

¿Welcome Ryanair?

GERMÀ BEL

(Publicado en *La Vanguardia*, 7 de septiembre de 2010)

Por fin llegó Ryanair a El Prat. He usado esta compañía desde Girona, porque ofrece una buena relación calidad/precio. Dicho esto, su desembarco en Barcelona es mala noticia, y sus efectos serán peores de lo apreciado hasta ahora: pocos beneficios, muchos perjuicios, y balance global negativo. Vayamos por partes.

Pocos beneficios: Ryanair no aporta conectividad. Casi todas sus rutas ya eran servidas desde El Prat, y las pocas sin vuelos directos hasta ahora eran servidas en Girona y Reus. El aumento de tráfico de Ryanair en Barcelona será compensado con la caída en Girona y Reus. Además, el viajero típico de Ryanair en Barcelona será de ocio ‘low cost’; pocos viajeros por trabajo usarán las nuevas conexiones a aeropuertos secundarios y apartados de París y Milán. Eso sí, AENA ingresará una bonita cantidad en Barcelona, cuyas tasas son un poquito (énfasis en ‘un poquito’) más altas que en Girona y Reus.

Muchos perjuicios: EasyJet, aerolínea que conecta con aeropuertos principales de la UE ya ha anunciado que renuncia a su proyecto de base en El Prat. Malo. Además, las rutas españolas que ofrece Ryanair presionarán a compañías ya basadas en Barcelona como Vueling –que opera conexiones- y Spanair –códigos compartidos y conexiones con *Star Alliance*-. Estos modelos de negocio aportan más valor, y tienen costes más altos. Ryanair descremará el tráfico en rutas cruciales como Málaga, Santiago, Sevilla, Palma y Valencia. Malo para El Prat y para Barcelona. Además, esto forzará a las instituciones públicas a clarificar sus propósitos sobre Spanair, pues las pérdidas indefinidas no son una opción.

Poco habría que objetar si esta fuese la lógica del mercado. Pero no lo es, como enfatiza el propio CEO de Ryanair: “La estructura de costes de AENA es un sinsentido”. Que AENA cobre tasas sólo ‘un poquito’ más altas en El Prat es absurdo, dada la abismal diferencia de costes y deuda embalsada con Girona y Reus. Por eso El Prat debería tener tasas más altas, y Girona reducirlas. Por cierto, ¿con tasas de mercado Ryanair no iría a El Prat!

Pero los amantes de tasas bajas (sin comprender el efecto de un Prat ‘de saldo’) pueden estar tranquilos. AENA las aumentará sólo ‘un poquito’, pues deberá también aumentar tasas en Madrid...y aquí está la madre del cordero. Barajas es el líder de pérdidas en Europa, porque sus tasas son ridículas. Así se subvenciona la operativa de *hub* de Iberia, cuyos vuelos sufren menor presión de las *low cost* como Ryanair. La misma lógica explica que Singapore Airlines no haya logrado (¿aún?) el permiso para una ruta Barcelona-Sao Paulo que pidió a inicios de 2010. ¿Quizás proteger los vuelos Madrid-Sao Paulo de Iberia?

Hacer una capital como París se hace caro si no se es Francia. A diferencia del París original, nuestro París castizo necesita trasladar sus sobrecostes al resto, distorsionando mercados y dañando la productividad y la economía. Será que, como dijo Enrique III de Navarra y IV de Francia, “París bien vale una misa”.

