

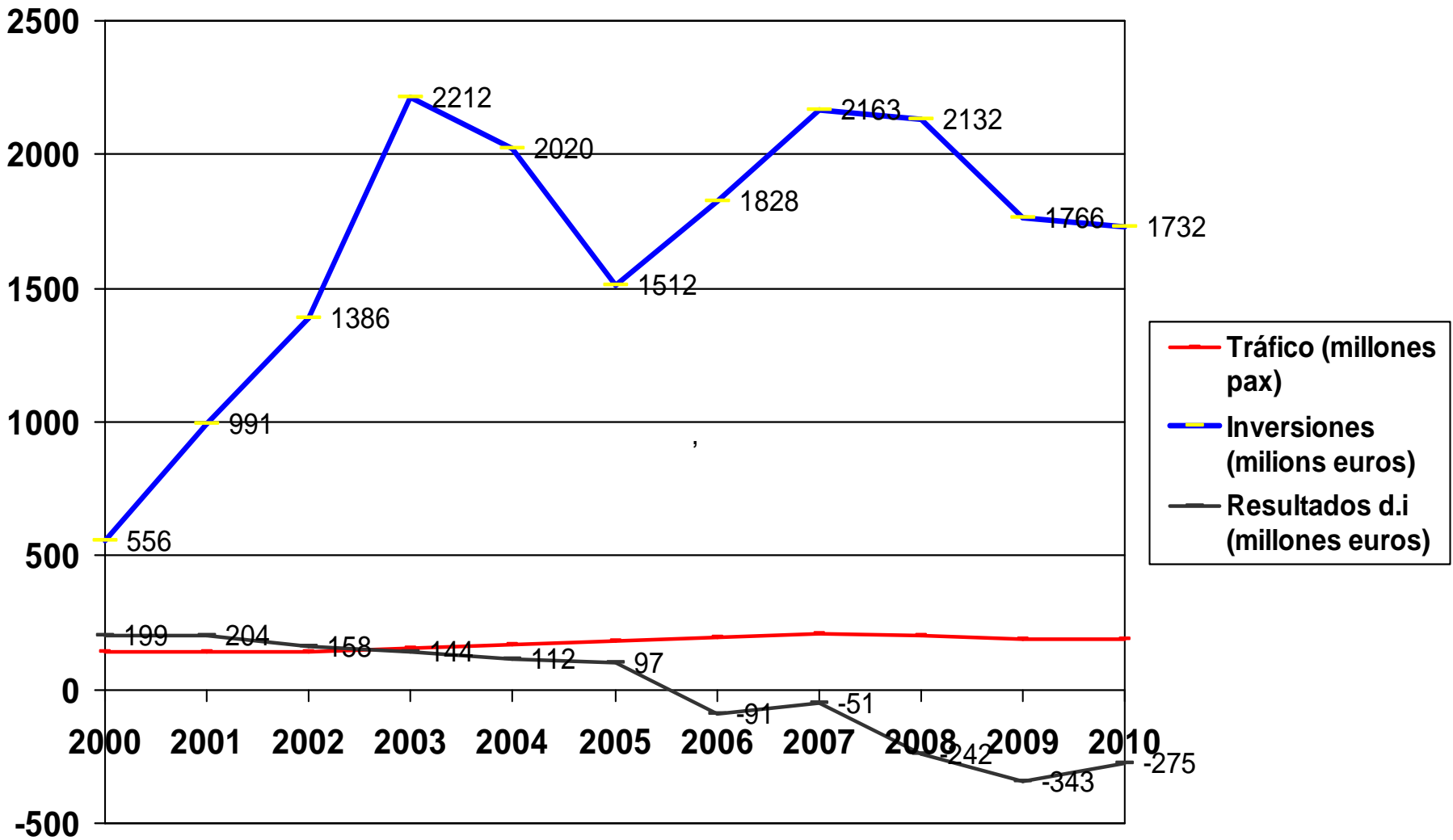
La gestión de aeropuertos en España:

