Estudios Turísticos, n.º 133 (1997), pp. 97-111

Instituto de Estudios Turísticos
Secretaría de Estado de Comercio, Turismo y PYMES

LA APORTACIÓN DE LOS AEROPUERTOS ESPAÑOLES A LA COMPETITIVIDAD TURÍSTICA
2.ª Parte: Aeropuertos de tráfico vacacional

Francisco Salazar de la Cruz*

Resumen: El artículo presenta un análisis comparativo de los costes de escala de los aeropuertos españoles y de los destinos vacacionales competidores. La técnica utilizada es análoga a la presentada en el nº 131 de esta misma revista, por lo que el artículo solamente hace una glosa de los resultados obtenidos. En líneas generales estos coinciden con los obtenidos en el anterior estudio realizado para los aeropuertos europeos: muy bajos costes directos aeroportuarios, costes medios en asistencia en tierra y altos en combustibles. El resultado final es que la inicial posición de competitividad en costes ganada por los costes directos aeroportuarios se diluyen al incorporarse los restantes factores productivos. El estudio fue realizado por la Universidad de Cranfield y promovido por Aena.

Palabras clave: Aeropuerto, coste, tasas aeroportuarias, tarifas aeroportuarias, asistencia en tierra, handling, combustible, competitividad, benchmarking.

Abstract: The article shows a comparative analysis of turnround costs in the Spanish airports and the competing tourist destinations. The procedure used is similar to that shown in number 131 of this publication, so that the article only refers to the results reached. In general terms, these coincide with those reached in the previous study made for the European airports: very low airpor direct costs, medium costs concerning ground handling, and high for fuels. The final result is that the original position for competitiveness in costs opted for the airport direct costs are diluted when joining the other productive factors. The study was developed by Cranfield University and sponsored by Aena.

Key words: Airport, cost, airport charges, ground handling, fuel, competitiveness, benchmarking.

1. INTRODUCCIÓN

En una anterior entrega (1) se presentó la posición de competitividad de los aeropuertos españoles respecto a un conjunto representativo de aeropuertos europeos. En aquella ocasión se hizo hincapié en que dicha "competitividad" se entendía en el exclusivo marco del coste final para el pasajero, cualquiera que fuera la naturaleza jurídica de los egresos –tasas, impuestos, precios privados, etc.– o la vía de pago –directamente abonado por el pasajero, incluido en el precio del billete, etc.– utilizada. El panorama presentado dejaba claro que, en comparación con los aeropuertos europeos considerados, la posición de los españoles –desde el punto de vista del coste final para el pasajero– era francamente ventajosa.

Los resultados no eran sorprendentes dado que era la segunda vez que se realizaba un análisis semejante con resultados esencialmente coincidentes. El artículo se extendía en una prolija descripción de los métodos y principios que, a instancias de Aena, habían guiado la realización –por la Universidad de Cranfield– del estudio. Visto que el método de análisis y comparación parecía bastante sólido se procedió, por parte del Ente Público, a encargar la realización de un estudio similar, especial-

* Ingeniero Aeronáutico; Ente Público Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (Aena)

mente dedicado a comparar la misma situación de competitividad en el ámbito de los aeropuertos turísticos. Nuevamente, los resultados resultaron sorprendentemente positivos, por lo que, dos años más tarde, se procedió a elaborar un análisis similar actualizado.

En estos momentos, el ciclo aeropuertos europeos–aeropuertos turísticos ha sido completado por segunda vez. En el presente artículo se procede a una glosa de los resultados obtenidos para la segunda versión dedicada a los aeropuertos turísticos. En esta ocasión se elude la exposición de los métodos y principios utilizados en su confección. El lector interesado puede recurrir a la referencia citada anteriormente.

Aunque los resultados que van a comentarse se extienden también a viajes aéreos de carácter no vacacional, parece conveniente señalar la contribución a la competitividad el turismo de ocio por parte de las infraestructuras aeronáuticas que tal sector requiere. Para ello se realiza un examen pormenorizado de los costes finales de la actividad aeroportuaria en España y –lo que no es menos importante– se comparan con los de aeropuertos que sirven a otras áreas vacacionales competidoras de las españolas.

Los resultados presentan el Coste de Escala por aeropu[illegible] –a menudo espontánea– asociada a planteamientos marcadamente especulativos, de permisividad administrativa [illegible]

[illegible] En fin, el turismo posfordista no propiciado también la renuncia a la autenticidad

y los de combustibles. Las tasas fiscales –en tanto que impuestos al consumo sobre el viajero– se han reunido con los Costes Directos aeroportuarios por uniformidad y porque finalmente son un coste más para el pasajero, criterio que se ha seguido en los anteriores estudios. Finalmente, el estudio contempla un período de doce meses entre los años 1995 y 1996, incluyendo la temporada alta del segundo año.

2. TURISMO VACACIONAL Y TRANSPORTE AÉREO

El tráfico de pasajeros en los aeropuertos españoles ronda, en 1996, los 100 millones de pasajeros de terminal. Es decir, se produce un centenar de millones de actos de embarque y desembarque desde las aeronaves que operan desde ellos. Para fijar ideas puede admitirse que el 50 % de tales movimientos se produce entre aeropuertos españoles, lo que equivale a que 12.5 millones de personas utilicen el transporte aéreo doméstico como modo de desplazamiento. Por otro lado, los vuelos transfronterizos, que producen el otro 50 % de movimientos de embarque-desembarque, afectan aproximadamente a 25.0 millones de personas usuarias del modo en sus desplazamientos a o desde el extranjero.

demanda de ex
lo ordinar

[illegible] Para este modelo sólo se afecta a la estructura urbana, sino que implica también otros elementos del proceso turístico: la concen-

