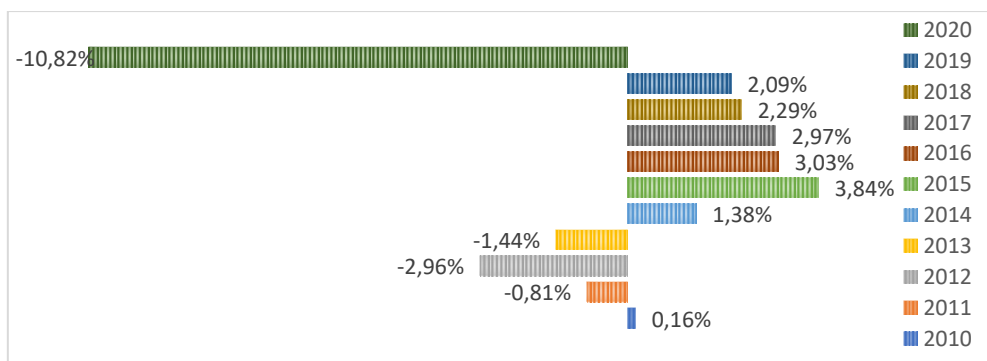
1.-CAPÍTULO: CONSECUENCIAS EN LAS ECONOMÍAS ESPAÑOLA Y CANARIA DEL COVID 19, CON ESPECIAL REFERENCIA AL IMPACTO EN EL TRANSPORTE AÉREO.

1.1 - EL IMPACTO ECONÓMICO DEL COVID 19 EN ESPAÑA.

El 15 de marzo de 2020 se instauró en España el estado de alarma con la primera ola de la pandemia COVID 19, se tomaron medidas de contención contra el virus y se estableció un período de cuarentena a nivel general, con el objetivo de reducir la saturación hospitalaria. Estas medidas de contención produjeron unos efectos drásticos en términos sociales además de consecuencias muy severas en el ámbito económico en España. El 28 de abril de 2020 el gobierno anunció el Plan de desconfinamiento de España, que consistía en cuatro fases en las que se reducen de manera gradual las limitaciones del confinamiento (Moncloa, 2020). Con ello, se establecieron niveles graduales, siendo el cuarto el más restrictivo de ellos, con el objetivo de ir disminuyendo de fases hasta llegar a la nueva normalidad, denominado escenario cero. El 21 de junio de 2020 se levantó la cuarentena, comenzó la “nueva normalidad” y se devolvió a las comunidades autónomas las competencias para el control de la pandemia.

La paralización de la economía tuvo un impacto crítico sobre el PIB español, ya que durante el confinamiento solo se realizaron las actividades consideradas de primera necesidad. Una vez delegada las competencias normativas a las autonomías, se produjo una reactivación de la actividad económica muy lastrada por la paralización sufrida hasta el momento. Según datos del Banco mundial (2021) el PIB de España tuvo una contracción del 10,82%, siendo la mayor caída sufrida entre los países de la Unión Europea, (gráfica 1.).

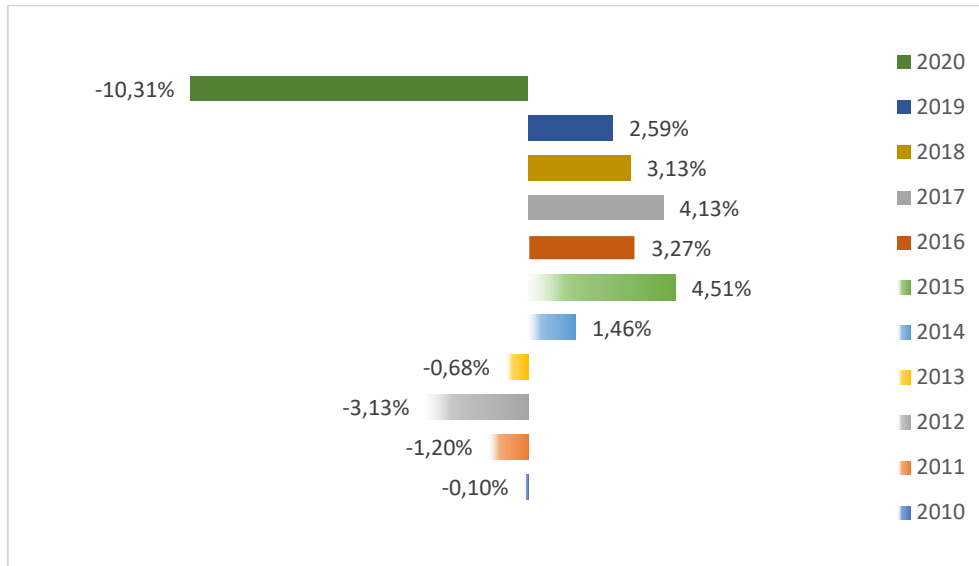
Gráfica 1. Variación del PIB español, desde 2010 hasta 2020.



Fuente: Banco Mundial, (datos extraídos 18 de marzo de 2022). Elaboración propia.

Y no solo el PIB fue lo único que se contrajo en proporciones drásticas, sino que también lo hizo el PIB per cápita, que registró una disminución de 10,31% (gráfica 1.1).

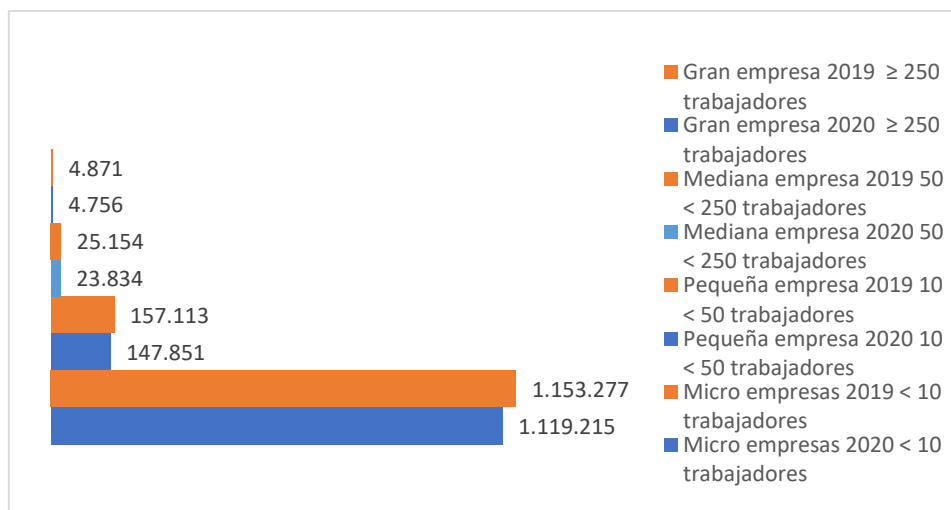
Gráfica 1.1. Variación del PIB Per Cápita español, desde 2010 hasta 2020.



Fuente: Instituto Nacional de Estadística, (datos extraídos 18 de marzo de 2022). Elaboración propia.

La parada de la actividad económica provocó que muchas PYMES españolas, sin músculo financiero, no pudieran hacer frente a esta situación de crisis, y las que sobrevivieron tuvieron graves problemas financieros en el ejercicio económico de 2020 (gráfica 1.2). En “España las PYMES representan el 99,8% del tejido empresarial” (COPYME, 2020) y proporcionan según datos de Eurostat (2021), el 71,8% del empleo privado generado por la economía española. Estos datos ponen de relieve la importancia de las ayudas a las pymes para que la economía y el empleo no se depriman.

Gráfica 1.2. Variación de empresas inscritas en la S.S. de España en diciembre de 2020 respecto de 2019.

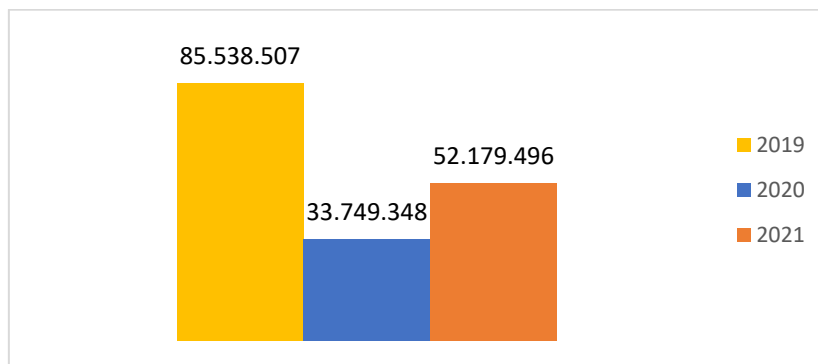


Fuente: Ministerio de Trabajo y Economía Social (datos extraídos 18 de marzo de 2022). Elaboración propia.

Según los datos de la Seguridad Social, en diciembre de 2020 se produjo un descenso del 3,3% de empresas dadas de alta con respecto a 2019 y, suponiendo una variación en términos absolutos de 44.759 empresas menos, teniendo una mayor incidencia en las empresas de 1 a 2 trabajadores que disminuyeron en 16.756 respecto a diciembre de 2019.

