

¿Por qué no es asumible en términos turísticos una subida de las tasas aeroportuarias en los principales aeropuertos españoles para 2012?

Impactos desfavorables que pueden incidir sobre el tráfico aéreo y el conjunto de la actividad turística en España si se aprueba la subida de tasas aeroportuarias contenida en el proyecto de Presupuestos Generales del Estado para 2012

Abril de 2012

¿Por qué no es asumible en términos turísticos una subida de las tasas aeroportuarias en los principales aeropuertos españoles para 2012?

RESUMEN

En un escenario muy volátil y lleno de riesgos por los desfavorables condicionantes macroeconómicos de nuestros principales mercados emisores que limitarán considerablemente el gasto turístico de los hogares y empresas europeas en 2012, la **sensibilidad para el conjunto del sector turístico de cualquier subida en los costes y precios es más alta que nunca, con un impacto negativo en la decisión final de viajar y en las cuentas de resultados de las empresas, con el consiguiente efecto sobre su capacidad de generación de empleo.**

En este marco y ante el incremento de tasas aeroportuarias contenido en el proyecto de Presupuestos Generales del Estado (PGE) de 2012 presentado por el Gobierno, que se concentra en los aeropuertos de Madrid y Barcelona, tras la muy intensa subida que ya sufrieron ambos en 2011 (+24% en el aeropuerto de Madrid y +15% en el de Barcelona), este documento trata de aproximar cuál será el impacto en términos de menor actividad económica vinculada a los desplazamientos turísticos de aplicarse la mencionada subida. Para ello, se analiza el impacto del nuevo incremento previsto de tasas aeroportuarias para 2012, del +50,3% en el aeropuerto de Madrid y del +53,6% en el de Barcelona, junto con el aumento del +12,9% en media en los cinco principales aeropuertos (Palma de Mallorca, Málaga, Gran Canaria, Alicante y Tenerife Sur), estratégicos para el turismo vacacional más convencional de "sol y playa" del litoral mediterráneo y las islas, altamente expuestos a la competencia de otros destinos competidores con apuestas decididas para recobrar en este año parte de los flujos turísticos perdidos en 2011 por factores geo-políticos.

El presente documento se centra en analizar el impacto en un año para el conjunto del sector turístico español que supondría la aplicación de la subida de tasas aéreas contenida en el proyecto de PGE para 2012 en los siete aeropuertos de mayor tráfico de pasajeros de España antes citados, que en total representan el 72,8% del total de la llegada de pasajeros por vía aérea a los diversos destinos españoles que caen bajo su ámbito de influencia.

Concretamente, con la información disponible y de trasladarse la subida completamente al consumidor, **el incremento de tasas aeroportuarias contenido en el proyecto de PGE de 2012 podría provocar que dejarán de viajar a España en un año hasta un máximo de 2,87 millones de turistas (entre españoles y extranjeros), que dejarían de gastar 1.636 millones de euros directos en los destinos españoles**, con los efectos consecuentes sobre el empleo y los ingresos fiscales, sin tener en cuenta los efectos indirectos e inducidos sobre otras actividades.

Es pertinente señalar que este cálculo de menor impacto económico-turístico no contempla los efectos del nuevo marco de tasas para 2012 en otros aeropuertos de destinos urbanos y vacacionales de menor dimensión pero también muy relevantes (Valencia, Sevilla, Bilbao, Santiago, Lanzarote, Ibiza, Fuerteventura, Menorca...). Igualmente cabe destacar que por la dificultad de aproximarlos, los cálculos realizados no incorporan la más que probable reducción de capacidades aéreas tanto hacia destinos urbanos como hacia destinos españoles más vacacionales, derivado de las dificultades de trasladar la subida al consumidor final por el contexto de debilidad económica que puede situar a numerosos vuelos en condiciones de pérdidas, que justifiquen su desprogramación.

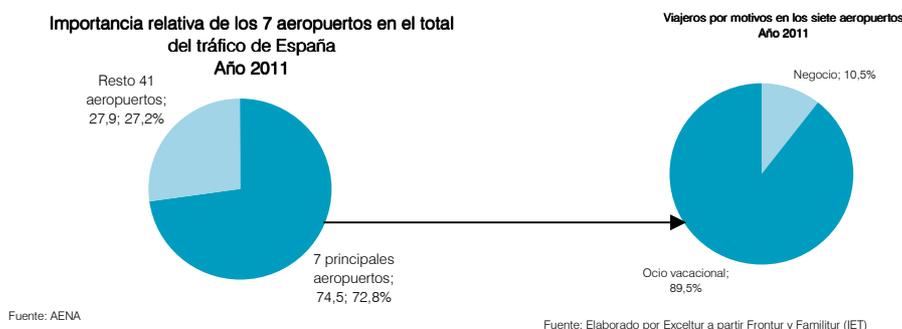
En el caso de los destinos vacacionales la subida puede provocar la eventual redirección de los vuelos por parte de los tour operadores hacia otros destinos competidores en países emergentes, especializados en el turismo de "sol y playa" y con menores costes operativos, que han aplicado agresivas políticas de reducción de tasas para atraer demanda turística en este año 2012.