Tabla 4.1
PERFILES DE AERONAVES Y OPERACIONES

	Regular A300-100	Charter B737-400	Charter B757-200	Charter B767-300	Charter DC10-30	Charter B757-200	Charter B767-300	Charter DC10-30
AERONAVES								
Peso Máx.Despegue (Tm)	67	68	113	181	263	113	181	263
Asientos C	40	0	0	0	0	0	0	0
Asientos Y	110	155	235	282	352	235	282	352
Total de Asientos	150	155	235	282	352	235	282	352
OPERACIONES								
Hora Llegada hh.mm	10:30	12:30	04:30	14:00	18:00	14:00	16:00	20:00
Hora Salida hh.mm	11:30	13:30	05:30	15:00	19:00	16:00	18:00	22:00
Estacionamiento (h)	1	1	1	1	1	2	2	2
N° Mostradores Fact.	3	2	3	3	4	2	3	4
N° Vuelos/Semana	14	14	7	3	1	7	3	1
Temporada	año	verano	verano	verano	verano	verano	verano	verano
Combustible (Tm)	12	15	22	15	23	26	50	79
Factor Ocupación (%)	70	90	90	90	90	90	90	90
Pasajeros C	28	0	0	0	0	0	0	0
Pasajeros Y	77	155	212	294	317	212	254	317
Pasaj.Transferencia	e*	0	0	0	0	0	0	0
Total de Pasajeros	105**	155	212	294	317	212	254	317

* Ver por aeropuerto. ** Sumar e*

de aeronave, sus perfiles operativos y los servicios recibidos en cada escala aeroportuaria. La tabla 4.1 sumariza tales condiciones, pudiendo recurrirse al citado artículo anterior para más detalles.

Los resultados obtenidos, costes de escala, se han calculado en moneda local y posteriormente convertidos a ECU y $USA. Las equivalencias aplicadas entre las citadas monedas se recogen en la tabla 4.2.

Tabla 4.2
RELACIONES DE CAMBIO

MONEDA LOCAL	1 ECU	1 $USA	AEROPUERTOS
Dolar USA	1.263	1.000	Barbados, Miami, Montego Bay, Orlando, Porlamar
Escudo Portugués	193.5	154.9	Faro, Funchal
Franco Francés	6.484	5.130	Niza
Libra Chipriota	0.584	0.470	Larnaca
Lira Italiana	1.919	1.535	Nápoles
Lira Maltesa	0.457	0.361	Malta
Lira Turca	104.2	82.96	Antalya
Peseta	158.9	127.2	Almería, Fuerteventura, Tenerife Sur
Peso Mexicano	9.537	7.546	Cancún

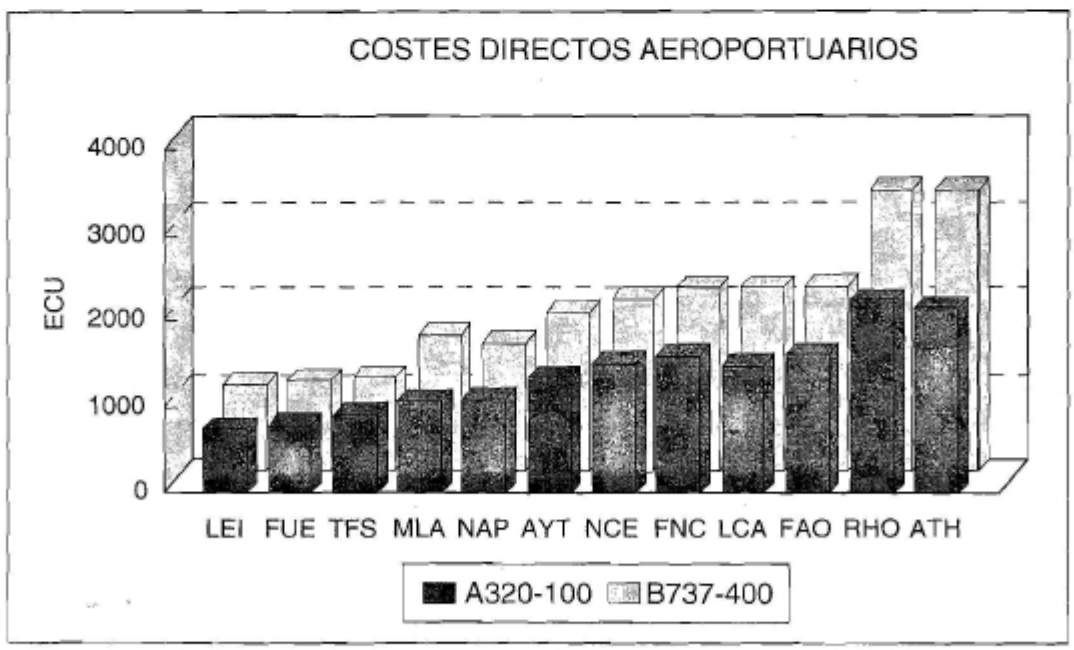
5. COSTES DIRECTOS AEROPORTUARIOS

Los costes directos aeroportuarios se han calculado para cinco tipo de aeronaves. Las más pequeñas, A320-100 y B737-400 no están consideradas en el estudio como operando en el mercado caribeño. Por el contrario las tres mayores: B757-100, B767-300 y DC10-30 están consideradas en ambos ámbitos. Las figuras 5.1 y 5.2 recogen los resultados, coste por escala en ECU, para ambos grupos de aeronaves. De la inspección de las mismas se deduce que: *los aeropuertos españoles, para los tamaños medios de aeronaves considerados, presentan los costes directos aeroportuarios más bajos del conjunto de aeropuertos comparados.* (Figura 5.1)

Además del anterior comentario general sobre los aeropuertos españoles, cabe obtener otras conclusiones de las citadas figuras. Por ejemplo, el alto nivel de tarifas en los aeropuertos griegos, tanto para flotas medias, A320 y B737, como para flotas grandes, B757, B767 y DC10. Igualmente, los aeropuertos del Caribe –incluidos los de USA– están en la parte alta de la tabla. Excepción hecha de Cancún (CUN) y Barbados (BGI) que alcanzan a situarse en la zona media. Puede también constatarse que los aeropuertos mediterráneos cubren la total amplitud del abanico, con la posición de mínimo coste reservada para los españoles.