El desplome del PIB en España ha sido debido especialmente a la caída del turismo, que desapareció prácticamente en 2020, durante el confinamiento y, posteriormente, con las restricciones a la movilidad en España y en los países de origen de los turistas procedentes del extranjero. Esta caída de las actividades turísticas se fue trasladando al resto de actividades económicas a través de las interrelaciones sectoriales que existen en las economías desarrolladas. Podemos ver un claro ejemplo (gráficos 1.3 y 1.4) de la caída del tráfico aéreo nacional e internacional de pasajeros en 2020 y 2021 en España, producidos por las restricciones del COVID 19.

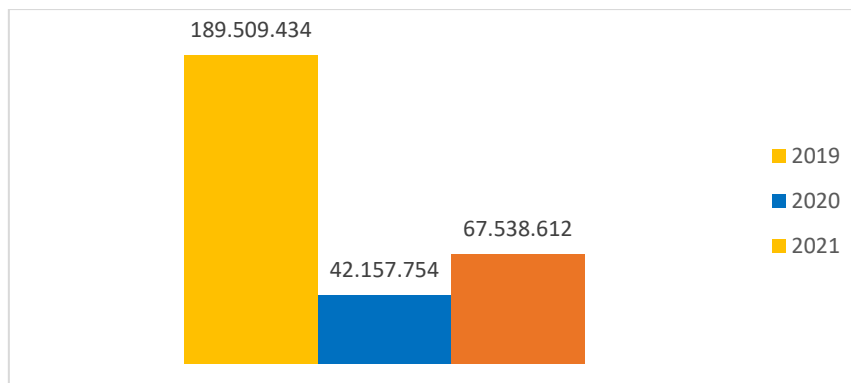
Gráfica 1.3. Tráfico aéreo a nivel nacional.



Fuente: Ministerio de Transporte, Movilidad y Agenda Urbana (datos extraídos el 18 de marzo de 2022). Elaboración propia.

Como podemos observar en el gráfico 1.3, la gigantesca contracción de entradas y salidas de pasajeros a nivel nacional sufrió un gran desplome respecto a 2019, que fue un año bueno para el turismo nacional, teniendo una variación porcentual para 2020 de -60,54% y para el 2021 de -39%.

Gráfica 1.4. Tráfico aéreo de pasajeros a nivel internacional.



Fuente: Ministerio de Transporte, Movilidad y Agenda Urbana (datos extraídos el 18 de marzo de 2022). Elaboración propia.

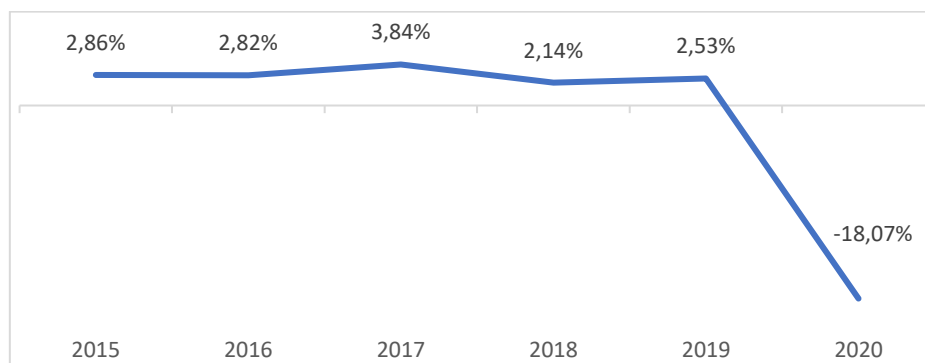
A nivel internacional también se puede apreciar la gran disminución con respecto a 2019 de las entradas y salidas de pasajeros, teniendo una variación porcentual para 2020 de -77,75% y para el 2021 de -64,36% respectivamente.

Según la Cuenta Satélite del Turismo en España (INE), el turismo en España en 2019 representó un 12,4% del PIB, y en 2020 tan solo un 5,5% del PIB, siendo éste el porcentaje más bajo desde 2010, año en que comienza la serie publicada por el INE, que revela el fuerte impacto que la pandemia de COVID 19 ha tenido en el turismo y, en consecuencia, en la economía española.

1.2.- EL IMPACTO ECONÓMICO DEL COVID 19 EN CANARIAS Y LA IMPORTANCIA DEL TRANSPORTE AÉREO PARA LAS ISLAS.

Las islas Canarias se caracterizan por obtener la mayor parte de sus ingresos del sector terciario o sector servicios. Partiendo del conocimiento de esta fuerte dependencia, se observó la mayor contracción de la economía canaria en 2020 producida por las medidas de contención de la pandemia COVID-19. Este duro golpe situó a las islas Canarias como una de las comunidades autónomas más afectadas económicamente por las restricciones del virus junto con las islas Baleares, agravando todo ello el hecho insular.

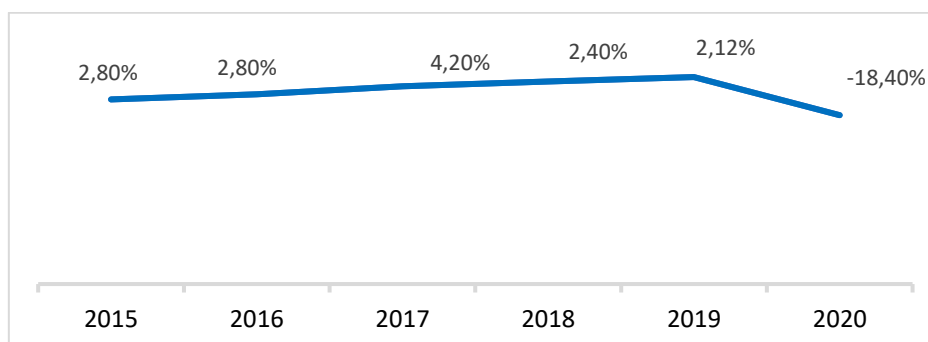
Gráfica 1.5. PIB en Canarias desde 2015 hasta 2020.



Fuente: Instituto Canario de Estadística, (datos extraídos el 01 de abril de 2022). Elaboración propia.

Este lapso en la economía provocó que el PIB de la comunidad autónoma de Canarias se redujera drásticamente, según datos del Instituto Canario de Estadística (2021), en un 18,07% (gráfica 1.5), siendo esta la mayor contracción sufrida por el archipiélago canario.

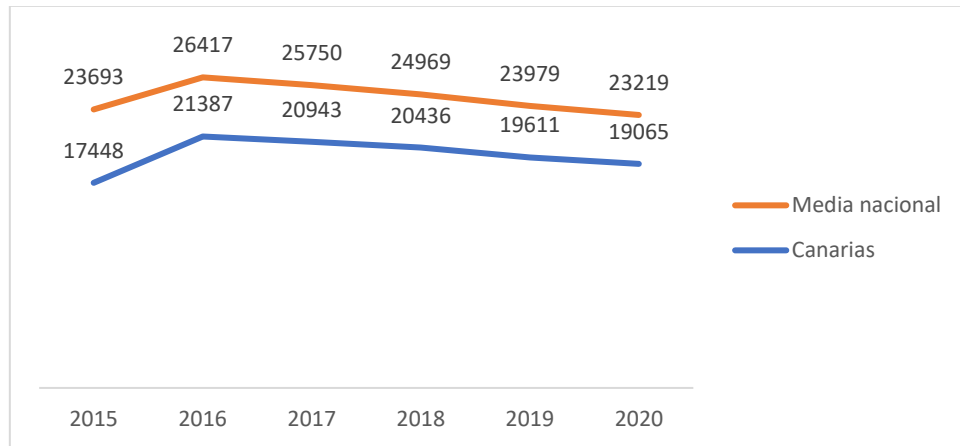
Gráfica 1.6. PIB per cápita desde 2015 hasta 2020.



Fuente: Instituto Nacional de Estadística, (datos extraídos 01 de abril de 2022). Elaboración propia.

En Canarias el PIB per cápita experimento una severa caída según los datos del INE (2021) del 18,42% (gráfica 1.6), aunque en términos del PIB per cápita, Canarias normalmente se posiciona por debajo de la media nacional teniendo unas diferencias sostenidas a lo largo del tiempo (gráfica 1.7).

