

Las ayudas a las aerolíneas, entre el despilfarro y la reactivación de destinos

Competencia denuncia ayudas a rutas que nunca ha sido rentables • Algunos expertos defienden la revitalización de determinadas zonas turísticas gracias a esta medida

Carmen Porras. Madrid
 En septiembre de 2008, por primera vez, llegaron a los aeropuertos españoles más pasajeros en aerolíneas de bajo coste que en compañías tradicionales, (el 50,2% del total). Con el tiempo esta distancia se ha incrementado. En los primeros 10 meses de este año, las *low cost* desplazaron 32,4 millones de viajeros, el 57,6% del total, frente a los 23,7 millones de las líneas convencionales.

A esta circunstancia ha contribuido el progresivo desvío de pasajeros que en los últimos años se ha producido desde las firmas tradicionales a las de bajo coste, motivado en buena medida por las subvenciones a estas últimas. Así lo explica el tercer informe anual sobre ayudas públicas de la Comisión Nacional de la Competencia (CNC).

Millones

El análisis asegura que entre 2007 y 2011 se han destinado 250 millones de euros, procedentes en su mayoría de los Gobiernos regionales y en forma de contratos de publicidad o promoción turística, para subvencionar a este tipo de aerolíneas con el fin de aumentar el número de pasajeros de algunos aeropuertos. Sin embargo, la CNC cree que no hay correlación entre los fondos recibidos y la afluencia de viajeros a dichos aeródromos, pero sí entre las ayudas recibidas y el número de usuarios de estas compañías, lo que contribuye a "acentuar el proceso de desviación de la demanda desde las compañías tradicionales hacia este tipo de aerolíneas" afirma.

Destaca, asimismo, que muchos de los aeropuertos beneficiados por las ayudas a las aerolíneas han registrado una caída de tráfico. De este modo, el organismo regulador plantea dudas sobre la eficacia de este tipo de actuaciones y denuncia que se han subvencionado rutas que nunca han sido rentables.

Además, critica que provocan una "distorsión competitiva" entre aeropuertos y entre las aerolíneas tradicionales y las de bajo coste.

Air Nostrum y Ryanair fueron las más favorecidas, seguidas de Lagunair, que dejó de operar en 2009, Vueling, Air Berlin, Air Europa, Wizz Air y Easyjet.

Sin embargo, el profesor del departamento de Dirección de Marketing de ESADE, Josep Francesc

En los últimos cinco años las ayudas suman 250 millones

Valls, considera que esta política ha resultado exitosa en algunos casos, como el aeropuerto de Girona. "Antes no venía nadie y gracias a estos acuerdos llegaron viajeros de forma masiva a la Costa Brava", asegura.

Casos de éxito

Francesc Valls defiende la negociación entre las aerolíneas de bajo coste y los Gobiernos regionales "siempre que se traduzca en un incremento de pasajeros y, por tanto, mejore la rentabilidad y el crecimiento del entorno". Si aumenta la cifra de pasajeros, "el coste asumido por las regiones será muy inferior a la inversión en publicidad que hacen los destinos turísticos".

Asegura que en los últimos 10 años las *low cost* han generado nuevos viajeros, que antes no podían volar por las elevadas tarifas de las líneas tradicionales, y han impulsado el número de aeropuertos, "pero el problema de España es que se ha producido muy por encima de la necesidad de accesibilidad real que tenemos".

La Organización Mundial del Turismo (OMT) reconoce que las subven-



Ryanair fue una de las aerolíneas más beneficiadas.

FONDOS DESTINADOS POR LAS COMUNIDADES A AEROLÍNEAS

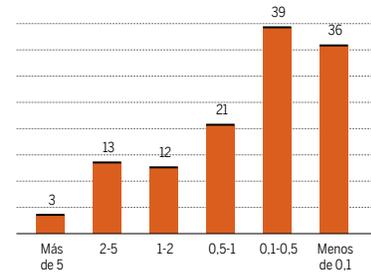
FONDOS DESTINADOS A ACUERDOS DE PROMOCIÓN TURÍSTICA
 Datos en millones de euros



FONDOS DESTINADOS A ACUERDOS PUBLICITARIOS
 Datos en euros

Comunidad	Total 2007-2011
Andalucía	198.000
Aragón	34.051.333
Asturias	8.612.000
Baleares	5.986.748
Canarias	3.835.039
Cantabria	20.664.411
Castilla La Mancha	10.350.000
Castilla y León	84.279.616
Cataluña	17.312.322
Ceuta (helipuerto)	n.d.
Extremadura	9.338.816
Galicia	22.697.448
La Rioja	3.611.000
Madrid	527.000
Melilla	3.600.000
Murcia	4.814.376
Navarra	550.000
País Vasco	425.001
Valencia	16.426.890
Total anual	247.280.000

DISTRIBUCIÓN POR CATEGORÍAS DE ACUERDOS REVISADOS
 Datos en millones de euros anuales



ciones pueden contribuir al desarrollo del turismo de una región si se hacen de forma sostenible. El responsable del Programa de Tendencias Turísticas y Estrategias de Marketing de dicha organización, John Kester, cree que, en ocasiones, a una zona mal comunicada, pero con posibilidades de generar tráfico turístico, le puede interesar dar un subsidio para

mejorar su conectividad. No obstante, coincide con la CNC en que a veces las ayudas han promovido rutas imposibles de rentabilizar.

Para el vicepresidente de Exceltur José Luis Zoreda, "el futuro del sector turístico no puede pasar por subvencionar una demanda que puede ser artificial".

También las ayudas a Spanair -adquirida en

2009 por Iniciatives Empresariales, integrada por entidades públicas y privadas- están en el punto de mira. Hace sólo un mes recibió dos créditos puente por 25 millones con el aval del Ayuntamiento de Barcelona y del Gobierno autonómico para apoyar su continuidad mientras espera la entrada de un nuevo socio. El presidente de Vueling, Josep Piqué, no admite que

SUBVENCIONES

La disputa Boeing-Airbus

El enfrentamiento por las ayudas públicas está presente también desde hace años entre los principales fabricantes de aviones, el estadounidense Boeing y el europeo Airbus, por considerar que distorsiona la competencia. El último episodio tuvo lugar el viernes cuando EE UU exigió sanciones a Airbus por no cumplir los requerimientos de la Organización Mundial de Comercio (OMC) sobre las ayudas. Asegura, que la Unión Europea "no ha retirado los subsidios en cuestión y que, de hecho, otorgó nuevas ayudas al desarrollo y la producción de grandes aviones civiles". Ante las demandas estadounidenses, en mayo la OMC determinó que algunas subvenciones, incluyendo las destinadas al lanzamiento de algunos modelos de Airbus, habían causado "serios perjuicios" a los intereses de Boeing. Exigió entonces a las autoridades europeas un plan para poner fin a los subsidios en un plazo que terminó el pasado 1 de diciembre. Sin embargo, EE UU lo considera insuficiente y sostiene que se mantiene la política de apoyos. Al mismo tiempo, el citado organismo regulatorio tramita una demanda de la UE contra EE UU por conceder ayudas a Boeing.

al tiempo que se realizan recortes en sanidad y educación, se destinen partidas públicas a esta aerolínea. Curiosamente, la Asociación Europea de Aerolíneas de Bajo Coste, algunas de cuyas integrantes son criticadas por recibir subvenciones, acusaron a Spanair de "una violación flagrante de la legislación europea sobre competencia y ayudas de Estado".