Los aeropuertos españoles, para las tamaños grandes de aeronaves considerados, presentan los costes directos aeroportua-

Figura 5.1



rios más bajos del conjunto de aeropuertos comparados. (Figura 5.2)

En la intención de obtener un criterio general de costes, que represente la economía o carestía del aeropuerto –con cierta independencia de las flotas y operaciones– se construye un índice de costes equiponderado. Calculado a partir de los anteriores, se presentan, en ECU por escala, en las figuras 5.3 y 5.4. A su vista puede concluirse que: *para las aeronaves de menos de cien toneladas, los aeropuertos turísticos competidores tienen un coste entre 1,3 y 2,7 veces el coste de los aeropuertos españoles.* (Figura 5.3)

Para las aeronaves de más de 100 toneladas, los aeropuertos turísticos competidores tienen un coste entre 1,3 y 3,1 veces el coste de los aeropuertos españoles. (Figura 5.4)

La posición del aeropuerto de Larnaca (LAC), Chipre, está sobreestimada, al incluir en la misma tarifa ciertos servicios de handling dispensados por la autoridad aeroportuaria. Salvo esta anomalía, la correspondencia entre el índice de coste y los costes detallados por aeronave resultan bastante consistentes.

6. COSTES DE ASISTENCIA EN TIERRA

El coste de asistencia en tierra presenta un comportamiento muy diferente al coste directo aeroportuario. Las figuras 6.1 y 6.2 recogen los resultados para aeronaves de

