

Dinero público para cazar aerolíneas

Las compañías aéreas que operan en España han suscrito una quincena de acuerdos de promoción que favorecen la rentabilidad de las nuevas rutas. La UE ha abierto el grifo de las ayudas públicas directas, pero con condiciones que no gustan a sus principales, pero no únicos, beneficiarios: las aerolíneas de bajo coste

Gobiernos autonómicos, diputaciones provinciales, ayuntamientos, mancomunidades, cámaras de comercio, asociaciones empresariales y de desarrollo local..., todos ellos pretenden aprovecharse del auténtico filón que supone el establecimiento de conexiones aéreas en sus territorios y se muestran dispuestos a ofrecer contrapartidas económicas para favorecer la implantación en sus aeropuertos de nuevas compañías aéreas.

La apertura de nuevas rutas por avión se ha revelado en los últimos años como el mejor dinamizador de las economías de las regiones que no disponen de grandes centros financieros e industriales. La implantación de las aerolíneas de bajo coste –también de los operadores tradicionales– en los aeropuertos regionales se ha erigido en el gran revulsivo económico de sus zonas de influencia: crecimiento –en algunos casos exponencial– del negocio turístico, expansión de la actividad comercial, creación neta de empleo..., lo que genera un incremento de la recaudación fiscal de las administraciones de la zona y deriva en una especie de efecto llamada de nuevas inversiones.

La llegada de los operadores *low cost* ha permitido revitalizar aeropuertos que hasta hace unos años mantenían un tráfico de pasajeros y carga prácticamente nulo, o al menos mucho menor de su capacidad. El fenómeno, que ha constituido una auténtica revolución para el sector, ha fomentado una importante desestacionalización de la llegada de viajeros a estos destinos, alcanzando niveles de entrada de turistas fuera de la temporada alta impensables hasta ahora, al tiempo que ha impulsado la aparición de nuevas inversiones hoteleras, comerciales y de turismo residencial en estas regiones.

Ante esta realidad, resulta lógico que los sectores público y privado se muestren más que dispuestos a incentivar la presencia de nuevas aerolíneas, de

UN AUTÉNTICO FILÓN

La apertura de nuevas rutas aéreas ha supuesto en los últimos años el mejor dinamizador de la economía de las regiones que no disponen de grandes centros de negocios. La llegada de las *low cost* ha impulsado las inversiones hoteleras y comerciales y ha favorecido la desestacionalización en la llegada de viajeros.

bajo coste o no, mediante la concesión de contrapartidas económicas. Unas contrapartidas que normalmente se articulan a través de acuerdos de colaboración en el lanzamiento de campañas de promoción turística: la aerolínea pinta en sus aviones la imagen de marca del destino, colabora en las acciones promocionales desarrolladas en los mercados emisores y, por lo general, se compromete a transportar un número mínimo de pasajeros en las rutas implicadas.

Tanto oferentes como receptores insisten en que los fondos percibidos por la aerolínea por estas actuaciones en ningún caso pueden considerarse ayudas públicas encubiertas, sino que se trata de una mera cooperación remunerada en materia de publicidad y marketing de la que ambas partes se benefician. No obstante, no cabe duda de que las cantidades concedidas resultan ser un empujón hacia la rentabilidad o, al menos, permiten a las aerolíneas minimizar los riesgos inherentes a las inversiones realizadas.

Acuerdos no sólo con *low cost*

La irlandesa Ryanair constituye el caso paradigmático de aerolínea de bajo coste que se apoya en



los acuerdos de promoción con los sectores público y privado para potenciar el lanzamiento de sus nuevas rutas en aeropuertos secundarios. La *low cost* dirigida por Michael O'Leary ha suscrito hasta el momento en el mercado español un total de siete contratos de promoción, y reconoce abiertamente estar negociando con varios aeródromos la posibilidad de ampliar la lista (entre los que se encontraría el futuro aeropuerto Don Quijote de Ciudad Real, el que se convertirá en el primero del país de titularidad privada).

