

Cátedra Fedea-Abertis y el RACC

Madrid, 15 de junio 2011

Experiencias y desafíos en la gestión aeroportuaria. El reto español

Manuel López Colmenarejo
Presidente de ACETA

Índice

El transporte aéreo: sector estratégico

El estado de la industria

Sostenibilidad e infraestructuras

El petróleo, de nuevo una amenaza

España, nuevo modelo de gestión aeroportuaria

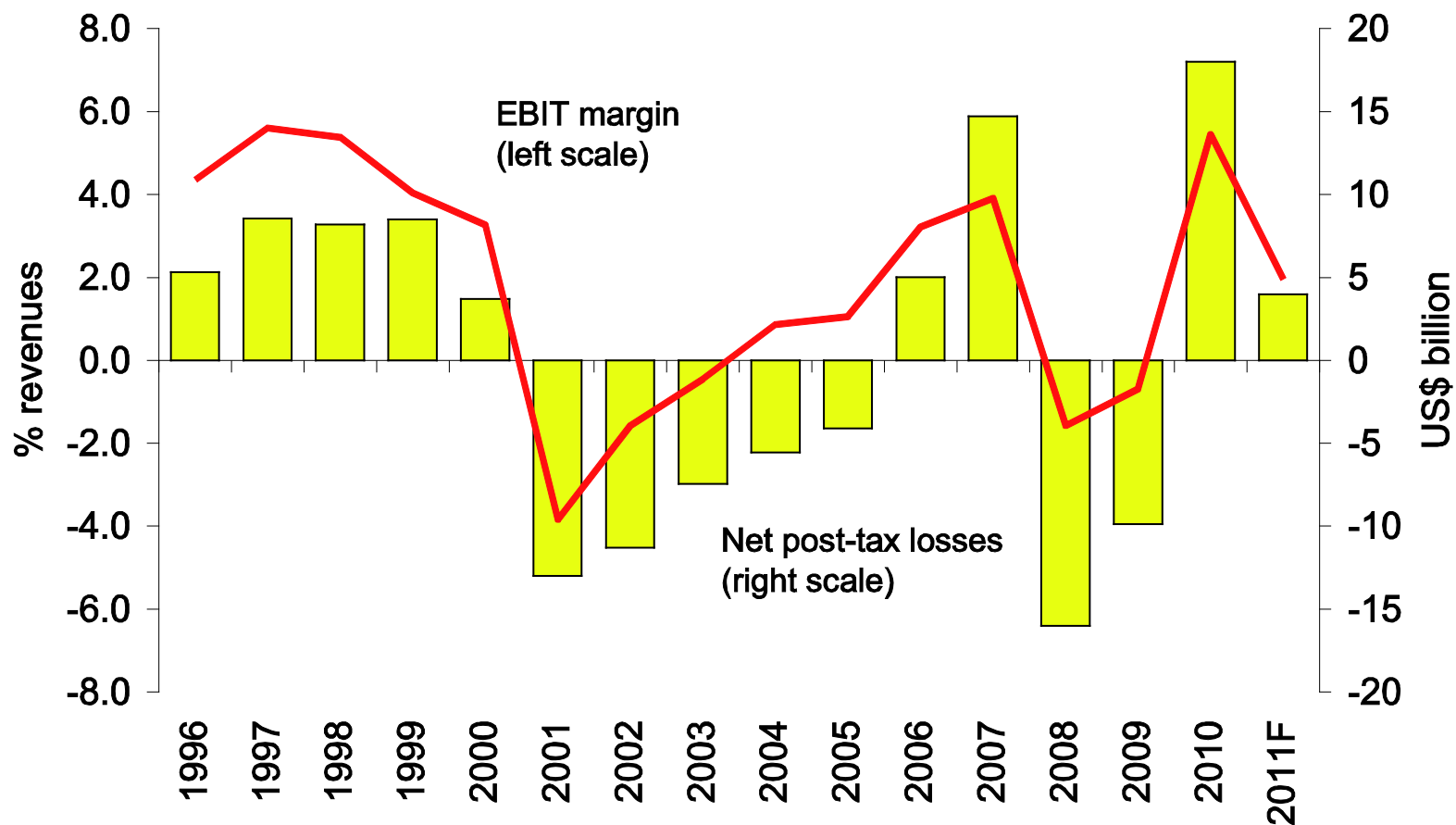
Intermodalidad AVE/Aeropuerto: asignatura pendiente