Figura 5.2

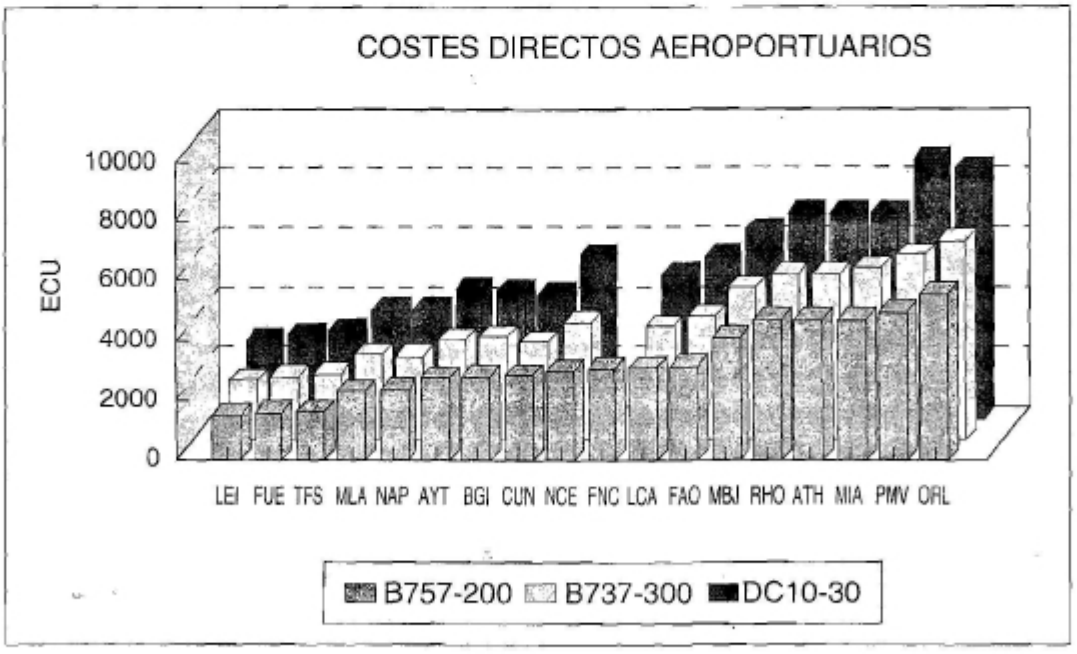


Figura 5.3

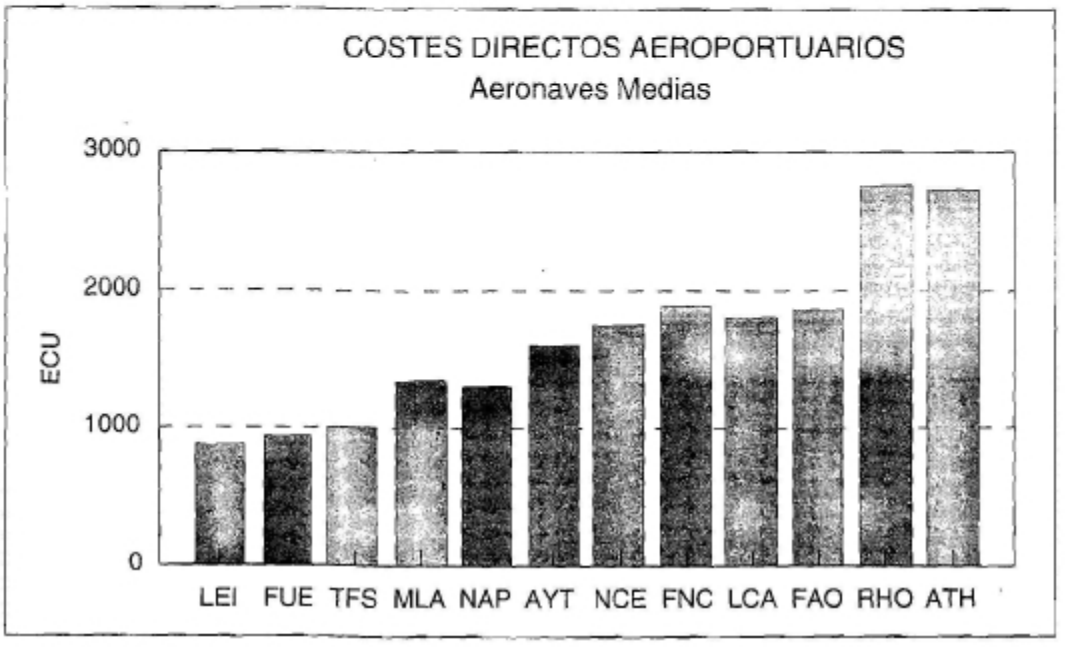
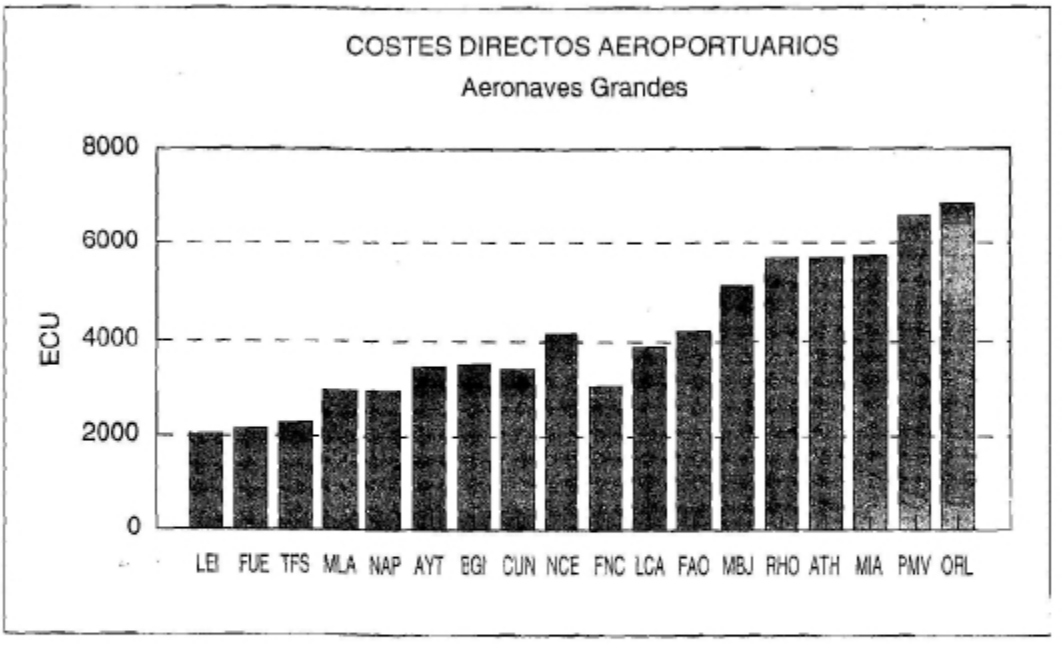


Figura 5.4



pesos máximos al despegue menores y mayores a las 100 Tm. El caso del aeropuerto de Larnaca (LCA) es atípico, dado que parte de dichos servicios se consideran incluidos en los costes directos aeroportuarios. De la inspección de ambas figuras se deduce que: *los aeropuertos españoles presentan una posición de coste relativo entre media y alta para aeronaves de menos de 100 Tm de peso máximo al despegue.* (Figura 6.1)

Para pesos máximos al despegue superiores a 100 Tm, la zona del Caribe, incluyendo los aeropuertos de USA, son notablemente menos costosos que los mediterráneos y europeos. (Figura 6.2)

Las mismas conclusiones pueden alcanzarse a la vista del índice equiponderado obtenido. Los resultados, en ECU por operación de escala, se recogen en las figuras adjuntas Figura 6.3 y 6.4 .

En términos relativos también se observa que la variación del coste de los servicios de asistencia en tierra es bastante menor que la observada para el coste directo aeroportuario. Ello es debido a una mayor madurez y competencia –aun admitiendo la frecuencia de proveedores monopolistas– en la industria del *handling*. Otro factor coadyuvante es la existencia de impuestos de salida no relacionados con el coste de las infraestructuras y servicios realmente suministrados a las aeronaves. De la inspección de las figuras 6.3 y 6.4 se desprende que: *para las aeronaves de menos de 100 Tm de peso máximo al despegue, los costes de handling*