Análisis de resultados y valoración de la reforma en marcha

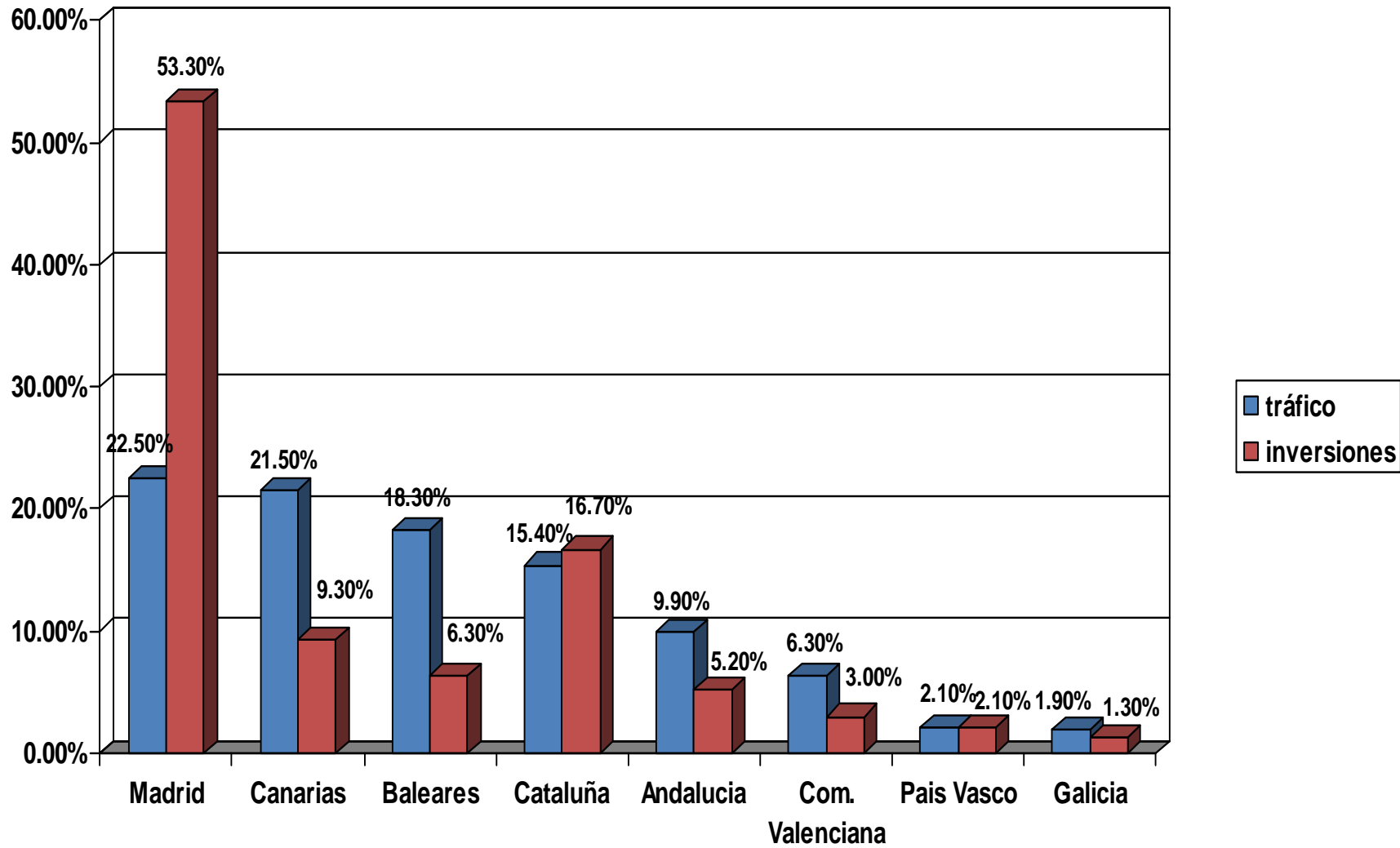
Xavier Fageda

(Universitat de Barcelona)