1. Papel estratégico de los siete principales aeropuertos españoles

Los aeropuertos de **Madrid y Barcelona**, junto a los **cinco principales aeropuertos turísticos de España (Palma de Mallorca, Málaga, Gran Canaria, Alicante y Tenerife Sur)**, juegan un papel estratégico determinante para asegurar los niveles de conectividad y afluencia que precisa el sector turístico español.

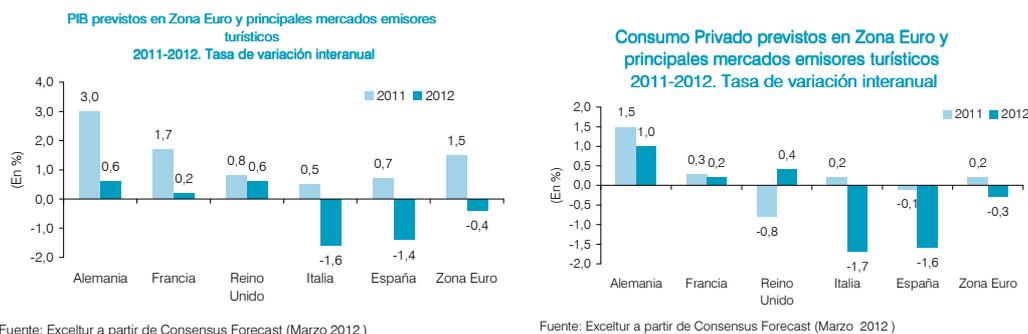
En 2011, estos siete aeropuertos representaban 74,5 millones de llegadas de pasajeros, lo que supone un 72,8% del total de la llegada de pasajeros por vía aérea al conjunto de los aeropuertos españoles.

Se trata de un flujo de pasajeros cuya motivación principal del viaje (el 89,5% del total, según el Instituto de Estudios Turísticos) son el disfrute de unas vacaciones, con un fuerte peso en el caso de los del litoral de los segmentos de demanda más estandarizados en los que está posicionada la oferta turística española, con una muy alta y especial sensibilidad/elasticidad a cualquier subida en el precio, tanto para el operador como, sobre todo, para el consumidor final.



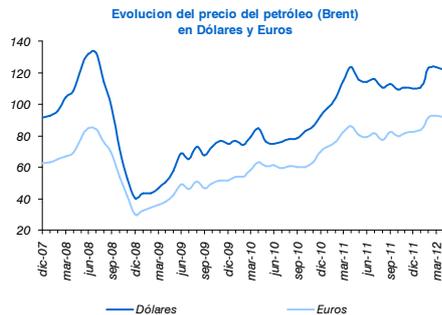
2. En el actual escenario macroeconómico de recesión en parte de las economías europeas -incluida España-, la subida de tasas aeroportuarias incide sobre el ya de por sí débil consumo, reflejando la gran sensibilidad al precio del transporte aéreo en España y en Europa, así como en el resto de subsectores turísticos.

2.1. Desfavorable escenario macroeconómico en Europa. Los condicionantes macroeconómicos de nuestros principales mercados emisores, todos ellos localizados en Europa, anticipan una intensa desaceleración de la demanda turística en el año 2012. La recesión económica prevista en gran parte de los países de la zona euro en el primer semestre del año, se traduce en un escenario de bajo crecimiento o caída del PIB y el consumo privado en buen número de países europeos, que limitará la demanda turística y los viajes por Europa, así como muy particularmente los internos de los españoles.

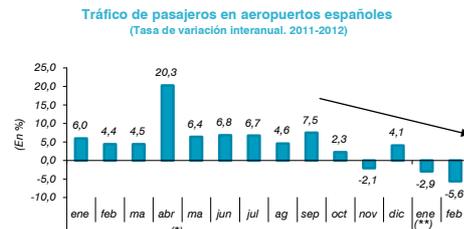


2.2. Escalada del precio del petróleo en euros. A la debilidad prevista de la demanda turística se suman los desfavorables efectos de la subida de precio del barril de petróleo en euros, que en el mes de marzo alcanzaba su nivel máximo histórico: 92,5 euros (123,6 US\$). Esta escalada del coste del carburante en euros, que en el primer trimestre acumula un incremento promedio del 15,9% respecto al mismo período del año anterior, por un lado, estrecha la ya de por sí limitada capacidad de las aerolíneas para mejorar sus precios y, por otro, restringen sus dañados márgenes, al subirles de nuevo sus costes operativos.