Figura 6.1

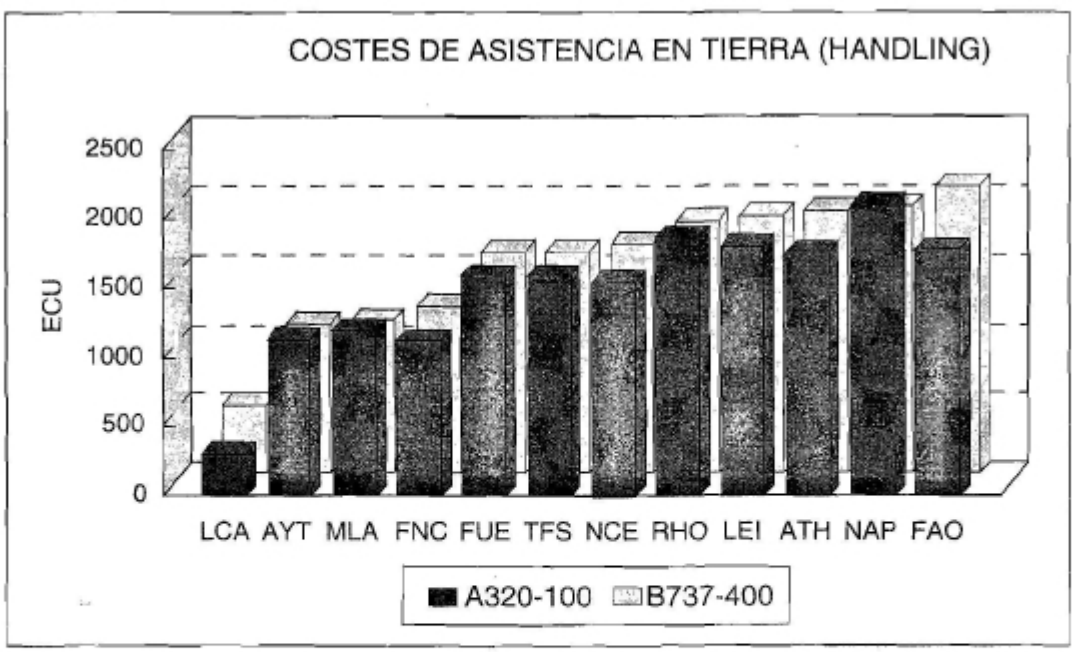


Figura 6.3

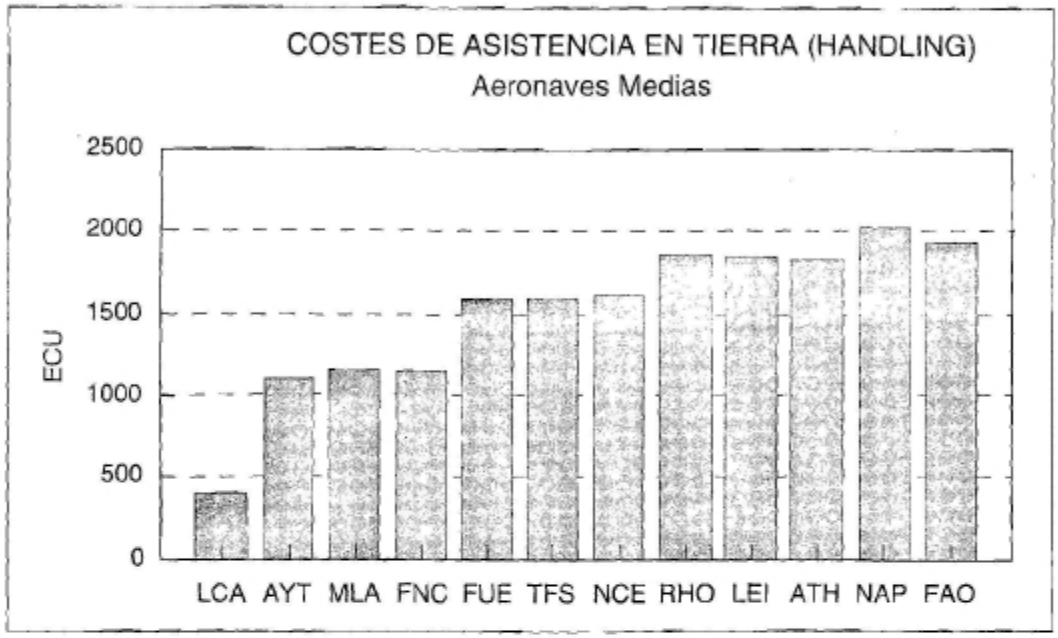
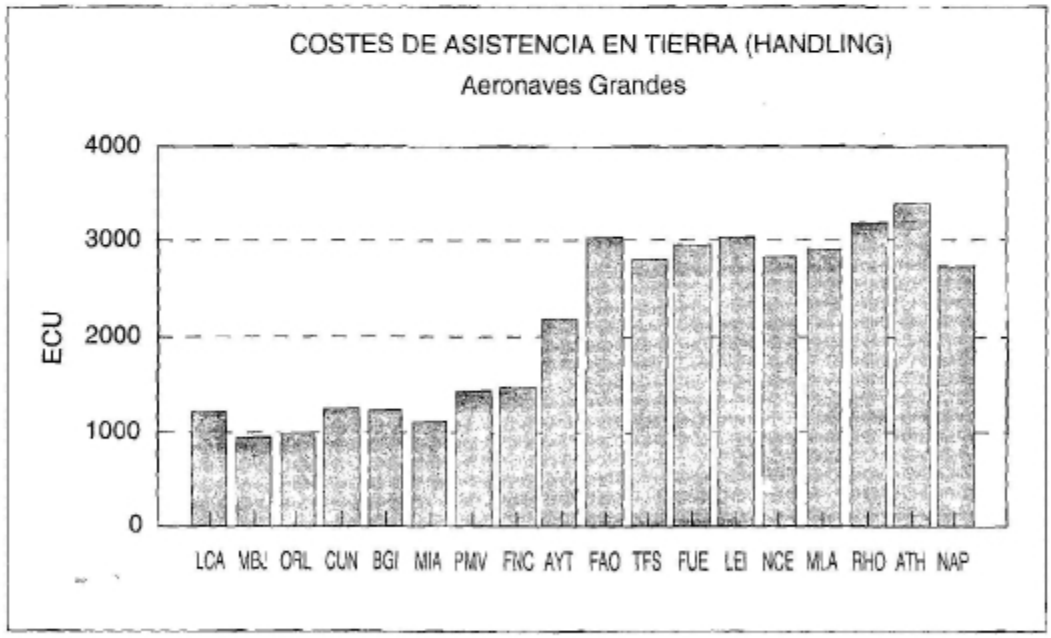


Figura 6.4



en los aeropuertos competidores, excluido LCA, varían aproximadamente en un ±30% de los aplicados en los aeropuertos españoles. (Figura 6.3)

Para las aeronaves de más de 100 Tm de peso máximo al despegue, los costes de handling en los aeropuertos competidores, excluido LCA, varían aproximadamente entre un –66% y un +22% de los aplicados en los aeropuertos españoles. (Figura 6.4)

Puede constatarse que los costes de handling tienen un mayor rango de variación para las aeronaves grandes que para las pequeñas. Igualmente llamativo es el agrupamiento de los aeropuertos caribeños, para aeronaves grandes, en el extremo más bajo de la escala de costes. Esta pauta difiere de la observada para los costes aeroportuarios, ya que éstos estaban en la gama medio-alto. Este comportamiento es similar al de los aeropuertos españoles, donde se combinan costes aeroportuarios bajos con costes de *handling* medios-altos. En ambos casos las aportaciones a la productividad en coste aportadas por el aeropuerto y los agentes de *handling* se compensan.

