



OPINIÓN

Eduard Moret

## Ayudas a Ryanair

**T**odos sabemos que Ryanair obtiene subvenciones públicas. Hace unos años, la compañía aérea irlandesa quedó exculpada de devolver ayudas recibidas del gobierno de Valonia (Bélgica) por considerar el Tribunal de la Unión Europea que la región había actuado en beneficio de la zona. Sin duda todos los gobiernos intentan conseguir conexiones aéreas de esta o de otra compañía, porque no hay destinación turística o de negocios que consiga crecer sin contar con ellas. Este hecho contribuye enormemente a la desestacionalización de las zonas turísticas.

Ya nos gustaría que todas las ayudas públicas pudieran generar rentabilidad para los territorios y sus áreas de influencia. Lejos queda la imagen de pequeños aeropuertos, como los de Girona o Reus, donde la inexistencia de vuelos dejaba las instalaciones obsoletas, pendientes de los vuelos chárter estacionales por parte de los operadores turísticos.

Parece que hoy no nos acordemos de aquellos momentos donde éramos capaces de hacer lo que fuera para obtener conexiones aéreas fuera de las grandes capitales. Tampoco recordamos que muchas de las compañías de bandera (Aviaco, Iberia, Iberia regional...) en su momento recibían ayudas para mantener vuelos entre Madrid y Girona y Reus.

Todos nos atrevemos a comentar si está bien o está mal justo en un momento donde el Govern está haciendo equilibrios y recortes para ajustar las cuentas. Pero analicemos el tema con detalle. Propongo un simple ejercicio empresarial: Actualmente, Ryanair opera el 95% de los vuelos en el Aeropuerto de Girona, que el año pasado registró un volumen de 4.800.000 de pasajeros. Si dividimos el importe que exige Ryanair por el número de pasajeros, nos da una cifra de ayuda por pasajero aproximada de 1,5 euros.

¿Es cara esta subvención? En cuanto un pasajero accede a la terminal y compra un café y el periódico, ya ha devuelto esta cantidad al país. Y si valoramos los servicios que utiliza y el impacto económico que genera (taxi, autobús, restaurante, alojamiento o regalos), nos daremos cuenta de que, además, nos ha dejado beneficio. Y no irrisorio, precisamente.

Puestos a mirar otros factores positivos, cabe recordar su contribución contra la estacionalidad y su aporte de una serie de conexiones con destinos impensables –como Aarhus, Düsseldorf Weeze, Gdansk, Estocolmo Vasteras, Lille, etc.–, que generan valor añadido.

Si aún quedaran dudas sobre la utilidad de la subvención a Ryanair, basta hacer un cálculo. Cada avión tiene un coste de operación estimado de unos 7.000 euros por trayecto medio a una ciudad europea. Si la media de ocupación es del 75% sobre una capacidad del Boeing 737-800 de 188 pasajeros, el coste de pasajero es de unos 50 euros. ¿Se considera que por una ayuda de 1,5 euros por pasajero la compañía hace negocio?

Y queda una pregunta más para el final de la reflexión: Más allá de la identidad y nombre de la compañía en cuestión, ¿tenemos otro producto (compañía) sustitutorio con fiabilidad contrastada que genere idéntico beneficio?

CEO de Promotourist