- 8% del PIB mundial
- 32 millones de puestos de trabajo
- 2.400 millones de pasajeros (2010)
- 2.092 compañías
- 23.000 aeronaves
- 3.754 aeropuertos

En Europa:

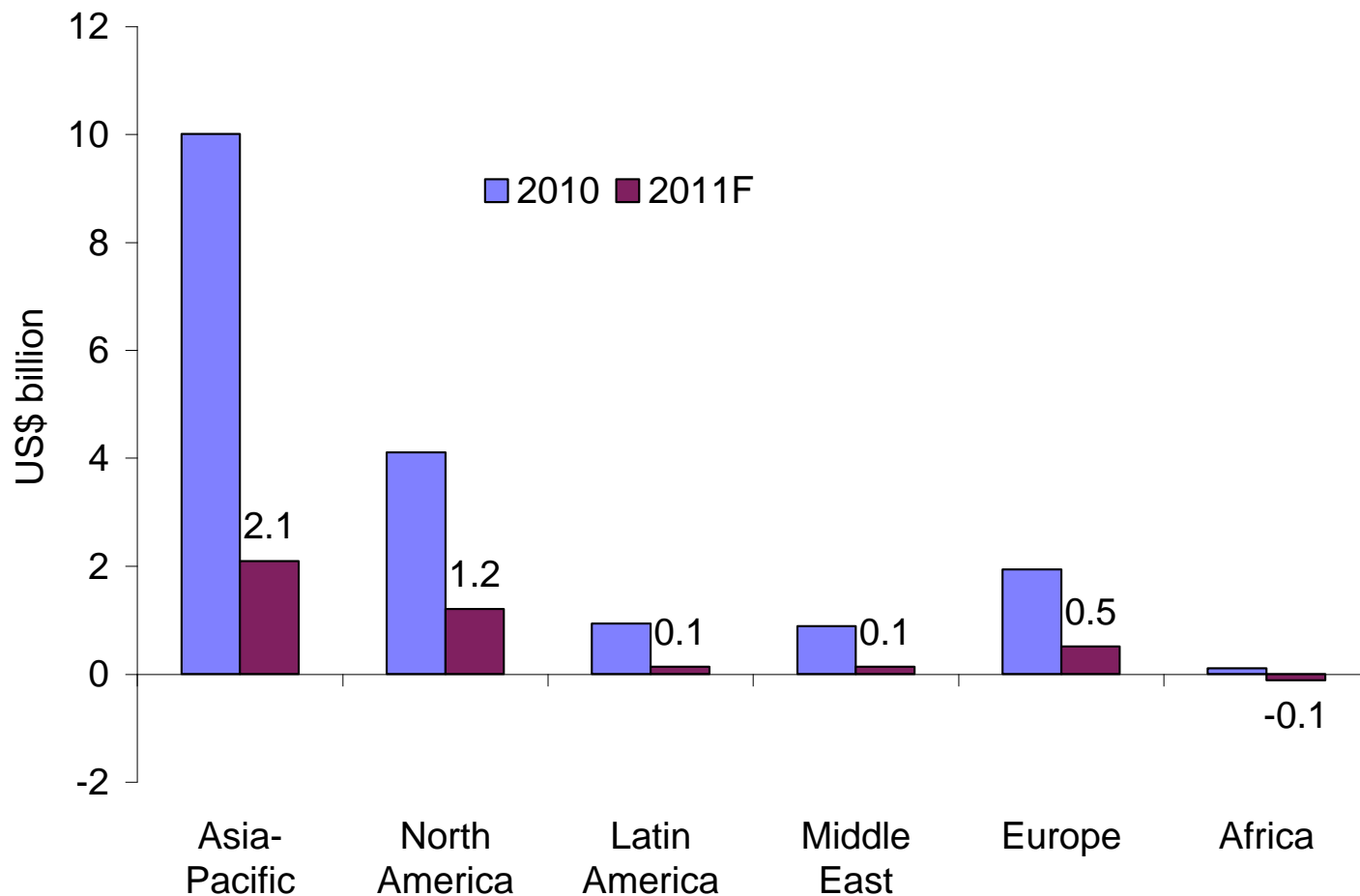
- 220.000 millones €
- 150 compañías
- 450 aeropuertos
- 750 millones de pasajeros (2009)
- 4,5 millones empleos