7. COMPETITIVIDAD GLOBAL EN TÉRMINOS DE COSTE

En el anterior estudio, referido a los aeropuertos europeos, se introdujo el coste del combustible como un factor diferenciador. Ello era consistente dado que se trabajaba en la hipótesis de igual longitud de etapa y por tanto idénticos reavituallamientos. En el caso que nos ocupa, los dos mercados de destinos turísticos presentan longitudes de etapa muy diferentes, en la relación de 1 a 2 o de 1 a 3. Por ello este factor, aunque considerado en el estudio realizado por la Universidad de Cranfield, no será incluido en estas notas, en razón de una mayor claridad y brevedad.

A tal fin, la competitividad final en costes se medirá en términos de costes directos aeroportuarios más costes de handling. En las figuras 7.1 y 7.2 se presentan los índices equiponderados de coste por escala, excluido combustible, en ECU; es decir, los costes directos aeroportuarios y los de asistencia en tierra. A su vista puede concluirse que:

Por cada aeropuerto competidor de igual o menor coste que los españoles existen tres que tienen costes superiores.

Los aeropuertos españoles quedan siempre entre los costes iguales o inferiores a la media. (Figura 7.1)

Los aeropuertos de coste menor que los españoles no lo son en más de un 15%.

Los aeropuertos de coste mayor que los españoles lo pueden ser hasta en un 75% más. (Figura 7.2)

La competitividad de los aeropuertos españoles, lograda mediante sus bajos costes directos aeroportuarios, se pierde al tener costes de handling menos ventajosos. La tabla 7.1 y 7.2 presentan los datos relativos, en Tenerife Sur, para los costes directos y los de escala (sin combustible), tomando como base 100 el coste directo aeroportuario. La primera de las tablas se refiere a las aeronaves de menos de 100 Tm, mientras que la segunda lo hace para pesos superiores.

Figura 7.1

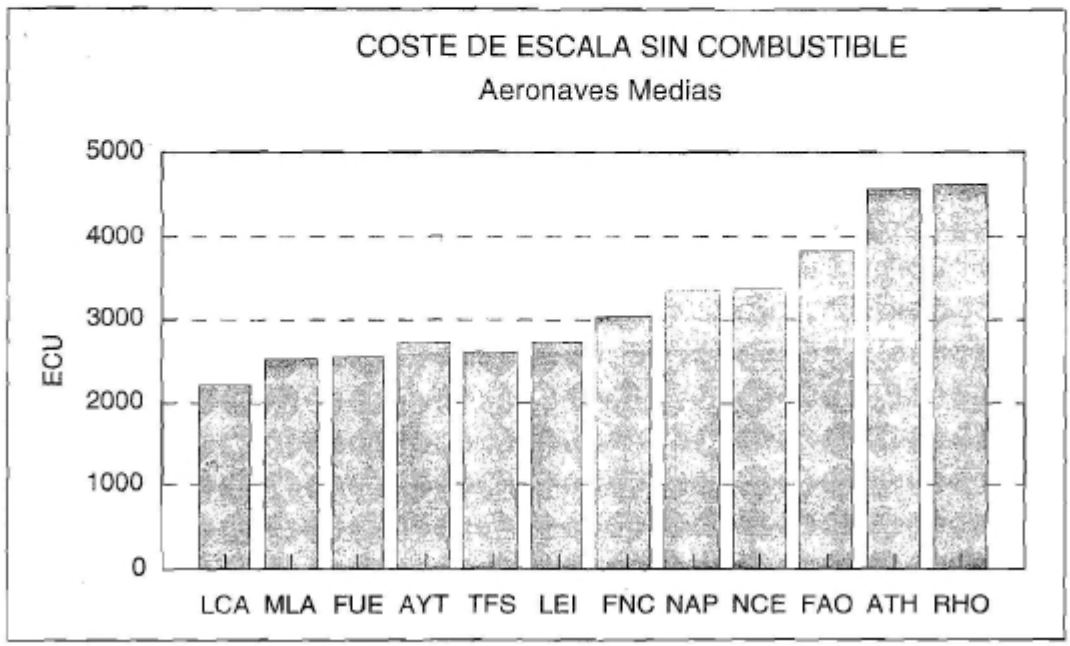
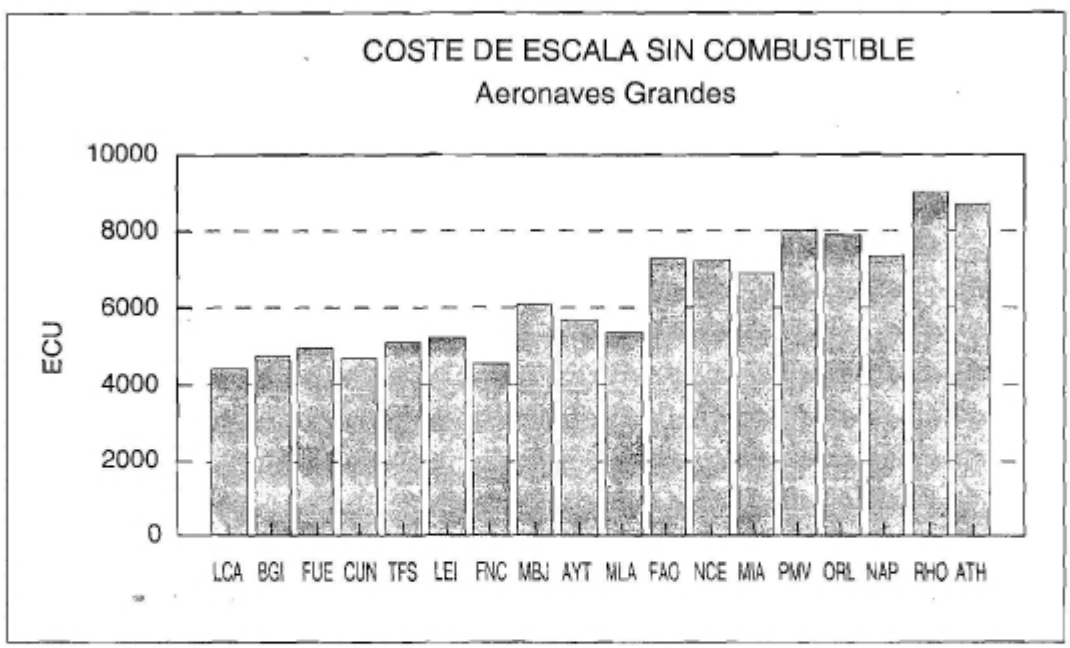