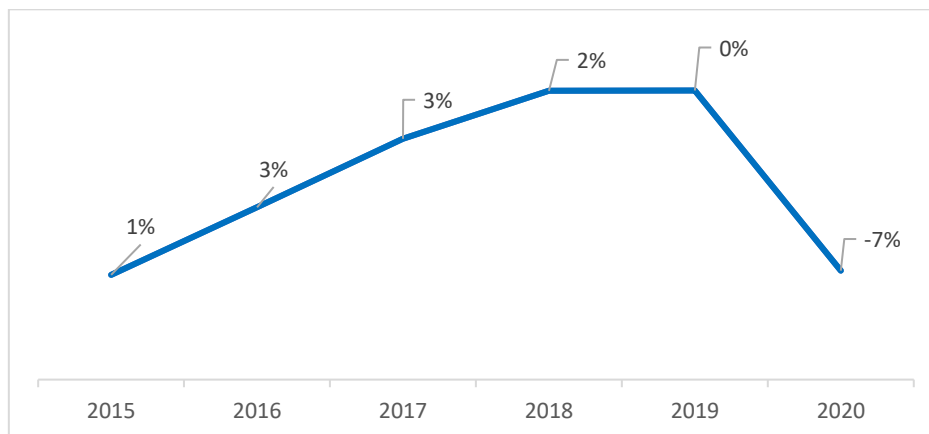
Gráfica 1.7. Comparación del PIB per cápita Canario con la media de España en valores absolutos.



Fuente: Instituto Nacional de Estadística, (datos extraídos 01 de abril de 2022). Elaboración propia.

Otro de los desplomes más significativos que se registró en Canarias fue el número de empresas inscritas en la Seguridad Social, que según los datos proporcionados por el ISTAC (2021) presentó un decrecimiento de 7% anual (gráfica 1.7) en 2020 respecto al 2019, teniendo una variación en términos absolutos de 4228 empresas menos, siendo esta la mayor caída a nivel regional.

Gráfica 1.8. Empresas inscritas en la S.S. en Canarias desde 2015 hasta 2020.



Fuente: Instituto Canarios de Estadística, (datos extraídos el 01 de abril de 2022). Elaboración propia.

A todo esto, hay que sumarle la naturaleza de Archipiélago ultraperiférico, debido a las limitaciones estructurales de la insularidad y extrema lejanía con el continente europeo, que supone una elevada dependencia de las importaciones, que se han visto encarecidas por el aumento de los precios de los fletes y los cuellos de botella en las cadenas de suministros en 2021.

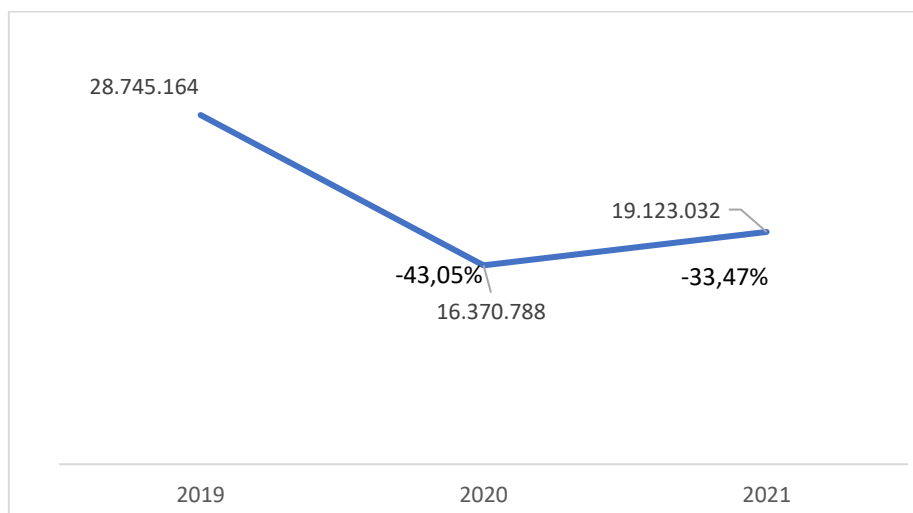
Estos efectos negativos en la economía canaria tuvieron una incidencia directa en el sector terciario, perjudicando principalmente a los motores económicos de las islas como son, el turismo, el transporte, la hostelería y el pequeño comercio, siendo estos los que tienen una mayor

interrelación sectorial. Como ya mencionamos en el párrafo anterior Canarias es ultraperiférica por lo que depende del transporte marítimo y aéreo, principalmente, tanto para abastecerse de suministros como para producir ingresos derivados del turismo.

El turismo en Canarias, según datos proporcionados por IMPACTUR (2020), en 2019 representó el 33% del PIB canario y proporcionó 36,5% del empleo total en Canarias, apreciando una disminución considerable en 2020, pasando a representar 17,8% del PIB canario y un 22,9% del empleo total en Canarias.

Lógicamente, de estos datos, se desprende la necesidad y la dependencia de una red de transporte, sobre todo, aéreo, que mantenga y permita el flujo de turistas a las islas Canarias. Es aquí donde radica la premisa de la importancia del transporte aéreo de las islas como fundamento básico y motor de la economía canaria.

Gráfica 1.9. Entradas + salidas de pasajeros por vía aérea en Canarias en 2021 y 2020 respecto a 2019.



Fuente: Ministerio de Transporte, Movilidad y Agenda Urbana (datos extraídos el 01 de abril de 2022). Elaboración propia.

Según los datos del Ministerio de Transporte, Movilidad y Agenda Urbana (2022), Canarias presentó en 2020 una disminución de 12.374.376 personas que entran y salen mediante el transporte aéreo respecto a 2019 (gráfica 1.8).

Estos niveles de descenso en la movilidad a través del transporte aéreo de pasajeros provocados por las restricciones del COVID-19 fue la principal consecuencia de que la economía canaria se viera lastrada en proporciones drásticas, siendo esta la mayor caída registrada frente a otras crisis, incluso el nivel de movilidad del transporte aéreo de pasajeros registrado en tiempos PRECOVID sigue siendo inferior en comparación a las anteriores crisis.

2- CAPÍTULO: ANÁLISIS ECONÓMICO Y FINANCIERO DE LAS EMPRESAS DE TRANSPORTE AÉREO MÁS REPRESENTATIVAS EN CANARIAS.

2.1-METODOLOGÍA.

La metodología empleada para el desarrollo de este trabajo está basada en métodos cuantitativos, concretamente en el análisis de los estados financieros, con la metodología daremos respuesta a las variaciones económicas y financieras sufridas por las aerolíneas en Canarias tras el paso de la pandemia en 2020. Para ello, hemos seleccionado una muestra de las aerolíneas más representativas en el Archipiélago, de las cuales hemos obtenido las cuentas anuales de 2019 y 2020, proporcionadas por el Registro Mercantil de Santa Cruz de Tenerife a través del Departamento de Economía, Contabilidad y Finanzas de la ULL.

Dichas compañías aéreas son: Binter Canarias S.A., Vueling Airlines S.A. y Air Europa línea aérea S.A.

El área del análisis está centrado en el balance y en la cuenta de pérdidas y ganancias.

El balance refleja la situación actual en la que se encuentra una empresa y este está compuesto por la estructura económica y la estructura financiera, la cual nos dará información de cómo han financiado la estructura económica, y el pérdidas y ganancias nos indica de forma general sobre el volumen de los ingresos y gastos producidos en un ejercicio económico.

Estas cuentas anuales las hemos tratado con, análisis horizontales mediante tasas de variación, análisis verticales mediante porcentajes, ratios de endeudamiento, ratios de solvencia, ratios de liquidez, fondo de maniobra, periodos medios de pago, ratios de rentabilidad económica y financiera.

Para el tratamiento de los datos hemos utilizado como herramienta el Microsoft Excel.

Estos datos que hemos obtenido del análisis de dichas cuentas anuales se han plasmado en gráficas, las cuales representan una visión intuitiva del impacto económico que ha tenido el COVID 19 en las aerolíneas más representativas en Canarias, dichas gráficas están acompañadas de las interpretaciones de los resultados obtenidos.

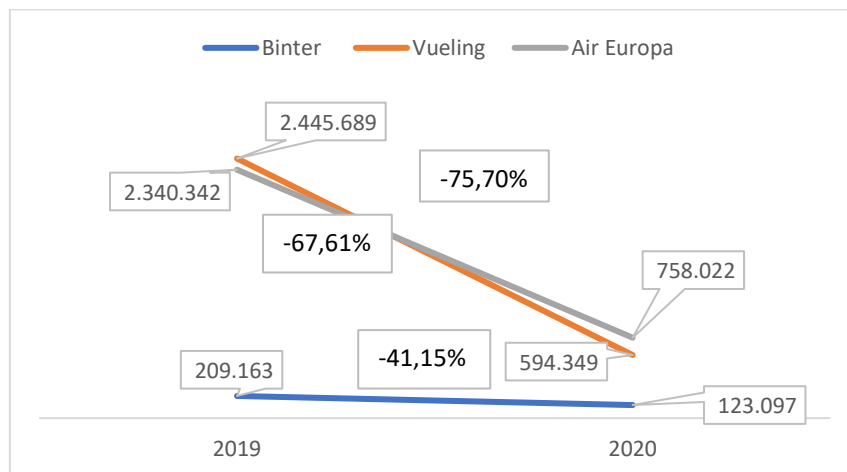
La forma de interpretar los datos obtenidos dependerá del área analizada, cuando hablamos de valores absolutos estos estarán interpretados en unidades monetarias en miles de euros, otra forma de interpretación se ha representado en tanto por uno, para facilitar la comprensión y, por último, en variaciones porcentuales.

