

REPORTAJE: Vida&artes

Aeropuertos rehenes de una aerolínea

Ryanair funciona a golpe de ayudas en decenas de ciudades - Para llenar sus aeródromos secundarios, Gobiernos y entidades regionales ceden a la presión - Bruselas cuestiona los incentivos

A. MARS / C. DELGADO 01/08/2011

El Gobierno catalán se enfrenta a un duro dilema: o cede y le da más dinero público a [Ryanair](#), vía "acuerdos de promoción turística", o se despide de buena parte de la actividad que nutre el aeropuerto de Girona. En otoño, de hecho, la compañía dejará vacío el de Reus. Y no es Cataluña la única región que se enfrenta a esta disyuntiva. Salvo en el caso de los dos grandes aeropuertos de Madrid y Barcelona, Ryanair opera a cambio de incentivos económicos de Administraciones autónomas y locales, que contribuyen para llenar unos aeropuertos secundarios, que, de otro modo, quedarían infrautilizados.

La fórmula de subvenciones está instalada en toda Europa

La UE ve "difícil de justificar" el gasto en campos de vuelo duplicados

No hay una cifra global del total de ayudas que se embolsa Ryanair

En muchos aeropuertos es la única compañía y si no le pagan, se va

España supone para la irlandesa más de un tercio de su negocio

Algunas instalaciones son deficitarias y no tienen un fin social

No es la empresa irlandesa la única que recibe incentivos por volar desde centros pequeños. [Air Nostrum](#) los recibió en Valencia, por ejemplo; [Vueling](#) los tuvo en su día en Lleida y otras empresas, como Transavia, cuentan con ellos en otros aeródromos. Hay más ejemplos. Pero Ryanair es la que opera una red mayor, con más de 20 puntos en España. Esta fórmula de ayudas en aeropuertos regionales se da también en el resto de Europa con otras compañías y Bruselas las cuestiona.

Esta historia arranca a finales de los años noventa, cuando unas compañías descubrieron que, reduciendo los servicios al nivel más básico, podían ofrecer vuelos más baratos que la competencia. Así nacieron las aerolíneas de bajo coste. La irlandesa Ryanair fue más allá y encontró el filón de los aeropuertos secundarios en Europa, pequeños y con tasas más baratas. Además, descubrió que los Gobiernos de la zona contribuirían económicamente si la compañía aportaba unos vuelos internacionales de los que carecían.

En España, con una cincuentena de aeropuertos, Ryanair se expandió mejor que nadie: ya es la primera aerolínea (por delante de Iberia), presente en 23 de ellos y con 16 millones de pasajeros hasta junio. El problema es que ahora, que también opera desde los aeropuertos principales (Madrid y Barcelona), empieza a replegarse en algunos

secundarios. Y las compañías tradicionales, a las que ganó el mercado de algunas instalaciones con sus ofertas de vértigo, pierden posiciones también en las grandes plazas.

El [Ministerio de Fomento](#) y [AENA](#) se ponen de perfil en este debate. Alegan que el ente reclama las mismas tarifas a todas las compañías y no otorga ninguna subvención a Ryanair. Esos aeropuertos pequeños en los que opera la

irlandesa están abiertos también a sus competidoras con las mismas condiciones, pero no lo hacen porque, coinciden en el sector, pese a las ayudas, solo el bajo coste puede hacer rentable una operación así.

"AENA pone una infraestructura al servicio de todas las compañías y cobra las mismas tarifas a todos", explican desde la aún empresa pública. Para el ente gestor, la fórmula funciona: los incentivos que recibe Ryanair no salen de sus arcas, pero en cambio sí cobra las tarifas por operar a la compañía aérea en aeropuertos que quedarían infrutilizados sin la empresa irlandesa. El de Girona, por ejemplo, ganó más de 10 millones de euros el año pasado. No es un detalle menor: solo 11 de los 48 aeropuertos públicos de AENA cerraron el año 2010 con beneficio neto. Así, como telón de fondo, aparece el viejo debate de si hay o no demasiados aeropuertos con aspiraciones internacionales en España.

El modelo del aeropuerto de Girona, que ahora está a punto de perder la mitad de los vuelos de Ryanair al no querer aumentar las ayudas, era el sueño de todo alcalde de ciudad periférica. El aeródromo vivía en los noventa en vacas flacas. Recibía al año cerca de medio millón de personas, la mayoría en vuelos chárter. Sin embargo, en 2003, llegó Ryanair. Un año después, el tráfico había aumentado un 173%. En 2008, Ryanair tenía 11 aeronaves destinadas en Girona, y llegó el récord: 5,5 millones de viajeros. Un milagro en un lustro. De Girona, a toda Europa. Y lo que ha sido más importante para los hosteleros y hoteleros de la zona: de toda Europa a Girona. La fortuna de esa provincia, sin embargo, nunca le ha salido gratis. El milagro tenía un coste, en forma de subvenciones "para la promoción turística", que han sufragado sobre todo la Generalitat de Cataluña, la Diputación de Girona y la Cámara de Comercio. Según el último acuerdo, siete millones de euros al año. A esto hay que añadir las inversiones para ir adaptando la instalación y sus aparcamientos al creciente éxito. Aun así, en Cataluña el modelo se replicó en Reus. Y en media España.

