

La Comisión Europea tiene previsto aprobar a principios de septiembre las directrices que pondrán coto a las subvenciones que reciben las compañías aéreas de bajo coste, tras haber consultado con la industria y con los Gobiernos el borrador

presentado el pasado febrero. En España, comunidades como Cataluña o Cantabria han cerrado convenios que contemplan ayudas a aerolíneas a cambio de que éstas promocionen determinadas áreas turísticas. Sufragar gastos por publicidad

de nuevas conexiones entraría dentro de las ayudas permitidas, lo que despierta recelos en compañías tradicionales como Iberia, que ven en estas ayudas "falta de transparencia y un retroceso en la liberalización del sector".

## Cercos a las aerolíneas de bajo coste

La UE y las compañías tradicionales quieren limitar las ayudas públicas a los vuelos baratos

A. TRILLAS / A. PANTALEONI

Barcelona Las aerolíneas de bajo coste empiezan a redibujar el mapa de los aeropuertos españoles. Los últimos datos de AENA dan idea de su poder de arrastre: al aeropuerto de Santander llegaron de enero a mayo de este año 254.450 pasajeros. Más de la mitad viajaron en aerolíneas de bajo coste. En el mismo periodo del año anterior, en el que el total de viajeros ascendió a poco más de 160.000, ninguno de ellos había llegado a la capital cántabra con este tipo de aerolíneas. El salto de un año a otro es también espectacular en los aeropuertos de Zaragoza, Granada, Asturias, Alicante o Almería (ver gráfico).

Tras este éxito fulgurante, que en España capitalizan sobre todo las compañías Easyjet, Air Berlin y Ryanair, no sólo hay pasajeros atraídos por billetes a precio de saldo. Gobiernos autónomos, diputaciones, ayuntamientos y empresarios locales se apuntan cada

### Cataluña es la comunidad que más viajeros en aerolíneas de bajo coste recibe

vez más al siguiente pacto: dan apoyo a una aerolínea a cambio de que ésta promocione la zona como un destino turístico.

En la mayoría de los casos, lo que importa es aumentar el número de visitantes. Y lo están consiguiendo, porque en 2004 estas aerolíneas acapararon un 29,2% del tráfico, según el Instituto de Estudios Turísticos (IET). El Gobierno de Cantabria cerró en julio un acuerdo con la irlandesa Ryanair que persigue la "publicidad y promoción" del aeropuerto de Santander. El éxito se mide según el número de viajeros que la compañía es capaz de mover. El acuerdo incluye una subvención de 1,5 millones de euros para "articular y financiar" un convenio con Ryanair.

"Vamos hacia las alianzas estratégicas entre las aerolíneas y los destinos, que se apoyan mutuamente", explica el catedrático de ESADE y experto en turismo Josep Francesc Valls. "La aerolínea necesita expandir su capacidad de mercado, mientras el destino busca mayor promoción turística, y ambos ganan", añade.

A las puertas del verano, Air Berlin cerró un convenio con Turismo de Santiago. Y ya tenía otro similar desde hace un año con el Patronato de Turismo de la Diputación de Tarragona-Costa Daurada. "Participamos en acciones de mercadotecnia con las autoridades locales. Si se organiza un concurso, premiamos con viajes a esos destinos, que también priorizamos en nuestra web", explica Álvaro Mittelmann, director general en

### Las aerolíneas de bajo coste en España

Pasajeros llegados a España por vía aérea según el tipo de compañía aérea utilizada por la comunidad autónoma de destino principal. Año 2004

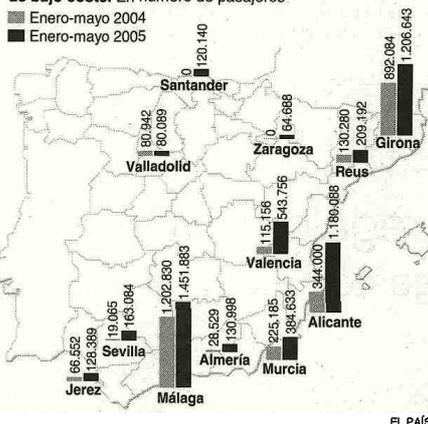
Comunidad Autónoma	Bajo coste	Tradicionales	Número de pasajeros	Porcentaje (total CCAA)
Cataluña	3.208.437	5.147.696	8.356.133	23,0
Baleares	3.125.539	6.250.549	9.376.088	22,4
Andalucía	2.583.863	2.756.031	5.339.894	18,5
C. Valenciana	2.147.148	1.915.891	4.063.039	15,4
Canarias	1.611.620	7.913.880	9.525.500	11,5
Madrid	553.557	9.367.339	9.920.896	4,0
Murcia	331.473	52.936	384.409	2,4
País Vasco	257.043	325.808	582.851	1,8
Castilla y León	103.460	31.532	134.992	0,7
Resto CC AA	44.938	143.356	188.294	0,3



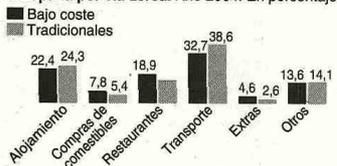
### Pasajeros llegados a España en 10 líneas aéreas de bajo coste. Año 2004

Compañía Aérea	Total de Pasajeros	Porcentaje
Easyjet	2.830.333	20,3%
Air Berlin	2.584.278	18,5%
Ryanair	1.877.067	13,4%
Monarch Airlines	1.376.340	9,9%
Transavia	888.551	6,4%
bmi/Baby	481.985	3,5%
Sterling European	444.082	3,2%
Virgin Express	382.682	2,7%
My Travel	342.770	2,5%
Hapag Lloyd	341.589	2,4%

### Aeropuertos donde más crece el tráfico de las aerolíneas de bajo coste. En número de pasajeros



### Gasto efectuado por los turistas llegados a España por vía aérea. Año 2004. En porcentaje



Fuente: Instituto de Estudios Turísticos y AENA.