Las previsiones para el año 2012 que manejan en este momento la mayoría de las casas de análisis es qué está tendencia alcista de los precios del precio del petróleo en euros se mantenga debido a la subida de su precio en dólares por una posible escalada de las tensiones en Oriente y la previsible depreciación del euro respecto al dólar.



Fuente: Elaboración propia a partir de Ecwin

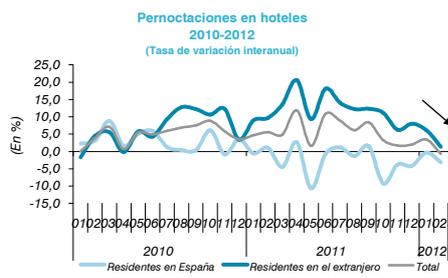


Fuente: Exceltur a partir de AENA
 (*) Dato atípico por efecto de comparación de semana santa y frente a abril 2010 con crisis en el espacio aéreo europeo por lluvia cenizas volcán Eyjafjalla
 (**) Dato atípico por efecto comparación con dic 2010 afectado por cierre parcial espacio

De hecho, la subida del carburante ya ha provocado un incremento de los billetes aéreos tanto en España como en nuestros principales mercados emisores de turistas, según datos del INE y de EUROSTAT. Esta subida de precios en el actual contexto de debilidad de la demanda de servicios turísticos de los últimos meses, se ha materializado en una caída del tráfico de pasajeros en los aeropuertos españoles en el inicio de 2012. Concretamente, en los meses de enero y febrero los pasajeros han descendido un 4,2% respecto a los mismos meses del año 2011, según los datos de AENA, acentuándose la caída a medida que ha avanzado el año (un 2,9% en enero y un 5,6% en febrero).

2.3. Esta debilidad de la demanda turística y de transporte aéreo limita y extiende la recuperación del consumo y de los precios del resto de los eslabones de la cadena de valor turística española y muy en especial del alojamiento hotelero.

Concretamente, según el INE el sector hotelero experimentó en los dos primeros meses del año una notable ralentización en los ritmos de avance de sus principales indicadores de demanda y precios, registrando en el mes de febrero variaciones interanuales ya negativas.



Fuente: Elaborado por Exceltur a partir EOH (INE)



Fuente: Elaborado por Exceltur a partir IPC, IPH (INE)

3. Del análisis de sensibilidad-elasticidad/precio realizado, sentimos altamente probable que, en las circunstancias actuales, la subida de las tasas aeroportuarias contenida en los PGE de 2012 pueda provocar en un año una caída máxima de 2,87 millones de turistas llegados por avión (entre españoles y extranjeros) y una pérdida de 1.636 millones de euros de ingresos directos para el conjunto del sector turístico español.

El ejercicio de valoración del impacto de la subida de tasas contenida en el proyecto de PGE de 2012 sobre el tráfico aéreo y su incidencia sobre el conjunto de la actividad turística española que se detalla a continuación, está elaborado a partir de la estimación de lo que supondrá dicho incremento sobre el precio medio final de un billete aéreo con destino a los 7 mayores aeropuertos turísticos españoles (Madrid, Barcelona, Palma de Mallorca, Málaga, Gran Canaria, Alicante y Tenerife Sur) en términos de menor afluencia de turistas por avión y menores ingresos por el gasto que realizan en España.

Concretamente, la subida en las "tasas aeroportuarias" aplicable a estos 7 aeropuertos contenida en el proyecto de PGE para 2012 supone un aumento del 50,3% en el aeropuerto de Madrid respecto a las tasas de 2011, del 53,6% en el de Barcelona, y del 12,9% de media en los aeropuertos de Palma de Mallorca, Málaga, Gran Canaria, Alicante y Tenerife Sur. Se trata de una subida de tasas que, en función de las condiciones del mercado, podría provocar un incremento medio de los billetes de los vuelos de corto y medio radio hacia España en torno al 6,0% en los dirigidos a Madrid y Barcelona, y del 1,6% tanto desde destinos españoles, como desde el resto de países europeos en los que están posicionados¹.