EVOLUCIÓN INDICADORES ECONÓMICOS AENA (2000-2010)



INVERSIONES (1992-2010)



FINANZAS

- **RESULTADOS DE EXPLOTACIÓN:**

- Pérdidas desde 2007 de entorno a 200 y 300 millones de euros

- En el año 2011, pérdidas de 220 millones de euros (después de impuestos)

- Artificios contables(?): imputación amortizaciones, compensación impuestos a cuenta de supuestos beneficios posteriores

- Madrid-Barajas: -136 millones de euros (antes impuestos), -95 millones de euros (después de impuestos)

- Barcelona-El Prat: -31 millones de euros (antes de impuestos), -22 millones de euros (después de impuestos)

- **DEUDA A LARGO PLAZO (millones euros): >12000 millones euros**

% Deuda total imputable a:

- Madrid-Barajas: 45%

- Barcelona-El Prat: 14%

FINANZAS

- **AEROPUERTOS CON BENEFICIOS**

Alicante, Bilbao, Fuerteventura, Gran Canaria, Tenerife Sur, Sevilla, Valencia, Palma de Mallorca, Málaga

- **UMBRALES RENTABILIDAD (UE): 500,000 – 1 millón pasajeros**

- En España, los umbrales de rentabilidad están por encima 4 mill

- 16 de los 25 aeropuertos con más de 1 millón de pasajeros son deficitarios

PLANIFICACIÓN CAPACIDAD

Aeropuerto	Tráfico 2011 (total miles/ pasajeros X día)	Pérdidas (mill. euros)	Otros aeropuertos cercanos
León	85/233	-6,9	Asturias (163 km)
Lleida (2010): No AENA	57/156	ND	Barcelona (160 km)
Badajoz	56/153	-1,1	-
Salamanca	37/102	-2,8	Valladolid (130 km)
Burgos	35/97	-5,3	Vitoria (118 km)
C. Real (2010): NO AENA	33/91	ND	Madrid (211 km)
Vitoria	28/77	-16,5	Bilbao (73 km), San Sebastián (117 km), Pamplona (110), Burgos (116), Logroño (116)
La Rioja	17/48	-6,2	Vitoria (117), Pamplona (97)
Córdoba	8/23	-3,9	Sevilla (143 km)
Albacete	8/23	-2,9	-
Huesca	2/7	-6,2	Zaragoza (97 km)
Castellón	-	ND	Reus (180 km), Valencia (76 km)

AYUDAS PÚBLICAS ADM. TERRITORIALES (2007-2011)

CCAA	Total euros (millones)
Castilla y León	84
Aragón	34
Galicia	22
Cantabria	20
Cataluña	17
Com. Valenciana	16
Castilla la Mancha	10
Extremadura	9
Asturias	8
Baleares	6
Murcia	5
Otros	19
TOTAL	250

AYUDAS PÚBLICAS ADM. TERRITORIALES (2007-2011)

Aeropuerto	Total euros (millones)	euros por pasajero
Zaragoza	34	12
León	23	45
Valladolid	20	10
Santander	20	5
Salamanca	20	82
Burgos	20	226
La Coruña	13	2
Badajoz	9	25
Reus	9	2
Albacete	7	98
.....
Girona	4	0.15
La Rioja	4	20
Lleida	3	7
Ciudad Real	3	7

INCENTIVOS & EFICIENCIA

INCENTIVOS A.....

- Reducción de costes
- Aumento de ingresos

Competencia para atraer aerolíneas: Centrada en subsidios & promoción comercial (CDR)

Caja única en la asignación de recursos:

- Las inversiones no dependen de la capacidad de auto-financiación sino de decisiones políticas
- Las pérdidas de explotación se compensan mientras que beneficios adicionales van a un fondo común (subsidios cruzados)
- Las deudas son asumidas por AENA, no por los aeropuertos individuales

INCENTIVOS & EFICIENCIA

Precios fijados por ley en un contexto de “single-till”:

- Las tasas no necesariamente se relacionan con los costes
- Escasa diferenciación de precios entre aeropuertos
- Pocos incentivos a aumentar la generación de ingresos no-aeronáuticos (competencia por el contrato, tasas reguladas)

Mayor variabilidad en costes por pasajero que en ingresos por pasajero (Dólares)

Todos los aeropuertos

Costes. Min/Max: Girona (4.86) /Cordova (732).