La asociación Exceltur advierte desde el editorial de su informe de julio que "debería analizarse con mucha atención y en detalle" el ritmo de expansión de las aerolíneas de bajo coste y los "diversos apoyos institucionales" que perciben, "dado el perfil y hábito de consumo" de los turistas que los utilizan.

¿Cuál es ese perfil? El de alguien que viaja sin contratar un paquete turístico y usa Internet para hacer la reserva sin intermediarios; que gasta menos en alojamiento y transporte, pero compra y come

## Turistas 9,2 euros más 'tacaños'

más en el destino elegido. El gasto medio diario del viajero de bajo coste es 9,2 euros menos que el del turista llegado por una línea regular.

El aterrizaje masivo de este tipo de turistas ha hecho saltar las alarmas entre el sector hotelero ante el temor a un descenso del turismo de calidad. El 55% de estos viajeros se alojan en hoteles frente al 76%

familiares forman el grueso de sus actividades. El informe concluye que "se acortan las distancias en términos de gasto entre los turistas que acceden a España por vía aérea teniendo en cuenta sólo el gasto en destino".

"Entiendo que debemos tener turismo de todo tipo. Este tipo de compañías ayudan a conseguir una mayor demanda", asegura José Luis Carrillo, presidente y propietario de Air Madrid, una compañía que se define de "precio justo" y apuesta por los largos recorridos.

España y Portugal de Air Berlin. El patronato de Tarragona apunta que también apoya con dinero a otras compañías que vuelan a Reus como Transavia o Ryanair.

Esta última confirma que cuenta con "varios acuerdos turísticos en España". Uno de los más sonados, y que ha hecho público el Go-

bierno de Cataluña —la primera comunidad autónoma en número de pasajeros de estas aerolíneas, con un 23,6% del total—, corresponde al aeropuerto de Girona. Por este acuerdo la aerolínea irlandesa obtuvo 3,5 millones de euros en 2004, sumando las aportaciones del Departamento de Política

Territorial y Obras Públicas, del de Comercio, Consumo y Turismo, de la Diputación de Girona y de empresarios de la zona. El concepto: "la apertura de nuevas rutas y la promoción del destino turístico". En 2005, las ayudas previstas no llegan a dos millones. Ryanair también tiene que recibir este año

un millón de euros por seis vuelos previstos desde Tarragona. Si no cumple con las expectativas, como ocurrió en 2004, la cuantía se reduce a 666.000 euros.

La compañía irlandesa, mirada con recelo por sus rivales, arrastra en su historia la mancha del choque frontal con Bruselas que está haciendo cambiar las cosas. En 2004, tuvo que devolver cuatro millones de euros al Gobierno regional de Valonia por el aeropuerto de Charleroi, próximo a la capital belga, que había potenciado de forma espectacular.

Fue este caso el que motivó a Bruselas a fijar directrices para poner coto a las subvenciones y salvaguardar la libre competencia. En febrero, un primer borrador limitaba las condiciones del apoyo a la apertura de nuevas líneas en aeropuertos con un tráfico de hasta cinco millones de pasajeros, por un máximo de cinco años y sin que las ayudas superasen el 50% del coste. Las directrices, que se apro-

### Cantabria subvenciona a Ryanair con 1,5 millones para atraer turismo a la comunidad

barán en septiembre, permiten la publicidad del destino.

"Dábamos por superada la etapa de las subvenciones. Son un retroceso en la liberalización de un sector que estaba muy protegido", afirma Iberia, crítica además por la "falta de transparencia" de las ayudas. La dispersión de subvenciones y el hecho de que en muchos casos éstas no se canalicen a través de los gobiernos autónomos, sino vía consorcios mixtos, cámaras de comercio o diputaciones, hace casi imposible saber quién recibe cuánto, de quién y por qué.

Ni el Ministerio de Fomento ni los de Industria, Comercio y Turismo tienen constancia de esta maraña de ayudas, aseguran. Los gobiernos de comunidades con gran afluencia de viajeros en líneas de bajo coste, como Andalucía o Baleares, subrayan que no dan ayudas ni tienen convenios con ellas, mientras fuentes del sector apuntan que algunos de sus aeropuertos sí reciben apoyos. Lufthansa sugirió en mayo que las rivales *baratas* aprovecharan convenios turísticos para encubrir ayudas ilegales.

Iberia advierte de que, si se permiten ayudas, deben darse "a todos o a ninguno". Y Air Berlin apunta otro problema: "Si todo va de fuertes subvenciones, cuando éstas dejan de existir, desaparece el tráfico. Hay que ver si la proyección turística lograda es a largo plazo. ¿Cómo sabe AENA si merece la pena invertir en algunos aeropuertos?"