Figura 7.2



Las tablas citadas permiten apreciar las posiciones de competitividad, y la erosión de la misma, en los aeropuertos españoles. Aquí se ha tomado como valor base el coste aeroportuario directo en Tenerife Sur, para cada tamaño de aeronave. Puede verse –para aeronaves medias– que mientras en el aeropuerto español el handling añade 161 puntos al coste directo, en el aeropuerto medio el incremento es de sólo 152. Para aeronaves de más de 100 Tm, la situación es más llamativa. Así, la diferencia de 124 puntos en el aeropuerto español, se corresponde con otra de sólo 96 puntos en el aeropuerto medio.

La ventaja inicial obtenida por un menor coste directo aeroportuario, se demerita en la medida en que el coste de handling no mantiene la misma relación, por lo que puede decirse que: *los costes directos aeroportuarios –para aeronaves medias– en el aeropuerto competidor medio son un 55 % superiores al equivalente en TFS, mientras que los costes de escala –sin combustible– sólo son superiores en un 16 %.*

Respecto al aeropuerto más caro estas diferencias son de 160% y 78%.

Tabla 7.1
MTOW ≤ 100 Tm

	Coste Directo	C. Directo + Handling
COSTE TENERIFE SUR	100	261
AEROPUERTO COSTE MEDIO	155	305
AEROPUERTO MAYOR COSTE	260	465

Los costes directos aeroportuarios –para aeronaves grandes– en el aeropuerto competidor medio son un 128% superiores al equivalente en TFS, mientras que la diferencia en los costes de escala, sin combustible, sólo son superiores en un 21%.

Respecto al aeropuerto más caro estas diferencias son de 205% y 73%.

Tabla 7.2
MTOW ≥ 100 Tm

	Coste Directo	C. Directo + Handling
COSTE TENERIFE SUR	100	224
AEROPUERTO COSTE MEDIO	228	272
AEROPUERTO MAYOR COSTE	305	387

8. EVOLUCIÓN TEMPORAL

Surge la duda de si las ventajas competitivas, en términos de coste de escala sin combustible, han evolucionado positivamente. Para ello se ha tomado el valor en cada aeropuerto habido en 1994 y se ha comparado con los resultados para 1996. Puede verse, en la figura 8.1, que mientras siete aeropuertos han incrementado sus costes, en otros ocho disminuyen.

De los 18 aeropuertos, hay 14 que han mantenido sus costes en la banda del ±5%. Salvo Montego Bay, en Jamaica, los aeropuertos caribeños mejoran o no deterioran sus costes, mientras que el caso de Niza, +20% parece anómalo y preocupante. Por el

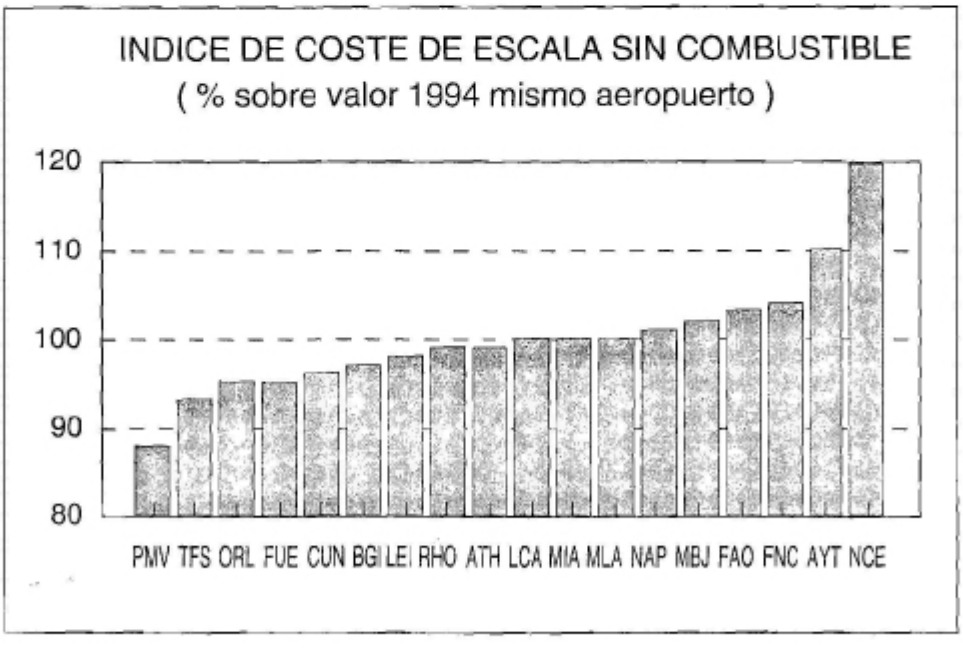
contrario, de los españoles sólo cabe decir que: *los aeropuertos españoles presentan en 1996 unas disminuciones de costes de escala –sin combustible– respecto a 1994 del 2% en Almería, del 5% en Fuerteventura y hasta de un 7 % en Tenerife Sur.* (Figura 8.1)