Global commercial airline profitability



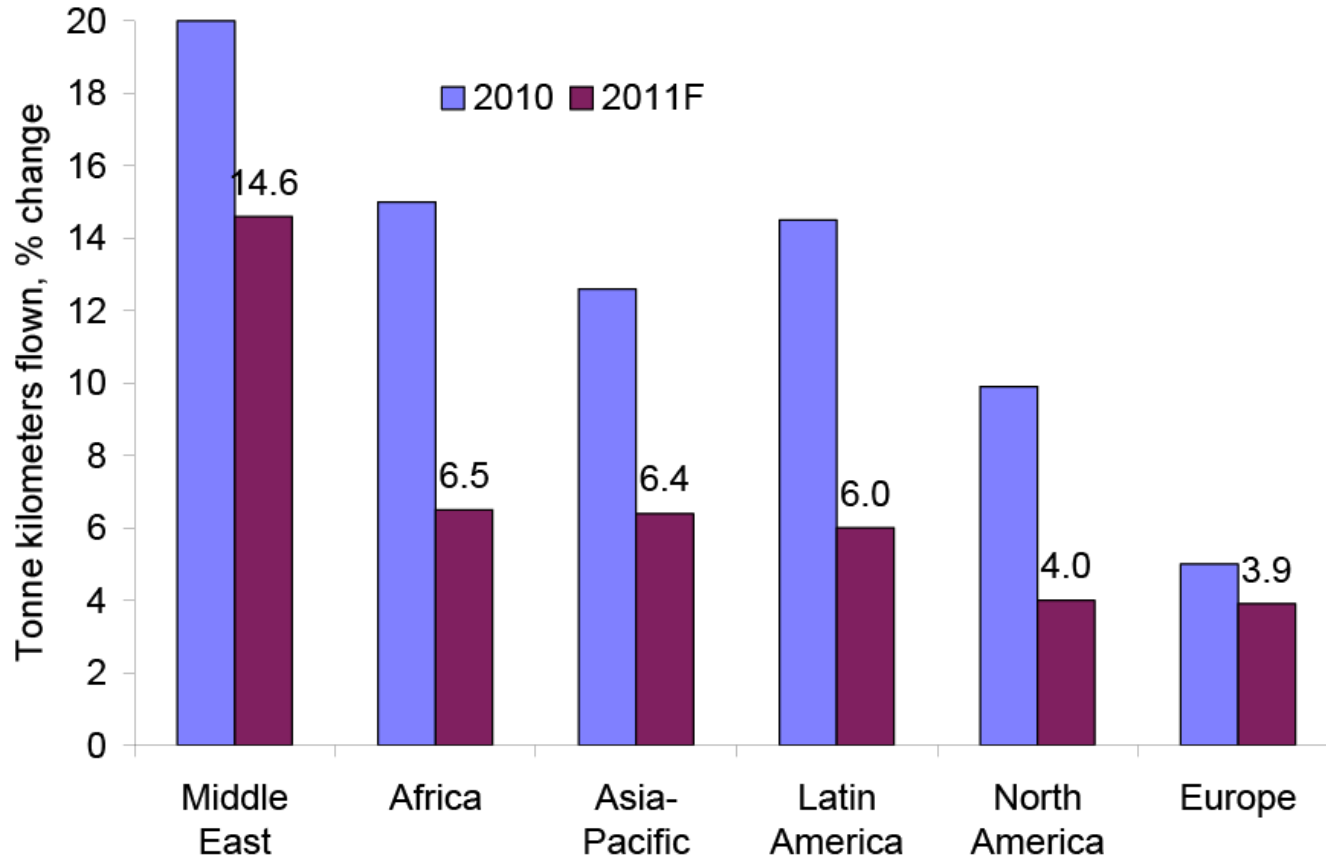
Source: IATA

Net post-tax profits



Source: IATA

Regional growth divergence will continue



Source: IATA

- El precio del petróleo reduce el beneficio de las aerolíneas en 2011 un **50%** (IATA)
- 2011: precio medio barril Brent **110 \$**
- Cada dólar de aumento +1.600 millones \$
- El consumo de combustible representa el **30%** de los costes operacionales totales de las compañías (IATA)