Ingresos. Min/Max: El Hierro (3.39) /Vitoria (64.65).

Aeropuertos > 1 millón pasajeros

Costes. Min/Max: Girona (4.86) /Jerez (17.13)

Ingresos. Min/Max: Tenerife Norte (5.98)/Madrid (12.23)

INCENTIVOS & EFICIENCIA

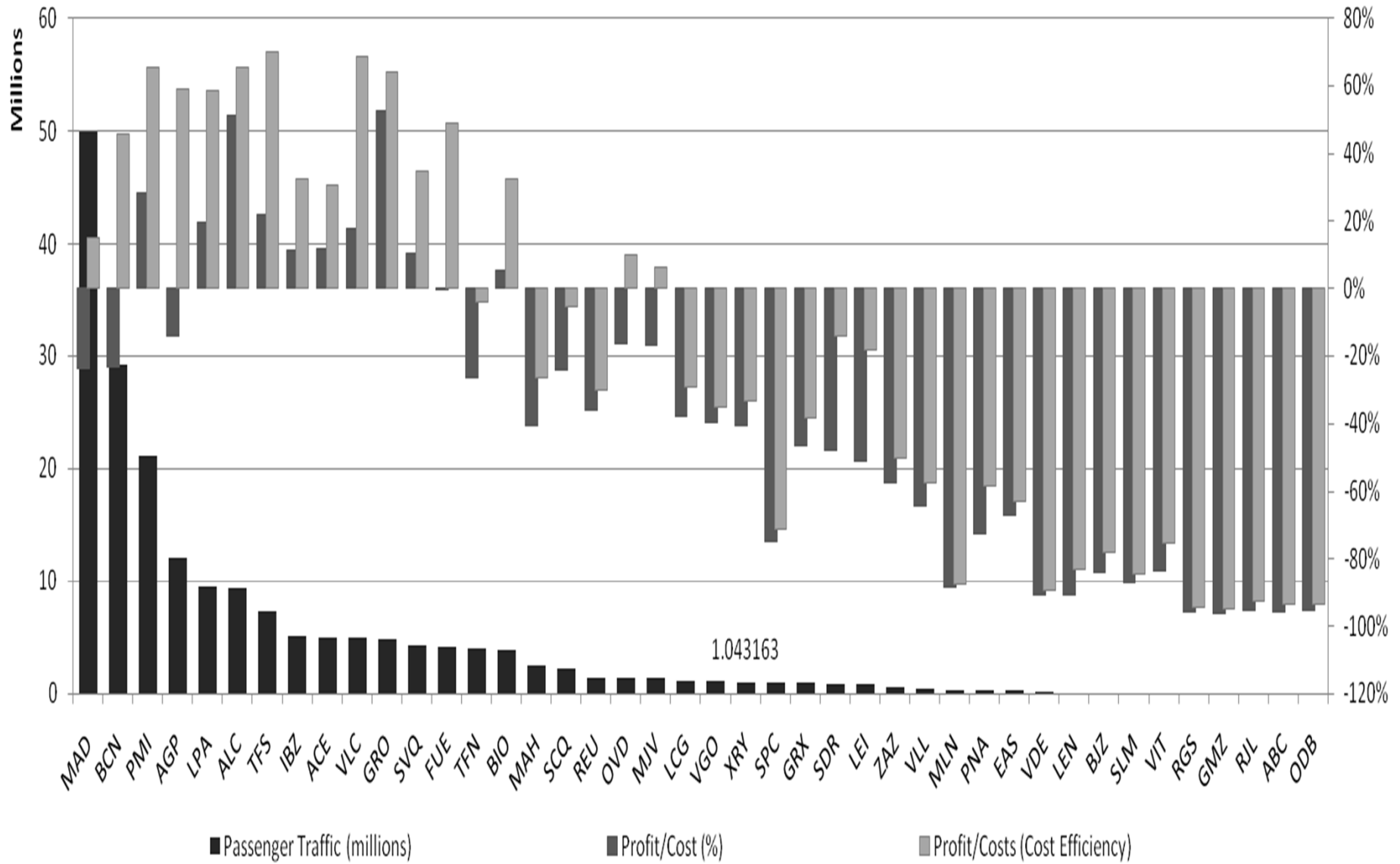
Voltes & Fageda (2012):