2.2-RESULTADO DEL ANÁLISIS ECONÓMICO FINANCIERO.

2.2.1.-Importe de la cifra neta de negocio.

El importe neto de la cifra de negocios en las aerolíneas seleccionadas está compuesto únicamente por las prestaciones de servicios, podemos observar en el gráfico 1.9 el severo decremento que experimentaron las tres aerolíneas en su cifra de negocio debido a las restricciones impuestas para paliar la crisis sanitaria del COVID-19.

Gráfica 2. Variación de los importes de la cifra neta de negocio de las aerolíneas en 2020 respecto al 2019.



Fuente: cuentas anuales de Binter Canarias, Vueling Airlines y Air Europa línea aérea (datos extraídos el 21/04/2022). Elaboración propia.

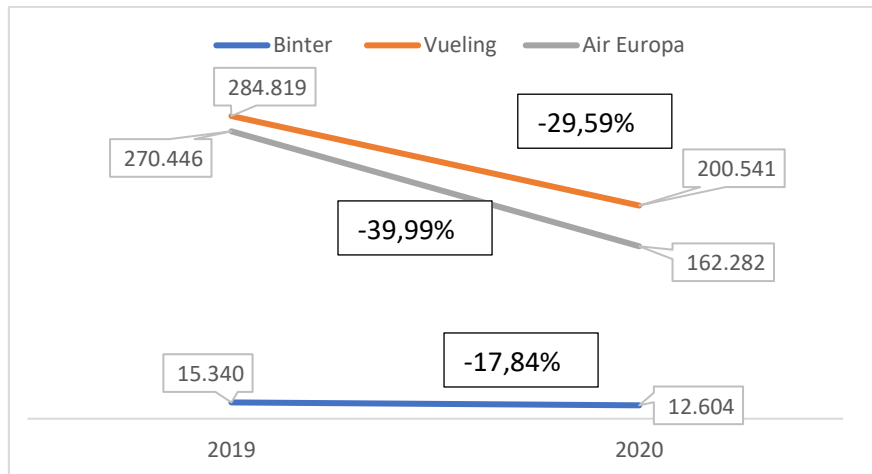
Observando el gráfico 2, podemos ver que el mayor golpe de este parón en la actividad lo ha sufrido la aerolínea de Vueling perdiendo un volumen en prestaciones de servicios del 75,70 % en 2020 respecto a 2019 y suponiendo en valores absolutos una variación en miles de euros de -1.851.340, para Air Europa como segunda más afectada en este periodo experimento decremento de la cifra de negocio del 67,61% siendo esta disminución en valores absolutos en miles de euros de 1.582.320, en comparativa con Vueling y Air Europa, Binter se sitúa como la menos afectada por las restricciones teniendo una disminución de la cifra de negocios del 41,15% representado esta variación en términos absolutos en miles de euros de -86.066.

2.2.2.-Gastos de personal.

En este gráfico 2.1, Podemos ver la relación que existe entre ingresos y gastos, al producirse estas paradas y limitaciones en la actividad, los gastos también disminuyeron, pero en este caso el deceso proporcional de los gastos de personal es muy inferior al que se han producido en los ingresos por prestaciones de servicios.

Cabe destacar que una parte de los costes de personal fueron cubiertos por el gobierno mediante los Expediente de Regulación Temporal de Empleo (ERTE), que consiste en que la empresa suspende los contratos de trabajo de manera temporal.

Grafica 2.1. Variación de los importes del gasto de personal de las aerolíneas en 2020 respecto al 2019.



Fuente: cuentas anuales de Binter Canarias, Vueling Airlines y Air Europa línea aérea (datos extraídos el 21/04/2022). Elaboración propia.

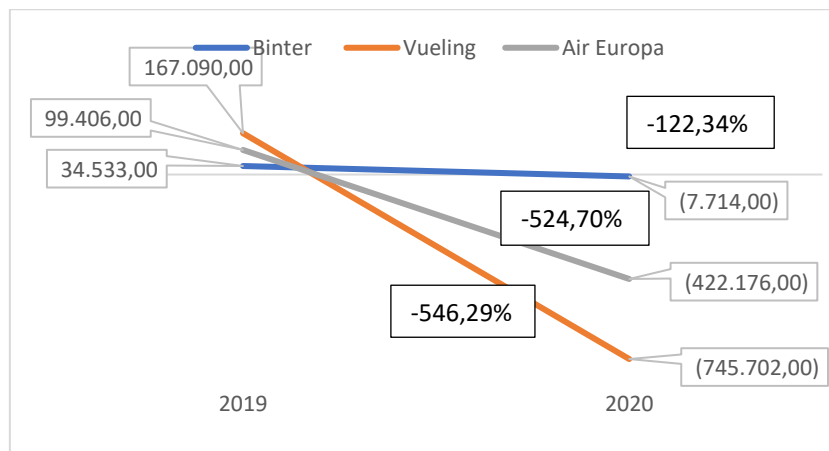
Como podemos observar en la gráfica 2.1, la aerolínea que mayor reducción de gastos de personal tuvo en 2020 respecto a 2019 es Air Europa, experimentando una variación de -39,99% siendo esta en valores absolutos en miles de euro de -108.164, en segundo lugar, Vueling presentando una variación para este periodo de -29,59% y suponiendo esta en valores absolutos en miles de euros -84.278, en tercer lugar, Binter con una variación de -17,84% y en términos absolutos en miles de euros de -2.736.

En esta gráfica 2, también podemos observar que Binter no presenta las mismas cargas de personal que las otras aerolíneas de la selección, ya Binter a pesar de ser una S.A. tienen una dimensión inferior en comparación con estas compañías.

2.2.3.- Beneficio antes de impuestos, intereses, depreciaciones y amortizaciones.

Mediante la gráfica 2.2. podemos observar el beneficio bruto de explotación obtenido por cada una de las aerolíneas de la muestra mediante el EBITDA.

Gráfico 2.2. Variación del EBITDA de las aerolíneas en 2020 respecto al 2019.



Fuente: cuentas anuales de Binter Canarias, Vueling Airlines y Air Europa línea aérea (datos extraídos el 21/04/2022). Elaboración propia.

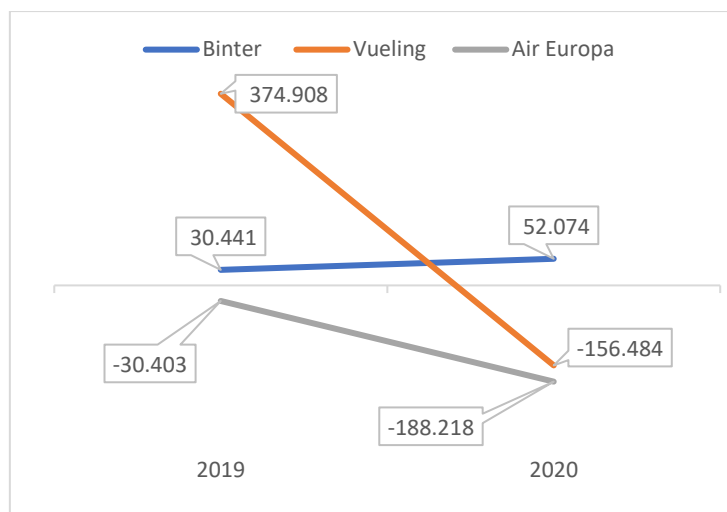
Como vemos en el gráfico 2.2, la aerolínea más afectada en su beneficio bruto de explotación es Vueling que experimento en 2020 una variación de -546,29% respecto a 2019 y suponiendo está disminución en términos absolutos en miles de euros de 912.792, para Air Europa también represento una variación considerable del beneficio bruto de explotación, siendo esta de -524,70% y en valores absolutos en miles de euros de -521.582, la situación para Binter tampoco fue positiva, experimentando una variación de -122,34% y repuntando un decremento en valor absoluto de 42.247.

En este resultado obtenido (gráfica 2.1) se puede apreciar con claridad el impacto que tuvo el COVID-19 en la economía de las aerolíneas debido a las medidas de restricción adoptadas en 2020, en cual no indica que ninguna de estas empresas en este periodo es rentable ya que sus resultados son negativos y aun no ha pasado por el descuento de las amortizaciones, depreciaciones e intereses.

2.2.4.- Fondo de maniobra.

El fondo de maniobra, también conocido como capital circulante o working capital, mide la parte de la inversión a corto plazo que pudiera estar financiada con créditos y si el proceso productivo se realiza con regularidad, la liquidez que se genera a través del activo corriente pudiera hacer frente al pago de las obligaciones que vayan surgiendo.