“Se trata de acuerdos de promoción, no son subvenciones ni ayudas públicas encubiertas”, se insiste desde la compañía irlandesa, que cuenta con contraprestaciones económicas por colaborar en la promoción y operar en los aeropuertos de Reus (Tarragona), Girona-Costa Brava, Santander, Santiago

ACUERDOS DE PROMOCIÓN

Michael O'Leary, director de Ryanair, que ha suscrito siete contratos con varios aeródromos españoles, declara que son acuerdos de promoción y no subvenciones ni ayudas públicas encubiertas.

de Compostela, Granada, Valladolid y Zaragoza. Ryanair, que rechaza hacer públicos los términos económicos de estos acuerdos, podría percibir en torno a los 20 millones de euros hasta 2008 gracias sólo a los contratos ya suscritos, a los que podrían sumarse más en un futuro próximo.

Air Berlin, por su parte, ha firmado hasta el momento acuerdos de colaboración con administraciones públicas e instituciones privadas por operar en los aeropuertos de Reus y Santiago de Compostela. La compañía alemana es la única *low cost* internacional que actualmente cuenta en España con un hub –centro de interconexión de vuelos–, en Palma de Mallorca. Sin embargo, en este caso la compañía no cuenta con ningún respaldo económico de este tipo, debido al rechazo mostrado por la Administración balear a ofrecer contrapar-



LA GRAN BATALLA DEL BAJO COSTE EN ESPAÑA

❖ Una treintena de aerolíneas de bajo coste operan actualmente en el mercado español y concentran ya casi un 30% del total de llegadas de pasajeros internacionales registradas en los aeropuertos nacionales. De hecho, España es el segundo país europeo por número de turistas transportados por estas compañías aéreas (con el 19,5% del total), sólo por detrás de Reino Unido (21,9%). Las *low cost* registraron un fuerte incremento del 33% del número de clientes que transportaron hacia España durante 2004, un crecimiento que contrasta con la caída del 1% sufrida por los operadores tradicionales durante el pasado año.

❖ Cinco compañías copan más del 68% de la cuota de mercado correspondiente al segmento de bajo coste. El quinteto está liderado por la británica EasyJet (20,3%), y le siguen la alemana Air Berlin (18,5%), la irlandesa Ryanair (13,4%), la británica Monarch Airlines (9,9%) y la

holandesa Transavia (6,4%). Estas cinco aerolíneas se sitúan entre las 20 principales compañías aéreas por cifra de pasajeros internacionales llegados a España; no en vano, EasyJet y Air Berlin ocupan el segundo y tercer puesto, respectivamente, tan sólo precedidas por la todopoderosa Iberia.

❖ Las firmas de bajo coste han detectado en el mercado español un gran potencial de crecimiento y ya hay compañías que confirman haber encontrado en el lanzamiento de vuelos domésticos una clara oportunidad de dar continuidad a su expansión futura. La alemana Air Berlin fue la pionera y opera ya una docena de rutas domésticas desde su hub –centro de interconexión de vuelos– de Palma de Mallorca, conectando a través de vuelos con escala estas ciudades españolas con los aeropuertos alemanes, austriacos, británicos y holandeses en que opera.

❖ EasyJet y Ryanair ya han anunciado su pretensión de apostar por los vuelos domésticos en un futuro próximo. Los planes de EasyJet pasan por la apertura en 2006 de una base de operaciones en un aeropuerto nacional –aún por determinar entre Madrid, Barcelona, Málaga o Alicante– que le permita lanzarse a conquistar el mercado de las conexiones domésticas. Por su parte, Ryanair desembarcará en 2007 en el segmento de los vuelos nacionales con el establecimiento de rutas desde Girona hacia “sólo algunos” de los 12 aeropuertos españoles en que opera actualmente.



➤ tidas a las aerolíneas que actúan en los tres aeropuertos de las islas.