La aerolínea sabe que tiene la sartén por el mango, y lleva tiempo apretando las tuercas a las Administraciones regionales. Hace menos de un mes, la irlandesa aseguró que en otoño dejará el aeropuerto de Reus y reducirá a la mitad su actividad en Girona, y en ambos es prácticamente la única compañía que opera. "No hemos alcanzado un acuerdo competitivo con la Generalitat", señaló sin rodeos el vicepresidente de la Ryanair, Michael Cawley. El directivo no esconde la estrategia. "Aeropuertos en Europa hay muchos. Aerolíneas capaces de operar en Girona solo una: nosotros", lanzó. La misma amenaza pesa sobre el aeropuerto de Zaragoza. O el de Alicante.

En Valencia, hay una relación de ida y vuelta. En 2008 cerró su base en el aeropuerto de Manises y redujo drásticamente sus conexiones, lo que hundió la llegada de turistas. El año pasado, tras amarrar un acuerdo de 800.000 euros en ayudas, regresó. En el norte, la compañía decidió cerrar su base del aeropuerto vitoriano de Foronda y concentró su crecimiento en el de Santander, donde también recibe ayudas.

Ryanair también batalla con AENA por las tarifas. El presidente de Ryanair, Michael O'Leary, comentó la semana pasada en una conferencia con analistas que, aunque habían crecido muy rápido en España en los dos últimos años, "AENA se ha vuelto un poco displicente". Y llegó a decir, según la transcripción de Bloomberg: "AENA cree que nos tiene cogidos por las bolas". O'Leary se quejó: "Están introduciendo nuevos pagos, como en Alicante, donde han abierto una nueva terminal que es un poco como Dublín y no pueden pagar". Además, advirtió de que la suya era compañía "oportunista" que vuela allá donde encuentra mejores acuerdos.

El poder de negociación queda muy desequilibrado entre la aerolínea con más pasajeros de España y un Gobierno regional o local que, sin ella, ven cómo su aeropuerto se quedaría prácticamente huérfano. Pero esta situación cambia si se aleja la lupa y uno echa cuenta de lo que España significa para la empresa: 26,6 de los casi 73 millones de pasajeros que movió en todo el año pasado, el 36% del pastel.

¿Qué pasaría si Ryanair tuviera que negociar en bloque con ese tercio de su negocio? El poder de presión de las Administraciones Públicas respecto a Ryanair crecería. Es lo que viene a plantear José Luis Zoreda, vicepresidente ejecutivo de Exceltur, el *lobby* que agrupa a las grades compañías turísticas españolas, incluidas líneas aéreas. "¿Y si

Michael O'Leary en vez de negociar comunidad por comunidad, se sentase en una misma mesa con todos? Se acabaría la subasta de ayudas", reflexiona.

De momento, cada Gobierno autónomo mantiene su particular y tormentosa relación con Ryanair. El idilio en Cataluña se ha tensado desde que la aerolínea decidió crecer en el mayor aeropuerto, el de Barcelona, lo que le ha llevado a replegarse en los secundarios.

No hay cifras globales sobre todos los incentivos económicos que recibe la irlandesa, no solo en España. El año pasado, Air France presentó una denuncia ante Competencia en la Unión Europea, y calculó que Ryanair recibe en toda Europa anualmente 660 millones de euros en subvenciones, lo que equivale a 11 euros por pasajero, aunque ha rehusado comentar este asunto para este reportaje. En España, diferentes fuentes lo cifran en unos 100 millones anuales.

El Gobierno catalán, al menos, es transparente e informa de los acuerdos económicos. Para quedarse en Girona, Ryanair exige una subvención, según explica el director general de Transportes de la Generalitat, Ricard Font, de 15 millones de euros al año. A cambio, promete atraer a tres millones de pasajeros. El Gobierno catalán les ha ofrecido 7,5 millones al año por dos millones de pasajeros, y añade a la puja terrenos gratis para que construyan un hangar, una escuela de pilotos y un hotel. Dicen que la estrategia es obligar a la empresa a que "arraigue". "Si la Generalitat no quiere llegar a un acuerdo, tenemos ofertas de decenas de ciudades europeas", asegura desafiante Cawley. ¿Cederá Cataluña y pagará más por Girona y Reus? Si lo hace, dicen fuentes del Ejecutivo autonómico, saben que el año que viene las exigencias serán mayores. Si no, tendrán dos aeropuertos vacíos y a dos provincias, y en especial su sector turístico, muy enfadadas.