Gráfica 2.3. Variación del fondo de maniobra de las aerolíneas en 2020 respecto a 2019.



Fuente: cuentas anuales de Binter Canarias, Vueling Airlines y Air Europa línea aérea (datos extraídos el 21/04/2022). Elaboración propia.

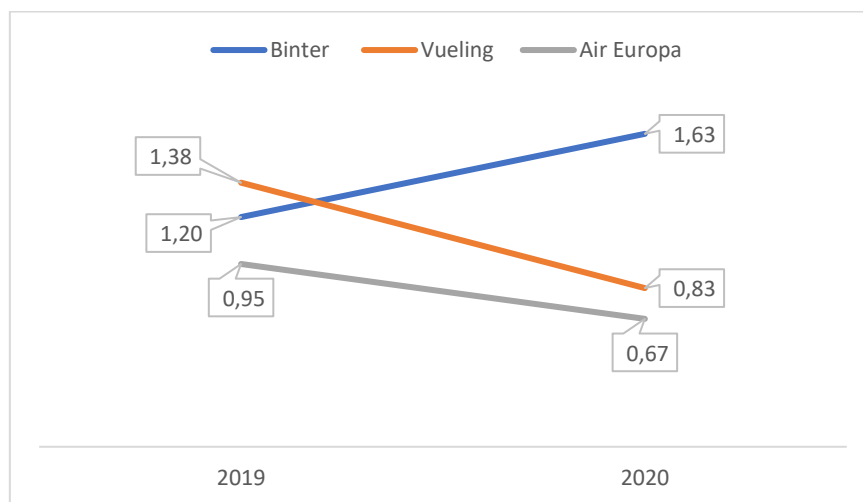
Como podemos apreciar en el gráfico 2.3, las aerolíneas han experimentado fuertes decrementos en sus activos corrientes, principalmente en la disminución de las partidas de clientes, deudores y otras cuentas a cobrar y del efectivo y otros activos líquidos equivalentes, y no solo por este decrecimiento del activo corriente da un fondo de maniobra negativo, sino que también, se a pronunciado más a la baja dicho fondo de maniobra por el aumento del pasivo corriente en las partidas de provisiones, por si hubieran despidos procedentes poder pagar las indemnizaciones y el aumento de las deudas a corto plazo para poder hacer frente a sus pagos inmediatos y también para agarrar liquidez.

Vueling experimento una caída en 2020 de -156.484 miles de euros respecto al 2019 que poseía de fondo de maniobra 374.908 miles de euros, para Air Europa que ya plasmaba en 2019 un fondo de maniobra negativo con -30.403 miles de euros disminuyendo aun más en 2020 hasta los -188.218 miles de euros, para Binter este 2020 tuvo otro color en cuanto a fondo de maniobra, ya que consiguió aumentarlo, pasando de un 2019 con 30.403 miles de euros a 52.074 miles de euros, y esto se debió a que Binter tomo acciones, como reclasificar la deuda de corto a largo plazo y los créditos añadidos que obtuvo en el ejercicio 2020 fueron a largo plazo, de ahí que su capital circulante a corto plazo se incrementara.

2.2.5.-Ratio de liquidez.

Esta ratio representa la expresión relativa del fondo de maniobra. Sus valores muestran la cantidad de inversión a corto plazo que ha realizado la empresa por cada euro que han financiado a corto plazo.

Gráfica 2.4. Liquidez de las aerolíneas en 2020 respecto a 2019.



Fuente: cuentas anuales de Binter Canarias, Vueling Airlines y Air Europa línea aérea (datos extraídos el 21/04/2022). Elaboración propia.

En el gráfico 2.4, podemos ver la liquidez que presenta cada aerolínea, esta ratio cuando se sitúa por debajo de 1 indica un fondo de maniobra negativo como ya vimos en el gráfico 2.2 y además nos indica que para Vueling y Air Europa que deberían negociar financiación a la largo plazo o tratar de negociar con las existentes un periodo mayor de pago, esto sería lo general, pero no podemos perder de vista que nos encontramos en el ejercicio 2020 con las limitaciones y restricciones a la actividad debido a la pandemia.

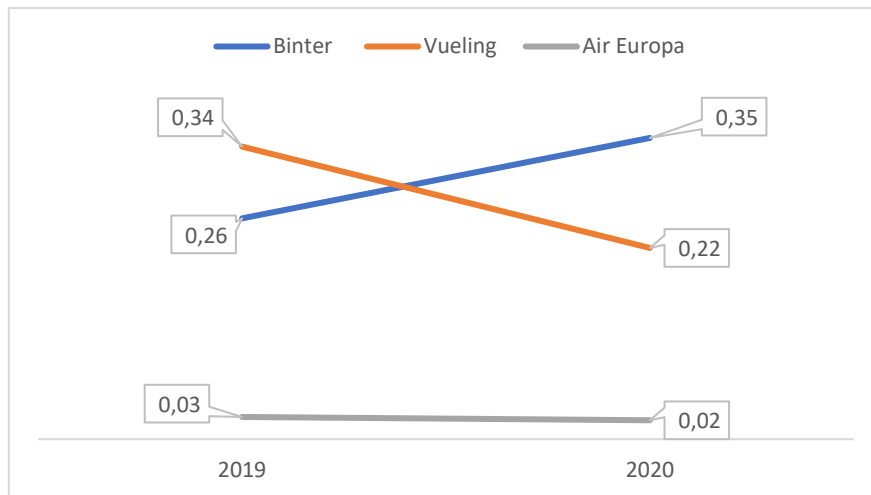
Dichas limitaciones provocaron severos problemas de liquidez para Vueling y Air Europa, ya que se sitúan en 2020 con un ratio de liquidez de 0,83 para Vueling y 0,67 para Air Europa respecto al 2019 que presentaron un ratio de 1,38 y 0,95 respectivamente.

Como ya mencionamos en el gráfico 2.2, Binter obtuvo un crecimiento de su fondo de maniobra y como consecuencia también aumento su ratio de liquidez en 2020, siendo este de 1,63 puntos porcentuales respecto al 2019 que presentó 1,20 puntos porcentuales.

2.2.6.-Ratio de tesorería.

Este ratio nos indica como de capaces somos para devolver parte de la deuda a corto plazo, ya que la ecuación nace de dividir la tesorería entre el pasivo corriente. Como regla general un buen ratio de tesorería oscila entre un 0,20 hasta 0,40, ya que no es aconsejable tener un ratio de tesorería muy elevado porque genera activos ociosos y lo ideal es invertirlos en activos financieros que se puedan hacer líquidos relativamente rápidos, por si hubiera necesidad de afrontar pagos imprevisto.

Gráfica 2.5. Tesorería de las aerolíneas en 2020 respecto a 2019.



Fuente: cuentas anuales de Binter Canarias, Vueling Airlines y Air Europa línea aérea (datos extraídos el 21/04/2022). Elaboración propia.

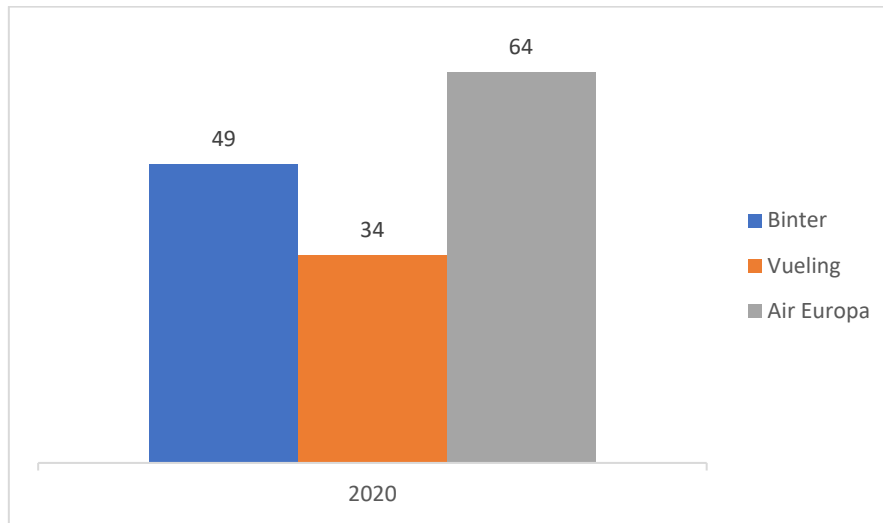
Observando el gráfico 2.5 podemos ver que Vueling y Binter presentan un ratio de tesorería situado dentro de los estándares teóricos, para Binter en el ejercicio 2020 se produce un aumento de dicho ratio, debido a lo anteriormente mencionado, pasando de 0,26 puntos porcentuales en 2019 a un 0,35 en 2020, para Vueling se aprecia un decremento de este ratio, situándose en 2020 en 0,22 puntos porcentuales respecto a 2019 que presentó un ratio de tesorería de 0,34 puntos porcentuales, en el caso de Air Europa en los periodos analizados, lleva una tendencia de este ratio muy baja, y la disminución de este ratio apenas varia, siendo esta variación del 0,01 puntos porcentuales en 2020 respecto a 2019.