La británica EasyJet, la aerolínea de bajo coste con mayor tráfico de pasajeros en el mercado español, ha suscrito un acuerdo de cooperación con el gobierno de Asturias para promover las rutas internacionales que explota en el aeropuerto del Principado. El modelo de negocio de la aerolínea británica (que ha rechazado confirmar si cuenta con más acuerdos de este tipo) apuesta por las operaciones en los principales aeropuertos, que no necesitan en principio recurrir a estas actuaciones para mantener la demanda. Asimismo, a la lista de aerolíneas de bajo coste que han suscrito acuerdos de promoción en España se suma Hapag Lloyd Express –filial del grupo turístico alemán TUI–, que,

POSTURAS A FAVOR

Gonzalo Pascual, presidente de Spanair, se ha manifestado en varias ocasiones a favor de que las aerolíneas puedan percibir respaldo económico siempre que no sean ayudas públicas encubiertas que distorsionen el mercado y acaben con la libre competencia.

Iberia tacha de 'competencia desleal' los acuerdos promocionales y las contraprestaciones económicas que conllevan

como Ryanair y Air Berlin, también cuenta con una contraprestación por sus operaciones en Reus.

Sin embargo, no sólo las aerolíneas de bajo coste reciben el respaldo económico de los sectores público y privado a cambio del lanzamiento de nuevas conexiones. El presidente de Spanair, Gonzalo Pascual, se ha manifestado en repetidas ocasiones a favor de que las aerolíneas puedan percibir respaldo económico, siempre que no se trate de ayudas públicas encubiertas que acaben por distorsionar el mercado y afectar a la libre competencia; y, de hecho, Spanair mantiene acuerdos de promoción con los aeropuertos de Tenerife Sur y A Coruña. Por su parte, Air Europa ha suscrito acuerdos puntuales para compartir con administraciones públicas los gastos de publicidad emparejados a la apertura de nuevas rutas (como el convenio firmado con el Ayuntamiento de Madrid para la promoción de los vuelos entre la capital y China), pero ninguno de estos convenios conllevaba la percepción de una contraprestación monetaria.

De igual manera, la aerolínea regional Binter Canarias ha pintado el fuselaje del avión con que opera sus recién estrenadas rutas internacionales a Milán y París con la imagen turística del archipiélago, fruto del convenio firmado con el Gobierno canario y los siete cabildos insulares. Asimismo, todo un clásico de los cielos españoles resultan ya los aviones de Air Nostrum, franquiciada de Iberia para vuelos regionales, decorados con el logotipo de la marca turística de la Comunidad Valenciana.

Iberia critica las ayudas

A pesar de que su franquiciada para vuelos regionales Air Nostrum es una de las compañías beneficiarias de este tipo de acuerdos promocionales, Iberia ha asumido el papel de principal detractor de la “competencia desleal” que a su juicio representan estos contratos y las contraprestaciones económicas que llevan emparejadas. Desde la aerolínea presidida por Fernando Conte se alerta de la “distorsión de mercado” que representa que algunas aerolíneas perciban contrapartidas económicas por lanzar nuevas rutas “similares” a las que Iberia ya opera en los mismos aeropuertos.

Los planes operativos de Iberia, recogidos en el Plan Director 2006/2008 aprobado por la compañía, pasan por reducir en un 17% su oferta de



AEROLÍNEAS Y ACUERDOS PROMOCIONALES

Compañía	Aeropuerto
RYANAIR	Girona-Costa Brava
	Reus
	Santander
	Santiago de Compostela
	Valladolid
EASYJET	Granada
	Zaragoza
AIR BERLIN	Asturias
	Reus
HAPAG LLOYD EXPRESS	Santiago de Compostela
	Reus
SPANAIR	Tenerife Sur
	A Coruña
AIR NOSTRUM	*acuerdo promocional con la Agencia Valenciana de Turismo
BINTER CANARIAS	* acuerdo promocional con el Gobierno de Canarias y los siete cabildos insulares

NORMATIVA EUROPEA

En septiembre, el Ejecutivo europeo aprobó una nueva normativa que contempla la concesión de ayudas a fondo perdido a las compañías aéreas para financiar gastos derivados de la apertura de nuevas conexiones sólo en aeropuertos con un tráfico inferior a cinco millones de pasajeros.

vuelos domésticos y congelar su crecimiento en el mercado europeo, contemplando mantener su expansión únicamente en el segmento del largo recorrido (el nicho de mercado en que no existe la competencia de las aerolíneas de bajo coste ni regionales).