En base a los estudios internacionales disponibles que miden la elasticidad de la demanda turística respecto al precio de los billetes de avión de los vuelos de ocio y de negocio (*realizados en escenarios macroeconómicos más favorables al de la crisis que nos afecta*), **el aumento de los precios de los vuelos que afectan a estos aeropuertos, provocaría una caída máxima en un año de hasta 2,87 millones de turistas llegados por avión hacia los destinos españoles del área de influencia de estos 7 aeropuertos**²(respecto a los flujos de llegadas del año 2011) con una concentración de las caídas en los aeropuertos de Madrid y Barcelona, donde la subida de tasas es mucho mayor que en los vacacionales del litoral y las islas (Ver gráfico adjunto su distribución por aeropuertos).



Fuente: Estimación de EXCELTUR a partir de datos de AENA

Esta caída en la llegada de turistas provocada por la subida de las tasas aeroportuarias supondría en un año **una pérdida de 1.636 millones de euros de ingresos directos para el conjunto del sector turístico español, con todos sus empleos e ingresos fiscales favorecidos por el gasto en destino que dejarían de hacer esos turistas extranjeros y españoles que desistieran de volar a destinos**

1 El precio medio para un billete de avión por trayecto en un radio de 2,5 horas de vuelo, donde se encuentran los principales mercados de origen europeos para España, está en un horquilla desde 40 € para vuelos low cost, hasta 110 € de una línea regular en la que se promedian los pasajeros en clase Business. A efectos de las estimaciones para la elaboración de esta nota, se ha tomado un precio medio muy conservador de 70€ por trayecto en Madrid y Barcelona y de 65 € por trayecto en el resto de aeropuertos turísticos. Así mismo se ha tenido en cuenta el tráfico de vuelos de largo radio en Madrid y Barcelona con un precio medio por trayecto de 400€.

2 En la elaboración de esta estimación se han eliminado los pasajeros en tránsito de los aeropuertos de Madrid y Barcelona asociados a su actividad de "hub".

españoles (para calcular el impacto del menor gasto turístico se han tomado las estadísticas oficiales Egatur y Familitur que elabora el IET relativas al año 2011³).

Los impactos finales sobre la actividad turística en España estarán en función de la repercusión que las compañías hagan del incremento de las tasas sobre el precio que paga el consumidor. A priori, a pesar de la debilidad de la demanda, el contexto de fuerte caída en los márgenes que están sufriendo las líneas aéreas por el incremento del coste del carburante en euros, hace difícil que puedan absorber el incremento de las tasas, por lo que es probable que se traslade la mayor parte al turista. En todo caso, a continuación se presenta una tabla resumen con distintos escenarios de impactos en términos de menores llegadas de turistas y de la pérdida asociada de ingresos en función del porcentaje del incremento de las tasas aeroportuarias que se traslade al consumidor final.

Escenarios de impacto de la subida de tasas aeroportuarias contenida en el proyecto de PGE 2012 en función de % de traslación al consumidor

Repercusión de la subida de tasas aéreas sobre el consumidor	Caída de afluencia de turistas	Pérdida por menor gasto en destino
	(miles)	(millones de euros)
100%	-2.870	-1.636
75%	-2.158	-1.229
50%	-1.446	-823
25%	-734	-417

Fuente: Estimación Exceltur a partir datos AENA, Familitur, Egatur y Frontur (IET)

Como antes ya se ha avanzado, en este cálculo de impacto no se contempla ni la más que probable reducción de capacidades en destinos urbanos por las dificultades de rentabilizar los vuelos ante la atonía de la demanda, ni la producida en destinos de sol y playa, ni su posible redirección hacia otros destinos competidores. Se trata de un fenómeno que puede intensificarse a partir del último trimestre del año, en la medida en que cuando entre en vigor el aumento de tasas la programación de verano estará muy avanzada. Es muy probable que a partir de entonces la redirección de vuelos a los países emergentes más especializados en el "sol y Playa" se acentúe, por sus menores costes asociados a la operativa de transporte.

Esto es especialmente significativo, por cuanto los costes de operar son hoy en estos países (principalmente los destinos/aeropuertos de Turquía, Egipto, Marruecos y Grecia) mucho más bajos que en los destinos españoles, habiendo la mayor parte de estos países aplicado drásticas medidas de reducción de sus tasas en 2012 para impulsar su atractivo turístico y captar unos perfiles de turistas muy parecidos a los que, en general, reciben los destinos más convencionales españoles.

Diferencia de costes de operación en los aeropuertos españoles con sus competidores de uno de las principales compañías aéreas extranjeras especializada en flujos turísticos vacacionales hacia España



³ Excepto gasto medio españoles relativo a 2010, último dato disponible en Familitur.