Cabe destacar que las aerolíneas presentan en sus balances inversiones financieras tanto a largo como a corto, operaciones de cobertura, inversiones en empresas del grupo etc.

2.2.7.- Periodo medio de pago.

El periodo medio de pago es el tiempo que por término medio transcurre desde la adquisición de las materias hasta su pago a los proveedores, con este índice se quiere conseguir una medida temporal de la financiación obtenida de los acreedores comerciales.

Gráfica 2.6. Periodo medio de pago a proveedores en días, en 2020.



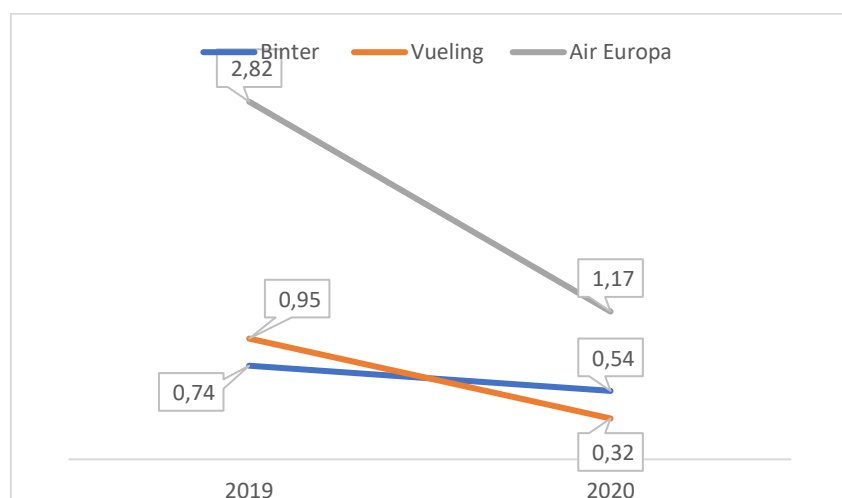
Fuente: cuentas anuales de Binter Canarias, Vueling Airlines y Air Europa línea aérea (datos extraídos el 21/04/2022). Elaboración propia.

En el gráfico 2.6, podemos ver los distintos plazos de pago que presenta cada aerolínea en 2020 (dichos datos los hemos obtenido de la memoria de cada aerolínea), siendo Air Europa la que mayor plazo de crédito presenta respecto a las otras dos aerolíneas, siendo el periodo medio de pago de 64 días, este plazo representó para Air Europa una excelente negociación con sus proveedores/acreedores comerciales, para Binter el plazo medio de pago en 2020 fue de 49 días y para Vueling de 34 días.

2.2.8.- Ratio de rotación del activo.

En el Gráfico 2.7, podemos observar el aprovechamiento de los activos de las aerolíneas a través de la rotación del activo, la rotación del activo total es un ratio que mide cuanto se vende teniendo en cuenta la cantidad invertida, es decir, mide en qué sentido la inversión de la empresa está ayudando a generar ingresos en el ejercicio. La rotación del activo permite valorar el grado de adecuación del volumen de la actividad respecto a la inversión realizada en el activo.

Gráfica 2.7. Rotación del activo de las aerolíneas en 2020 respecto a 2019.



Fuente: cuentas anuales de Binter Canarias, Vueling Airlines y Air Europa línea aérea (datos extraídos el 21/04/2022). Elaboración propia.

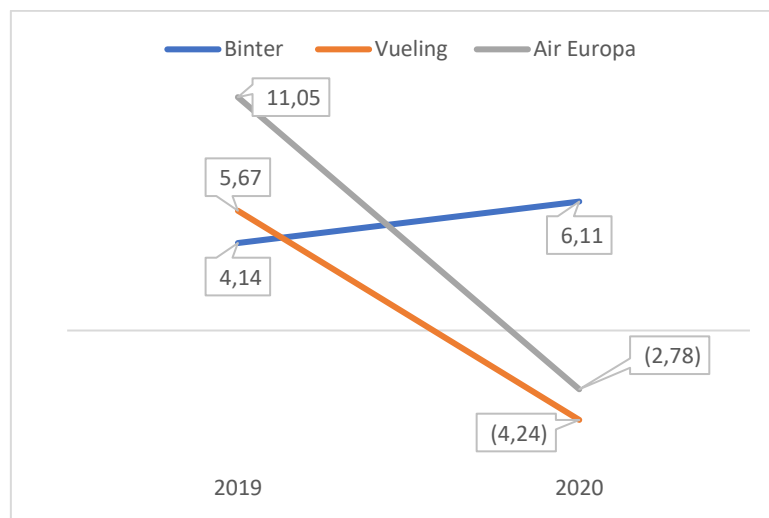
Según vemos en el gráfico 2.7, las aerolíneas presentaron disminuciones en la rotación del activo en 2020 respecto a 2019, estos descensos se producen por una disminución de la cifra de negocios y también por la disminución en menor proporción del activo, concretamente en las partidas de clientes y otros deudores a cobrar, dichas disminuciones fueron producidas por las restricciones a la actividad para la contención de la pandemia COVID-19.

Observando los datos obtenidos en la gráfica 2.7, podemos ver que la mayor variación sufrida por este ratio fue para Air Europa, pasando de un ratio de 2,82 puntos porcentuales a 1,17 en 2019, aunque Vueling presento una variación inferior que Air Europa, es la que obtuvo una peor rotación del activo en 2020 ya que de las tres aerolíneas era la más próxima a 0, pasando de un 2019 con 0,95 puntos porcentuales a 0,32 en 2020, Binter fue la que menos variación de este ratio presento en 2020, disminuyendo de 0,74 puntos porcentuales en 2019 a 0,54 en 2020.

2.2.9.-Ratio de endeudamiento.

El ratio de endeudamiento valora el peso que tiene el pasivo total respecto al patrimonio neto, es decir, la relación que existe entre fondos propios y fondos ajenos en la financiación de la empresa. Con el ratio de endeudamiento podemos analizar el riesgo financiero de la empresa y determinar cuál es el importe de los recursos ajenos que conforman la estructura de financiación.

Gráfica 2.8. Endeudamiento de las aerolíneas en 2020 respecto al 2019.



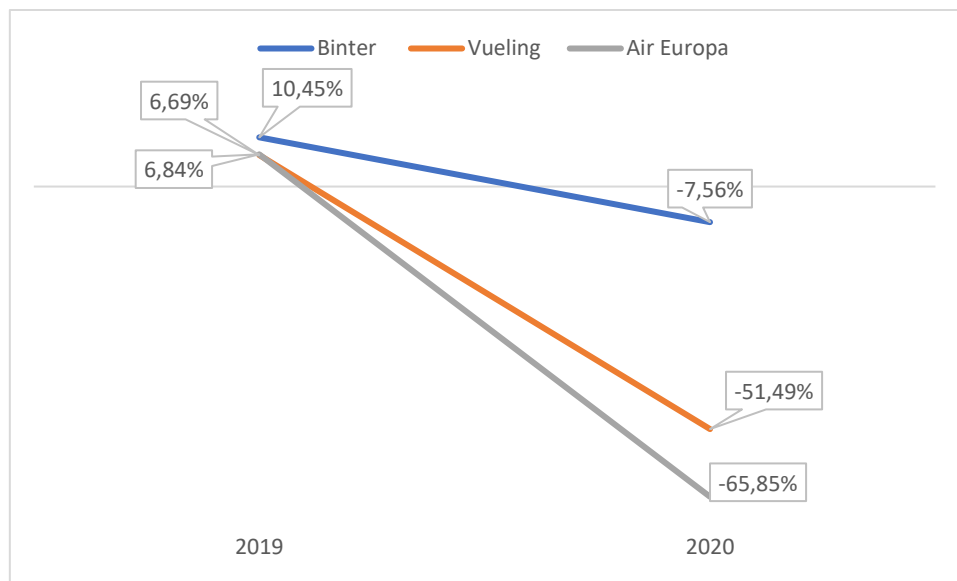
Fuente: cuentas anuales de Binter Canarias, Vueling Airlines y Air Europa línea aérea (datos extraídos el 21/04/2022). Elaboración propia.

En el gráfico 2.8, podemos observar que Vueling y Air Europa presentaron un endeudamiento negativo, lo que esto quiere decir que para el ejercicio 2020 las aerolíneas no contaban con financiación propia, ya que presentaron un patrimonio neto negativo debido al resultado del ejercicio negativo obtenido en 2020, y por lo tanto su financiación fue puramente externa, para Binter se produjo un aumento de la financiación externa en 2020, pasando de estarse financiando en 2019 con 414€ de financiación externa por cada 100€ de financiación propia a 611€ de financiación externa por cada 100€ de financiación propia en 2020.