- Estimación de funciones de costes, ingresos y beneficios (datos para 240 aeropuertos de todo el mundo, 2010)

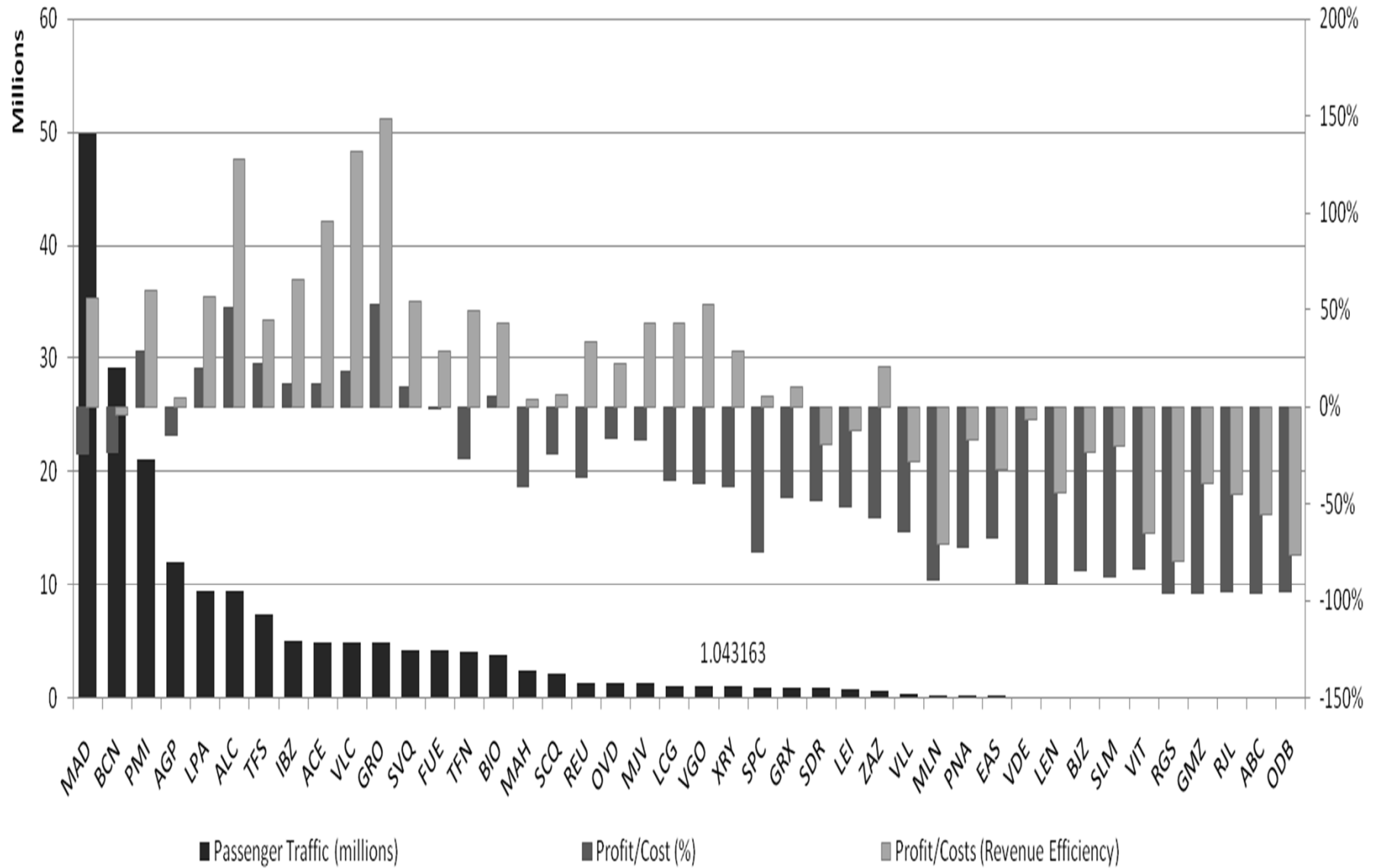
- Análisis rentabilidad en diferentes escenarios:

1. Situación actual
2. Eficiencia en costes
3. Eficiencia en ingresos
4. Eficiencia en costes e ingresos

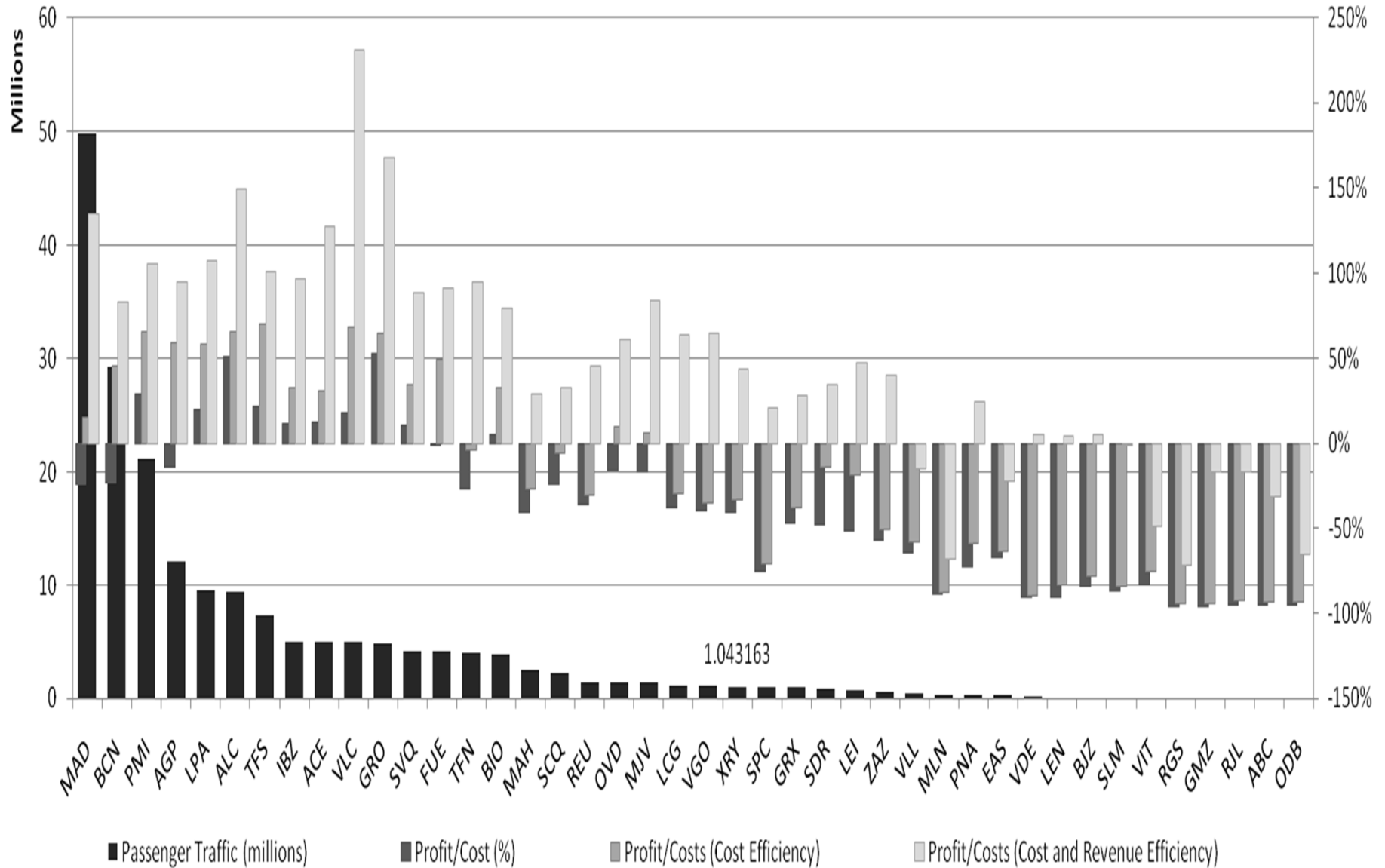
IMPACTO DE LA EFICIENCIA EN COSTES SOBRE LA RENTABILIDAD



IMPACTO DE LA EFICIENCIA EN INGRESOS SOBRE LA RENTABILIDAD



IMPACTO DE LA EFICIENCIA CONJUNTA SOBRE LA RENTABILIDAD



AEROPUERTOS QUE PASARÍAN A SER RENTABLES EN UN ESCENARIO DE EFICIENCIA

EFICIENCIA EN COSTES: Madrid, Barcelona, Málaga, Oviedo y Murcia

EFICIENCIA EN INGRESOS: Madrid, Málaga, Tenerife Norte, Menorca, Santiago de Compostela, Reus, Oviedo, Murcia, La Coruña, Vigo, Jerez, La Palma, Granada, Zaragoza.

Otros dos, quedarían cerca (Barcelona and El Hierro)

AEROPUERTOS QUE NO SERÍAN RENTABLES INCLUSO EN UN ESCENARIO DE EFICIENCIA CONJUNTA

Valladolid, Melilla, San Sebastián, Salamanca, Vitoria, Burgos, La Gomera, Córdoba, Logroño and Albacete

Nota: Huesca y Lleida no están en la muestra pero probablemente se encuentran en la misma situación

CAUSAS BAJA RENTABILIDAD AEROPUERTOS ESPAÑOLES

INEFICIENCIA EN COSTES:

- Aeropuertos con tráfico <1 millón no pueden explotar economías de escala

- Utilización de la capacidad. ¿Sobre-inversión?

Pasajeros por metro cuadrado de terminal

España: 58

Promedio internacional: 108

- Incentivos débiles a reducir costes