Bruselas ha advertido ya contra algunas subvenciones a instalaciones deficitarias y sin fin social. "En un sector que lleva casi 20 años liberalizado es difícil justificar el gasto de aeropuertos duplicados y sin beneficios, sobre todo en momentos de austeridad y consolidación de los presupuestos públicos", señaló el pasado mayo el comisario de Competencia, Joaquín Almunia. En su opinión, es "difícil justificar" el gasto en infraestructuras aéreas duplicadas. "La mayoría de los aeropuertos (regionales) son deficitarios y solo sobreviven gracias a los subsidios que reciben de las autoridades locales", recalcó.

Zoreda, de Exceltur, cree que en este conflicto España es "víctimas de un exceso de inversión en infraestructuras que se solapan unas con otras", y clama por una política de transporte común. El último aeropuerto que se ha construido en este país, el de Castellón, se inauguró hace unos meses sin aviones, sin pasajeros y sin ninguna compañía que opere desde esta infraestructura.

La justificación de pagar porque supone un maná turístico no es algo que se pueda poner como excusa en toda España. Sí que ha aumentado el turismo extranjero en la Costa Brava, pero en Cantabria, por ejemplo, los empresarios creen que el tirón de Ryanair ha servido más para facilitar el turismo de los cántabros al extranjero. La irlandesa se estrenó en esta tierra en 2004. "Se nos abrieron grandes expectativas por los vuelos internacionales, y es muy bueno tener estas conexiones, aunque al final ha sido menos, hay más extranjeros, pero no tantos como creíamos", explica Emérito Astuy, presidente de la Asociación Empresarial de Hostelería de Cantabria (AEHC).

Hay más quejas privadas que públicas por parte de las aerolíneas; y más críticas que denuncias por este tipo de subvenciones encubiertas: otras compañías podrían beneficiarse de los mismos incentivos económicos si apostasen por volar a los campos de vuelos secundarios. "Las reglas de juego deben ser iguales para todos, si algunos aeropuertos dan incentivos, que cada compañía decida", dice el consejero delegado de Iberia, Rafael Sánchez-Lozano, al ser preguntado por la cuestión. Pero pocas compañías pueden hacerlo de forma rentable. ¿Por qué?

Según explica una persona vinculada a otra compañía aérea, replicar el modelo Ryanair es casi imposible. Y ninguna otra aerolínea sería capaz de operar con rentabilidad tantas rutas, ni siquiera con ayudas públicas. Los esfuerzos de productividad de la irlandesa son famosos en el mundo de las aerolíneas: no permiten que los aviones estén parados entre vuelo y vuelo más de lo imprescindible para que los pasajeros bajen y suban. Tienen calculadas las rutas donde más cupones de lotería venden y apuestan por ellas. Incluso prescinden de algunos artículos de venta si pesan mucho, para evitar el gasto extra de combustible.

"Se saben más claves de su éxito, pero muchas compañías aunque pudieran, no reproducirían las prácticas de Ryanair. Por ética y por responsabilidad", añade Francisco Hoyas, piloto y portavoz de Sepla, sindicato que en 2009 envió una carta a varios ministerios quejándose por las prácticas irregulares de la empresa irlandesa. Hoyas desgana prácticas laborales irregulares y algunas que, dice, pueden afectar incluso a la seguridad: más del 50% de los miembros de las tripulaciones son obligados a trabajar como autónomos, en lugar de asalariados, en complicados entramados empresariales. La plantilla no cotiza en el país donde trabajan, sino en Irlanda o en paraísos fiscales, para reducir costes. "Es la empresa la que decide cuánto combustible carga, y no el piloto, lo cual es peligroso. Cambia de base a los pilotos varias veces al mes. Y, además, despiden a quienes se vinculan con sindicatos, para evitar que los trabajadores tengan capacidad de negociación", denuncia el portavoz de Sepla, entre otras muchas cosas. Pero las autoridades, dice, no han contestado a las quejas de ese sindicato.

"Ryanair juega con todos. Cada mes de julio hace lo mismo: amenaza con que se va para mejorar las condiciones de las subvenciones ante el invierno, que es una temporada más complicada", señala Alex Cruz, consejero delegado de Vueling. "Lo hace en casi todos los sitios donde está. En realidad Ryanair ya sabe si quiere quedarse o irse. Pero juega a la extorsión", dice Cruz. El directivo reconoce que la irlandesa tiene al sector en vilo. "Si Ryanair vuela a la misma ciudad y en las mismas horas que nosotros, sabemos que habrá un impacto. En el aeropuerto de El Prat lo hemos notado. Pero cada uno tiene su estrategia. Ellos la suya, y nosotros la nuestra", asegura.