2.2.10.-Rentabilidad económica.

La rentabilidad económica mide la capacidad que tiene la empresa para remunerar a los capitales, ya sean propios o ajenos; sin embargo, una de sus características es que no tiene en cuenta la estructura de financiación de esta. Como es lógico, a mayor valor del ratio, mayor eficiencia en la gestión de los recursos. También la eficiencia de una empresa mide la relación entre los recursos utilizados y los logros conseguidos en el desarrollo de la actividad. Un mayor valor de este ratio significaría que la empresa es capaz de obtener más beneficios con los recursos empleados.

Gráfica 2.9. Rentabilidad económica de las aerolíneas en 2020 respecto al 2019.



Fuente: cuentas anuales de Binter Canarias, Vueling Airlines y Air Europa línea aérea (datos extraídos el 21/04/2022). Elaboración propia.

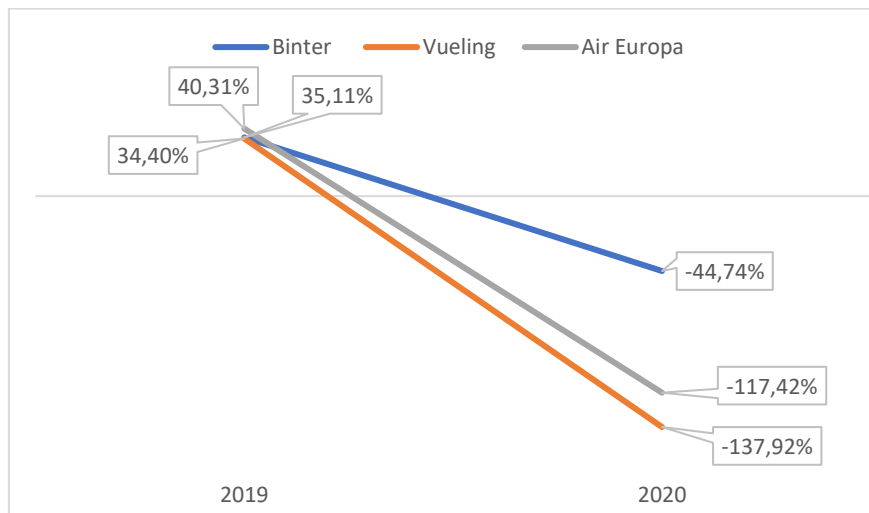
Como podemos ver en la gráfica 2.9, las aerolíneas experimentaron en 2020 una rentabilidad económica negativa, puesto que las tres presentaron un resultado de explotación operativo (ROE) negativo, debido a que su estructura de costes fue mayor que los ingresos proporcionados por la actividad.

La aerolínea que menor variación presentó en 2020 fue Binter, que pasó de tener en 2019 una RE de 10,45% a un -7,56% en 2020, Vueling y Air Europa experimentaron una gigantesca reducción de la RE, Vueling pasó de una RE de 6,69% en 2019 a un -51,49% en 2020 y Air Europa de 6,84% en 2019 a un -65,85% en 2020.

2.2.11.-Rentabilidad financiera.

La rentabilidad financiera o de los recursos propios, mide la influencia de los recursos propios en resultado que la empresa presenta en cada ejercicio económico, es decir, la capacidad efectiva para remunerar los capitales que les son confiados por sus accionistas.

Gráfica 2.10. Rentabilidad financiera de las aerolíneas en 2020 respecto al 2019.



Fuente: cuentas anuales de Binter Canarias, Vueling Airlines y Air Europa línea aérea (datos extraídos el 21/04/2022). Elaboración propia.

Como vemos en el gráfico 2.10, las aerolíneas mostraron una rentabilidad financiera negativa y como ya mencionamos anteriormente en el punto 2.2.9, esto se debió a que el resultado del ejercicio fuese negativo y que el coste medio de la deuda se incrementara, por lo que en 2020 los accionistas no se vieron remunerados.

Air Europa pasó de tener una RF de 40,31% 2019 a un -117,42% en 2020, Binter de 35,11% en 2019 a un -44,74% en 2020, Vueling de 34,40% en 2019 a un -137,92% en 2020 siendo esta la que sufrió la mayor variación de la RF respecto a Air Europa y Binter.

Con los datos anteriormente mencionados podemos ver el fuerte impacto económico que tuvo el COVID-19 debido a los parones en la actividad y las restricciones adoptadas para la contención de la pandemia dejando a las aerolíneas de la muestra unos resultados de empobrecimiento.

2.3- Cuadro comparativo de los resultados de las aerolíneas.

Ratios	Binter			Vueling			Air Europa		
	2019	2020	Variación	2019	2020	Variación	2019	2020	Variación
Importe neto de la CN	209.163	123.097	-41,15%	2.445.689	594.349	-75,70%	2.340.342	758.022	-67,61%
Gastos de personal	15.340	12.604	-17,84%	284.819	200.541	-29,59%	270.446	162.282	-39,99%
EDBITA	34.533	7.714	-122,34%	167.090	745.702	-546,29%	99.406	422.176	-524,70%
Fondo de maniobra	30.441	52.074	71,07%	374.908	156.484	-141,74%	30.403	188.218	-519,08%
Liquidez	1,20	1,63	36,23%	1,38	0,83	-39,91%	0,95	0,67	-30,02%
Tesorería	0,26	0,35	36,42%	0,34	0,22	-34,63%	0,03	0,02	-14,85%
Periodo medio de pago		49			34			64	
Rotación del activo	0,74	0,54	-26,88%	0,95	0,32	-66,16%	2,82	1,17	-58,69%
Endeudamiento	4,14	6,11	47,40%	5,67	4,24	-174,65%	11,05	2,78	-125,19%
Rentabilidad económica	10,45%	-7,56%	-172,37%	6,69%	-51,49%	-869,69%	6,84%	-65,85%	-1062,11%
Rentabilidad financiera	35,11%	-44,74%	-227,43%	34,40%	-137,92%	-500,92%	40,31%	-117,42%	-391,30%

Fuente: cuentas anuales de Binter Canarias, Vueling Airlines y Air Europa línea aérea (datos extraídos el 21/04/2022). Elaboración propia.

CONCLUSIONES.

A modo de cierre, podemos señalar que las medidas tomadas para la contención de la pandemia no fueron muy acertadas, ya que España actuó con una política reactiva, en vez de ir tomando medidas preventivas que se anticiparan a la llegada del virus y que el impacto no fuera tan drástico, es decir, ir implantando cierres y limitaciones restrictivas con los países que ya se sabían que estaban sufriendo la pandemia, para intentar lograr disminuir el duro golpe que el virus proporcionó y pasar a tener una situación más controlada; Es cierto que el impacto sanitario y económico seguiría siendo enorme, pero con una política de actuación preventiva creemos que el golpe tanto económico como sanitario no hubiera sido tan caótico, ya que nos estaríamos preparando antes de su llegada, de modo que las pérdidas económicas podrían ir distribuyéndose entre los sectores de manera gradual sin llegar a tener una caída tan extrema, de este modo muchas PYMES que desaparecieron por no tener músculo financiero podrían haber sobrevivido, ofreciéndoles de antemano prestamos ICO de salvaguarda para tratar de garantizar su supervivencia, por la parte sanitaria, los ciudadanos hubieran recibido más información sobre la realidad y la peligrosidad del virus, medidas de cómo actuar, de cómo hacer vida a un menor riesgo, ir limitando las aglomeraciones de masas como festivales, locales de ocio etc. Todo ello antes de que el virus estuviera ya de forma masiva en el país, pensamos que hubiera sido una ventaja la actuación preventiva e ir tomando medidas de manera anticipada para tratar de no llegar al periodo tan largo de cuarentena que asestó un duro golpe a la economía española.

Cabe destacar la relevancia que tiene el sector del transporte aéreo de pasajeros que se vio extremadamente afectado por las medidas adoptadas para la contención de la pandemia; Como ya vimos en el capítulo dos con los resultados obtenidos, en el cual pudimos observar el impacto económico sufrido por las aerolíneas, las tres compañías se empobrecieron como muestran las respectivas rentabilidades económicas y financiera, y para el caso de Vueling y Air Europa se ha provocado una descapitalización ya que obtuvieron patrimonios netos negativos, aquí no solo jugo un papel determinante las medidas adoptadas por el gobierno, sino también el papel de la gestión empresarial, como pudimos ver en el epígrafe 2.2.4, Binter tomo acciones para que su liquidez no se viera tan perjudica, la gestión empresarial negoció su deudas a corto plazo para largo y aumento la financiación a largo plazo, de modo que inyectó liquidez y disminuyó deuda a corto de ahí que su fondo de maniobra fuera positivo y mayor que en 2019, no obstante las otras dos aerolíneas no tuvieron tanta acción inmediata, esto podría deberse a su dimensión como grandes empresas y lo disperso que este el poder de dirección, es decir, de los responsables de tomar acciones que produzcan cambios relevantes, no solo las medidas adoptadas en la gestión empresarial a modo de reacción fue lo que provoco esta pérdida económica abismal, también se debe al modelo de negocio y las cargas de los costes fijos, algo difícil de variar a corto plazo.

