

# Pyrenair ha recibido 2,7 millones de la DGA en cuatro años para 19.000 viajeros

Cada pasajero le costó 125 euros a las arcas públicas en 2010, quince veces más de lo que supone la ayuda a Ryanair

HUESCA. Cada viajero que se ha subido a un avión de Pyrenair le ha costado 144 euros de media al Gobierno de Aragón durante los cuatro años que ha operado en Huesca. La compañía recibió la mayor cantidad de ayudas en 2010, año en el que transportó a más turistas y en el que la repercusión fue de 125 euros. El desembolso por pasajero triplica al que tuvo que hacer el año pasado la DGA y el Ayuntamiento de Zaragoza para garantizar los vuelos de Air Nostrum (41,8 euros) y llega a multiplicar por 15 la repercusión de la subvención a Ryanair (8,1 euros).

El Ejecutivo ha gastado en el aeropuerto casi 3 millones de euros desde 2007, de los que 2,75 han sido ayudas directas a Pyrenair a través de convenios de promoción turística, para transportar a unos 19.000 viajeros, según la estadística oficial. De ellos, quedan pendientes de pago los 300.000 euros de esta temporada, cancelada sin previo aviso a un mes de su finalización. Ahora, la pregunta que queda en el aire es si se pagarán.

## Andorra reclamará las ayudas

Por su parte, el portavoz del Gobierno de Andorra, Bruno Bartolomé, anunció ayer que emprenderá acciones legales contra Pyrenair por la decisión «unilateral» de suspender los vuelos desde Lérida-Alguaire, ya que firmaron un convenio de promoción para que llevara esquiadores a las estaciones andorranas por 130.000 euros.

Por su parte, el presidente de Pyrenair, Hugo Puigdefábregas, aseguró que quieren retomar la actividad en Huesca el año próximo. El consejo de administración de la compañía se reunirá previsiblemente mañana para tomar la decisión. La caída de la demanda por el estado de la nieve es una de las razones que han llevado al cierre pero principalmente «la falta de liquidez» para hacer frente a los pagos de cada vuelo mientras que las touroperadoras les pagan

meses después. Según Puigdefábregas, les faltaban 150.000 euros para asegurar la campaña pero no han podido obtener un crédito.

Ni siquiera ese convenio ya firmado con el Gobierno de Aragón de 300.000 euros les ha servido como aval, comentó el presidente. Por ello, se decidió la cancelación de todos los vuelos que quedaban hasta el 11 de marzo, con unas 1.800 plazas ocupadas. Desde la consejería de Industria apuntaron ayer que el pago de la subvención dependerá de la memoria de justificación de la empresa.

Por su parte, Hugo Puigdefábregas aseguró que «no tiene por qué haber problema porque el convenio no está sujeto a las operaciones» sino que se trata de un acuerdo de promoción que va mucho más allá. Según explicó, los avio-

nes que utiliza están rotulados con la imagen de «Turismo de Aragón» y no solo hacen las rutas de Huesca. De hecho, recordó que durante el mundial de ellos hizo varios viajes a Sudáfrica.

El departamento de Industria ha destinado desde 2007 un total de 2.235.000 euros al aeropuerto de los que 2.050.000 han sido ayudas directas a Pyrenair a través de convenios de promoción turística. En las dos temporadas anteriores, también recibió 500.000 euros un año y 200.000 al siguiente del departamento de Economía. Sin embargo, desde esta área no comprometieron su ayuda para este año, detalla Puigdefábregas.

Entre los años 2009 y 2010 fue cuando más dinero recibió pero también cuando transportó más

viajeros. En total, desde que la compañía inició sus operaciones el 5 de diciembre de 2007 hasta enero de este año han pasado 19.111 pasajeros por Huesca-Pirineos (también se incluyen los de la ruta de Londres de Aramón).

La subvención a los vuelos de Zaragoza, a cambio de publicidad, se aportó a través de la sociedad promotora. Air Nostrum ha dejado de operar tras la finalización del contrato, que le garantizó el cobro de 4,9 millones en los dos últimos años. Mientras, Ryanair renovó el suyo, con una aportación de 3 millones en 2010. La compañía valenciana transportó a 58.784 viajeros y la irlandesa, a 370.485. La tercera empresa con apoyo público, Wizz Air, se estrenó a mediados de año y se le garantizarán 750.000 euros anuales.

Pyrenair ha recibido también el apoyo del gobierno de la Generalitat de Cataluña para la temporada que comenzó en Lérida el pasado 23 de enero y que solo dos semanas después canceló. En el primer caso, según Puigdefábregas, se pactó que la Generalitat asumía los gastos variables como las tasas, que estima en unos 30.000 euros, por lo que no hubo ayuda directa. En este caso, el Gobierno no se ha pronunciado.

A pesar de los problemas de liquidez, Puigdefábregas aseguró que el pasado año casi consiguieron equilibrar los ingresos y los gastos y que el objetivo para esta temporada era recuperar el 80% de las pérdidas acumuladas, cantidad que no quiso desvelar. Pero ahora sus planes se han truncado.

E. PUERTOLAS / J. ALONSO



RAFAEL GOBANTES

Los últimos esquiadores de la temporada de Pyrenair. Aunque nadie lo sabía, los usuarios que llegaron el día 11 de febrero en los vuelos de Madrid y La Coruña al aeropuerto de Huesca fueron los últimos de la temporada que Pyrenair ha cancelado sin previo aviso. El domingo llegarán desde Londres los de Aramón.