9. IMPACTO DE LA NUEVA TASA DE SEGURIDAD EN LOS AEROPUERTOS ESPAÑOLES

Con la introdución de la nueva Tasa de Seguridad para pasajeros salidos de los aeropuertos españoles, las condiciones de coste de escala anteriores se modifican en alguna manera. La citada tasa nace con un importe de 150 pesetas, aproximadamente un ECU. Para los pasajeros regulares, entra en vigor al comienzo del año 1997, mientras que para los pasajeros de ocio, usuarios de vuelos no regulares, en determinadas circunstancias de contratación, lo hace a partir del mes de abril del 97. La citada tasa no ha sido considerada en el estudio de la U. de Cranfield, dado que para el período de estudio no estaba vigente y, ni siquiera, prevista.

En las condiciones del estudio, el coste de escala sin combustible por pasajero transportado –embarques más desembarques– varía entre 8 y 19.5 ECU, según se representa en la figura 9.1. Los valores mínimos (máximos), que figuran en la misma, corresponden al aeropuerto más económico (menos económico), para cada tipo de aeronave y de operación considerados en el estudio. La aeronave B757, operación charter,

Figura 8.1



representa una posición promedia, tanto de los aeropuertos como de las aeronaves tipo.

La tasa de seguridad recien introducida en los aeropuertos españoles supone un incremento entre el 2.8% y el 1.4% del coste de escala, excluido combustible, por pasajero transportado para las aeronaves y aeropuertos considerados en el estudio. (Figura 9.1)

10. AGRADECIMIENTOS

El anterior artículo y el presente glosan los resultados de los estudios realizados por la Universidad de Cranfield, Reino Unido. La crítica y ajuste de la metodología inicialmente propuesta, la conducción de los trabajos de campo, la revisión de resultados y el celo puesto en todo el proyecto han respondido a las expectativas de rigor que caracterizan a una entidad universitaria de su prestigio. Especialmente meritorias han sido las labores de dirección realizadas, a lo largo de la serie de cuatro estudios, por los profesores R. Doganis e I. Stockman, así como las tareas del equipo de colaboradores que les ha asistido. A todos ellos nuestro agradecimiento.

11. NOTAS

(1) Véase Revista de Estudios Turísticos nº 131, 1996.

(2) ALC, LEI, FUE, LPA, IBZ, ACE, AGP, MAH, PMI, TFS. Evidentemente hay otros "vacacionales" no incluidos en esta lista, así como otros aeropuertos de tráfico "negocio" que también manejan cifras significativas de tráfico "vacaciones". La muestra y cuantía de tráfico son, por tanto, significativas.

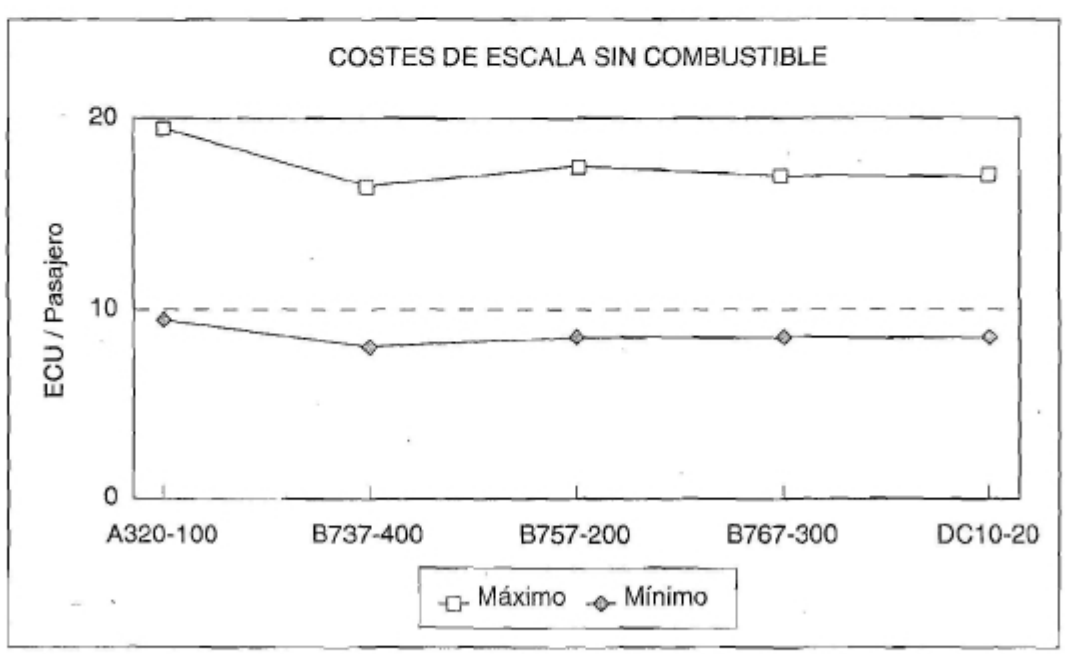



Figura 9.1