En este sentido, la compañía ha apuntado la posibilidad de recortar muy sustancialmente su presencia en el aeropuerto de Barcelona-El Prat y ya ha empezado a reducir sus operaciones en los aeropuertos gallegos. Desde diferentes ámbitos de la Administración y el empresariado de Cataluña y Galicia se han llegado a explicar sendos recortes de operaciones a modo de represalia por parte de Iberia por las contrapartidas económicas ofrecidas a sus competidores.

Iberia ha llegado incluso a reconocer que ha estado “recopilando información” sobre los acuerdos suscritos en España por la irlandesa Ryanair, de cara a la eventual presentación de una demanda ante la Comisión Europea por presuntas ayudas públicas ilegales. Paralelamente, en sus críticas al respaldo económico recibido por algunos operadores, Iberia ha contado con el apoyo de Air Europa, que considera algunos de estos acuerdos “subvenciones soterradas” que permiten a algunas compañías “ganar dinero a costa de los contribuyentes”.

La Comisión Europea pone orden

La Comisión Europea no quiere que se repitan los largos contenciosos judiciales en torno a subvenciones concedidas a aerolíneas (como el de las ayudas ilegales percibidas por Ryanair en el aeropuerto belga de Charleroi, hoy en manos del Tribunal de Justicia Europeo) y ha optado por clarificar condiciones y criterios que hacen viables las ayudas sin riesgo de distorsionar el mercado. En este sentido, Bruselas ha impulsado un nuevo marco regulatorio que busca racionalizar y dar cobertura jurídica a la maraña de ayudas públicas y subvenciones percibidas fundamentalmente por las aerolíneas de bajo coste para el establecimiento de nuevas rutas en aeropuertos regionales.

El Ejecutivo comunitario aprobó el pasado mes de septiembre una nueva normativa que da luz verde a la concesión a las compañías aéreas de ayudas a fondo perdido para financiar parcialmente los gastos derivados de la apertura de nuevas conexiones sólo en aeropuertos con un tráfico inferior a cinco millones de pasajeros anuales, un requisito que actualmente cumplen un total de 280 aeródromos europeos, 31 de ellos ubicados en España.

Las subvenciones deberán estar destinadas a sufragar los costes de establecimiento y promoción de la nueva ruta, hasta un máximo del 30% del gasto total y durante un periodo máximo de tres años. En el caso de los aeropuertos situados en regiones desfavorecidas –las de menor renta, las poco pobladas o las ultraperiféricas, como Canarias– las ayudas públicas podrán alcanzar el 40% de los costes y el límite temporal se amplía hasta los cinco años. Paralelamente, las compañías aéreas deberán remitir a la CE un plan de negocio que demuestre como factible la rentabilidad de la ruta y han de mantener las operaciones una vez expirado el plazo temporal máximo de recepción de las subvenciones.

Las low cost rechazan el texto

La Asociación Europea de Aerolíneas de Bajo Coste (ELFAA, por sus siglas en inglés) no ha tardado en atacar el nuevo marco regulatorio fijado por Bruselas. Las low cost europeas entienden que

RYANAIR Y EL CASO CHARLEROI

❖ El caso Charleroi colmó el vaso. El contencioso que enfrenta a Ryanair y la Comisión Europea en torno a las subvenciones percibidas por la aerolínea por operar en el aeropuerto belga de Charleroi ha sido el verdadero detonante que ha motivado la elaboración de una nueva normativa comunitaria que regula las ayudas públicas por la apertura de rutas en aeródromos regionales.