CAUSAS BAJA RENTABILIDAD AEROPUERTOS ESPAÑOLES

INEFICIENCIA EN INGRESOS:

-Tráfico insuficiente

-Tasas reguladas

-Escasa orientación comercial

Ingresos por pasajero

España: 13.95 dólares (PPP)

Promedio internacional: 16.10 dólares (PPP)

LA REFORMA EN MARCHA

Ana Pastor, 24 de enero de 2012:

“En Aena el todo vale más que la suma de las partes”

“El objetivo prioritario es crear la empresa aeroportuaria más grande del mundo”

“Se prevé poner en valor AENA y, más adelante, dar entrada en su accionariado al capital privado”

PRIVATIZACIÓN SIN COMPETENCIA

IMPULSO A LA REFORMA POR MOTIVOS FINANCIEROS

INCERTIDUMBRE SOBRE LA REGULACIÓN DE PRECIOS

MODELO CENTRALIZADO VS INDIVIDUALIZADO

- **Eficiencia:** Sinergias de red?
- **Solidaridad:** Economías escala, desarrollo regional
- **Transparencia en la asignación de recursos**
- **Diferencias público - privado**
- **Competencia versus campeones nacionales**
 - **Competencia entre aeropuertos:** Atracción nuevos servicios aerolíneas (low-cost, red), hinterlands comunes, diferenciación entre terminales
 - **Aeropuertos y aerolíneas:** ¿Se puede influir en la elección de las redes de rutas?
 - **Planes para privatizar aeropuertos en muchos países:** ¿Oportunidad para AENA y otras empresas españolas?