Sin embargo, se debe seguir trabajando en modelos de acción para futuras pandemia/guerras tanto a nivel de gestión empresarial como por parte del gobierno para tratar de que el impacto económico/sanitario sea el mínimo posible, y tener un cierto control, aunque los escenarios puedan ser poco previsible al menos tener un plan de acción.

BIBLIOGRAFÍA.

Banco Mundial, Comunicado de prensa, (el 08 de junio de 2020), “La COVID-19 (coronavirus) hunde a la economía mundial en la peor recesión desde la Segunda Guerra Mundial” recuperado el 16 marzo de 2022, de <https://www.bancomundial.org/es/news/press-release/2020/06/08/covid-19-to-plunge-global-economy-into-worst-recession-since-world-war-ii>

Banco Mundial. Datos BCM (en 2021), “Crecimiento del PIB mundial (anual%)”, recuperado el 16 marzo de 2022, de <https://datos.bancomundial.org/indicador/NY.GDP.MKTP.KD.ZG>

Banco Mundial. Datos BCM (en 2021), “Crecimiento del PIB per cápita (% anual)”, recuperado 16 de marzo 2022, de <https://datos.bancomundial.org/indicador/NY.GDP.PCAP.KD.ZG>

Banco Mundial. Informe de 2021, “Perspectivas Económicas Mundiales”, recuperado el 16 de marzo de 2022, de <https://www.bancomundial.org/es/publication/global-economic-prospects>

BDE. Informe del Banco de España, (el 11 de febrero de 2021) “Evolución económica y financiera de España durante la crisis del COVID-19”, recuperado el 16 de marzo de 2022, de <https://www.bde.es/ff/webbde/GAP/Secciones/SalaPrensa/IntervencionesPublicas/DirectoresGenerales/economia/arce110221.pdf>

Caixa Bank. Artículo (el 16 de abril de 2020), “El coronavirus contagia a los mercados y la política monetaria actúa de urgencia”, recuperado el 16 de marzo de 2022, de <https://www.caixabankresearch.com/es/economia-y-mercados/mercados-financieros/coronavirus-contagia-mercados-y-politica-monetaria-actua>

CEOE. Estudio de visión y propuesta (febrero de 2019) “El transporte aéreo: aportación a la economía española y propuesta para la mejora de su competitividad”, recuperado el 19 de marzo de 2022, de https://www.ceoe.es/sites/ceoe-corporativo/files/content/file/2019/11/11/1/transporte_aereo_aportacion_economia_espanola.pdf

COPYME. Artículo (del 10 de diciembre de 2020), “La Pequeña y Mediana Empresa (PYME) desempeña un papel fundamental en el crecimiento económico, el empleo y el fomento de la competitividad”, recuperado el 18 de marzo de 2022, de <https://copyme.es/la-pequena-y-mediana-empresa-pyme-desempena-un-papel-fundamental-en-el-crecimiento-economico-el-empleo-y-el-fomento-de-la-competitividad/>

Datos macro. Banco de datos (en 2021) “PIB de España “Producto Interior Bruto” recuperado el 18 de marzo de 2022, de <https://datosmacro.expansion.com/pib/espana>

El Boletín. Artículo (el 01 de junio de 2020), “Las pymes generan casi un 72% del empleo en España”, recuperado el 21 de marzo de 2022, de <https://www.elboletin.com/las-pymes-generan-casi-un-72-del-empleo-en-espana/>

El Confidencial. Artículo redactado por Á. Moreno (el 02 de febrero de 2020), “¿Comparamos un avión? Los fondos ven oro en el 'leasing' aéreo: 8% de rentabilidad”, recuperado el 01 de mayo de 2022, de https://www.elconfidencial.com/mercados/2020-02-02/fondos-oro-leasing-aereo-rentabilidad_2420616/

El Diario. Artículo redactado por Daniel Yebra (el 17 de marzo de 2022), “La OCDE cree que la respuesta fiscal de la eurozona reducirá el golpe de la guerra en el crecimiento”, recuperado el 23 de marzo de 2022, de https://www.eldiario.es/economia/ocde-cree-respuesta-fiscal-eurozona-reducira-golpe-guerra-crecimiento-medio-punto-0-9_1_8838196.html

El Economista. Artículo redactado por Ignacio Flores (el 08 de diciembre de 2021), “La caída del PIB per cápita de España dobla el promedio de la UE en la crisis”, recuperado el 19 de marzo de 2022, de <https://www.eleconomista.es/economia/noticias/11512889/12/21/La-caida-del-PIB-per-capita-de-Espana-dobla-el-promedio-de-la-UE-en-la-crisis.html>

El Economista. Artículo redactado por María Medinilla (el 28 de enero de 2022), “La economía española creció un 5% en 2021, el mayor aumento en 21 años pero por debajo de la previsión del Gobierno”, recuperado el 21 de marzo de 2022, de <https://www.eleconomista.es/economia/noticias/11588817/01/22/La-economia-espanola-crecio-un-5-en-2021-el-mayor-aumento-desde-el-2000-aunque-por-debajo-de-la-prevision-del-Gobierno-.html>

El Independiente. Artículo redactado por Alba Asenjo Domínguez (el 17 de marzo de 2022), “La OCDE prevé una inflación mundial del 6,7% por la guerra”, recuperado el 18 de mayo de 2022, de <https://www.elindependiente.com/economia/2022/03/17/la-ocde-preve-una-inflacion-mundial-del-67-por-la-guerra/>

Exceltur. (en 2020), “Estudio del impacto económico del turismo sobre la economía y el empleo de las islas canarias”, recuperado el 19 de mayo de 2022, de <https://www.exceltur.org/wp-content/uploads/2022/02/IMPACTUR-Canarias-2020.pdf>

FOMENTO. Base de datos del Ministerios de Transporte, Movilidad y Agenda Urbana (en 2022) “Trafico por aeropuerto de entrada + salidas de Canarias”, recuperado el 25 de marzo de 2022, de <https://www.fomento.gob.es/BE/?nivel=2&orden=03000000>

Hostelur. Artículo (de 18 de marzo de 2022), “La economía ralentiza su crecimiento en el mundo pero esquiva la recesión”, recuperado el 01 de mayo de 2022, de <https://www.hostelur.com/150570-la-economia-ralentiza-su-crecimiento-en-el-mundo-pero-esquiva-la-recesion.html>

INE. Base de datos del Instituto Nacional de Estadística (en 2022) “PIB por CCAA de la serie 2000 a 2020”, recuperado el 01 de abril de 2022, de https://www.ine.es/dynqs/INEbase/es/operacion.htm?c=Estadistica_C&cid=1254736167628&menu=resultados&idp=1254735576581

EUROPEAN COMMISSION. (en 2021) “Estudio sobre el impacto de la pandemia COVID 19 en las regiones ultraperiféricas” recuperado el 19 de abril de 2022, de https://ec.europa.eu/regional_policy/sources/policy/themes/outermost_regions/pdf/covid19_or_canary_islands_es.pdf

ISTAC. Datos estadísticos (en 2022) “Empresas inscritas en las Seguridad Social en Canarias, de la serie 2019 a 2020”, recuperado el 01 de abril de 2022, de <https://www3.gobiernodecanarias.org/istac/statistical->

visualizer/visualizer/data.html?resourceType=query&agencyId=ISTAC&resourceId=E58028A_00001&multidatasetId=ISTAC:E58028A_000006#visualization/line

ISTAC. Datos estadísticos (en 2021) “PIB en Canarias de la serie 2019 a 2020”, recuperado el 01 de abril de 2022, de <http://www.gobiernodecanarias.org/istac/jaxi-istac/tabla.do>

La Moncloa. Comunicado del consejo de ministros (el 28 de abril de 2020) “Plan de desescalada”, recuperado el 04 de abril de 2022, de <https://www.lamoncloa.gob.es/consejodem ministros/Paginas/enlaces/280420-enlace-desescalada.aspx>

La Moncloa. Comunicado del presidente Pedro Sánchez (el 18 de junio de 2020) “El Gobierno fortalece el turismo con un Plan estratégico de 4.262 millones de euros”, recuperado el 09 de junio de 2022, de <https://www.lamoncloa.gob.es/presidente/actividades/Paginas/2020/180620-sanchezturismo.aspx>

MITES. Datos estadísticos (en 2022) “Empresas inscritas en la Seguridad Social en España, de la serie 2019 a 2020” recuperado el 01 de abril de 2022, de <https://www.mites.gob.es/estadisticas/emp/welcome.htm>

OECD. Artículo (en junio de 2022) “Perspectivas económicas” recuperado el 09 de junio de 2022, de <https://www.oecd.org/economic-outlook/>