❖ El Ejecutivo comunitario declaró ilegales en febrero de 2004 parte de las ayudas públicas otorgadas a Ryanair por la Administración regional de Valonia para incentivar su presencia en Charleroi, ordenando a la aerolínea proceder a la devolución de 4 millones de euros –de un total de 15 millones percibidos desde el año 2001–.

❖ La low cost irlandesa respondió al dictamen presentando un recurso de apelación ante el tribunal de primera instancia de la Corte de Luxemburgo. Ryanair fundamenta su apelación utilizando ‘sensu contrario’ los argumentos que utilizó Bruselas para ilegalizar parte de las subvenciones otorgadas en Charleroi. Según Ryanair, la doctrina de la Comisión impedirá a los aeropuertos públicos competir en las mismas condiciones que los aeropuertos privados, en tanto que estos últimos no tienen ningún tipo de restricciones para firmar la clase de acuerdos prohibidos por la CE para las instalaciones de titularidad pública. Una eventual sentencia favorable a las tesis de Ryanair podría, por tanto, dar al traste con la nueva normativa impulsada por la Comisión.



La UE ha impulsado un nuevo marco regulatorio para las ayudas económicas y subvenciones concedidas a las distintas aerolíneas

la nueva normativa constituye un agravio comparativo entre aeropuertos privados y públicos, imponiendo una desventaja competitiva para estos últimos. “La CE impone a los aeropuertos públicos exigencias que hacen inviables sus esfuerzos de aumentar su tráfico de pasajeros; unas exigencias a las que no estarán sometidos los aeropuertos privados. La Comisión asegura que la norma tendrá efectos positivos para el desarrollo de los aeropuertos regionales, pero en la práctica la nueva regulación provocará un recorte de la competencia y un incremento de los costes para los consumidores”, indica la asociación.

El presidente de turno de la ELFAA, Stefan Vilner, subrayó que la aplicación de la nueva legislación aprobada por el Ejecutivo comunitario será “altamente dañina” para el sector aéreo europeo, puesto que daría al traste con la “exitosa transformación de los aeropuertos secundarios en entidades rentables” que las aerolíneas de bajo coste han hecho posible en los últimos años. “La nueva norma socava la competencia, la capacidad de decisión del consumidor y el potencial de crecimiento de los aeropuertos regionales”, sentencia Vilner.

Por el contrario, la Asociación de Aerolíneas Europeas (AEA) –en la que están representadas la práctica totalidad de compañías aéreas tradicionales del continente– ha dado la bienvenida a la nueva norma, porque esta entidad la considera un paso en la buena dirección para promover una “mayor transparencia” en la concesión de ayudas al establecimiento de nuevas rutas. “Con la aprobación de la nueva legislación, la Comisión reconoce acertadamente que las ayudas para la apertura de conexiones distorsionan la competencia”, indica el secretario general de la AEA, Ulrich Schulte-Strathaus, “el sector aéreo necesitaba un marco regulatorio coherente que estableciera bajo qué condiciones puede permitirse la concesión de ayudas”. “La nueva regulación contribuye a igualar las reglas del juego”, explica.

Fuentes del mercado próximas a las tesis de las aerolíneas tradicionales atribuyen el rechazo mostrado por las *low cost* a que las nuevas condiciones para acceder a las ayudas públicas “ponen en peligro el modelo de negocio ajeno a la competencia leal” desarrollado por “sólo algunas” de las firmas de bajo coste. “Las ayudas estarán destinadas sólo a nuevas rutas y que puedan llegar a ser rentables sin necesidad de las propias subvenciones; además se restringe la duración temporal de las ayudas y se obliga a que la ruta siga operativa una vez cerrado el grifo de los subsidios. Es decir, la nueva normativa hace peligrar el futuro de algunas aerolíneas acostumbradas a sostener la rentabilidad de sus rutas, las nuevas y las ya existentes, a base de las diferentes ayudas públicas”.

●