Si el petróleo sigue subiendo

Nuestra rentabilidad está en juego

Objetivos de la industria

2010

1,5% media anual de mejora en la eficiencia del uso del combustible

2020

Crecimiento **cero** de emisiones de CO₂

2050

Reducción del **50%** de las emisiones totales del sector respecto de 2005

Los cuatro pilares de la estrategia

- Inversión en **nuevas tecnologías**, incluyendo biocombustibles
- **Operaciones** de vuelo más eficientes
- **Infraestructuras** más eficientes
- **Medidas económicas de mercado**

Cielo Único Europeo

Reducirá

- El consumo de combustible en **5 millones** Tn/año
- emisiones de CO2 hasta **16 millones** Tn/año.
- costes en **4.400 millones** €/año.

Aumentará

- la capacidad del espacio aéreo disminuyendo retrasos
- la eficiencia de la red, rutas más cortas

Optimizará la seguridad de los aeropuertos

Inversiones necesarias: **SESAR** ↔ NextGen (USA)

Cielo Único: objetivos

KPA	EU-wide target KPI	Baseline (2009)	Proposed EU-wide targets for 2014	New EU-wide targets ¹
Environm.	Horizontal en route flight-efficiency (% additional distance)	4.5%	- 0.75%	Unchanged
Capacity	En route ATFM delay (Minutes per flight)	0.9 min./flight	0.5 min/flight	Unchanged
Cost-efficiency	Unit price (Average determined en-route unit rate)	€63.8/SU	€53.3 for 2014	

Europa: comercio de emisiones

2012 comienza la subasta del ETS



1.400 millones € : Coste para las aerolíneas

Distorsión del marco de **competencia**

Implantación **unilateral**, no global

Oposición mundial: retaliation

El transporte aéreo en España

- **193** millones de pasajeros (2010)
- Cada **1.000** nuevos pasajeros, un puesto de trabajo directo y casi tres indirectos
- **4** de cada **5** turistas utilizan el transporte aéreo
- **900.000** empleos (directos + indirectos)
- Contribución al PIB del **7%** (2008)
- **10.000** M€ volumen de negocio de las compañías españolas (2010)

Situación de partida

- 47 aeropuertos
- gestión **centralizada e integrada** (inversiones, terminales, espacios comerciales...)
- financiación: cobro de **tasas** (Ley de Presupuestos)
- AENA volverá a ser **rentable**

Evolución tasas navegación

2011, rebaja del **7,5%** en la tasa de navegación aérea, pero...

- Seguimos siendo el segundo país más caro de la Unión Europea
- Y el tercer país más caro de Eurocontrol

Evolución tasas aeroportuarias

Variación 2011 sobre 2010

A- 320	Vuelos UE
Aeropuertos	% Δ
MADRID	17
BARCELONA	11,4
MÁLAGA (G2)	7,6
BILBAO (G3)	1,1
REUS (G4)	-11,2

Altos incrementos en Madrid y Barcelona

Nuestras exigencias ante el nuevo modelo

- **Eficiencia**
- **Transparencia** en la gestión, tasas y costes en cada aeropuerto
- **Ser escuchadas** previamente a la fijación de tasas
- Mejora continuada de la **calidad**

- Centralización de gestión como red de aeropuertos versus descentralización y proximidad al territorio.
- Gestión pública o privada.
- Diferentes experiencias en el mundo
- Diferentes rentabilidades en aeropuertos de España

Intermodalidad: asignatura pendiente

- **Intermodalidad** real en **Barajas**: no una lanzadera
- Ya disponible en Charles DeGaulle, Frankfurt, Bruselas y Zürich
- Racionalización de inversión en infraestructuras: AVE y aeropuertos (slots)
- Objetivo explícito del Libro Blanco de Transportes de la Comisión Europea