## Almunia convoca a las instituciones para relanzar el aeropuerto

ZARAGOZA/HUESCA. Solo la cancelación de los vuelos ha sido inesperada, pero los problemas de liquidez de Pyrenair ya se conocían. Ha sido una muerte lenta. Ahora, la consejera de Presidencia del Gobierno de Aragón, Eva Almunia, ha anunciado que se reunirá la próxima semana con las instituciones, agentes sociales y económicos de la provincia para

analizar las posibilidades de rentabilizar el aeropuerto Huesca-Pirineos. Tanto el presidente de la Diputación, Antonio Cosculluela, como el alcalde de Huesca, Luis Felipe, confirmaron su asistencia.

Almunia recordó que los socialistas siempre han defendido que esta obra «no era prioritaria» y que cuando se construyó hubiera sido mejor destinar la inversión a

mejorar la red de carreteras. Por ello, recalzó que asumieron la obra por «responsabilidad». Al mismo tiempo, calificó de «desvergüenza» las críticas de la presidenta del PP en Aragón, Luisa Fernanda Rudi, que pidió ayer un plan de viabilidad para el aeropuerto y sugirió que preguntara dentro de su propio partido, ya que se construyó por decisión del

ex ministro Álvarez-Cascos y el entonces presidente de la Diputación Provincial, Rodolfo Aínsa, cuyo jefe de gabinete era el ahora candidato a la alcaldía de Zaragoza, Eloy Suárez. «No estamos dispuestos a aguantar ni una sola crítica del PP, que es el responsable porque se hizo con la oposición de la mayoría de las fuerzas políticas», apuntó.

Por su parte, el vicepresidente, José Ángel Biel, calificó la decisión de Pyrenair como «una desgracia» aunque admitió que es un aeropuerto «difícil de sacar adelante». A su vez, IU rechaza que las instituciones refloten la instalación y Chunta Aragonesista apunta que o se buscan operadores o hay que cerrarlo.

E. P. P.

<b>EN 2010</b>
<b>125€</b>
La pasada temporada Pyrenair recibió 800.000 euros, lo que implicó un coste por viajero de 125 euros.
<b>41,8€</b>
Air Nostrum transportó a 58.784 personas y recibió 2,46 millones. El coste por viajero rondó los 41,8 euros.
<b>8,1€</b>
Ryanair recibió 3 millones y llevó a 370.485 pasajeros. La media sale a 8,1 euros.

LAMENTAMOS mucho que la aerolínea altoaragonesa Pyrenair haya cancelado los vuelos previstos para el resto de la temporada. En el sector turístico hemos recibido la noticia con preocupación, puesto que su actividad supone una entrada más de visitantes. Aunque principalmente trabajan con establecimientos a pie de pistas, los paquetes turísticos no solo son de estancias cortas sino de semanas completas por lo que tiene una repercusión vinculada al consumo en todos los servicios del valle de Tena.

## LA OPINIÓN

Lorena Sánchez

### Una puerta de entrada

En la zona se notará, especialmente en los establecimientos que tuvieran reservas para este primer fin de semana que será más difícil de llenar y hay poco margen de maniobra. No obstante, no nos preocupa tanto este tipo de repercusión como la suspensión de una actividad que nos parecía muy buena para la zona. Vemos que incluso podría haber posibilidades de traer visitantes fuera de la temporada de invierno, de que se pudiera desestacionalizar.

\*Gerente de la Asociación Turística del Valle de Tena

**Análisis** | Hasta tres compañías han cerrado sus puertas en el aeropuerto de Zaragoza -Air Nostrum, Plaza Servicios Aéreos y Mac Aviation-, otras dos en Huesca -Pyrenair y Top Fly-, y no se encuentra ni una para Caudé

## El negocio aéreo, un fiasco detrás de otro, y van seis

Las aventuras aéreas parecen estar condenadas al fracaso en Aragón. Y ya van seis fiascos en menos de una década. El negocio del transporte de viajeros solo se sustenta con ayudas públicas, salvo en el caso de Air Europa, la única compañía que vuela a su riesgo y ventura desde Zaragoza a los archipiélagos balear y canario. Caso aparte es el aeródromo turolense de Caudé, cuyo primer concurso para su explotación quedó desierto y ahora la DGA pretende convocar otro para que alguien se encargue de dinamizar un proyecto por el que ninguna empresa ha mostrado interés. Y ya se han gastado más de 40 millones de euros en construir la primera fase de las instalaciones, de iniciativa autonómica.

Las dos compañías de vuelos baratos que operan en Zaragoza, Ryanair como Wizz Air reciben apoyo económico de la sociedad promotora del aeropuerto de Zaragoza, al igual que tenía garantizado Air Nostrum hasta finales del año pasado. Y su marcha del aeropuerto coincide con el final de las ayudas, que empezó a recibir con su implantación en la ciudad los años 90. Según fuentes oficiales de la DGA, en los dos últimos años recibió 492 millones de euros por las tres rutas que ya suprimió en enero (Madrid, París y Fráncfort) y a la que sumará la última (la de La Coruña) a finales de marzo.

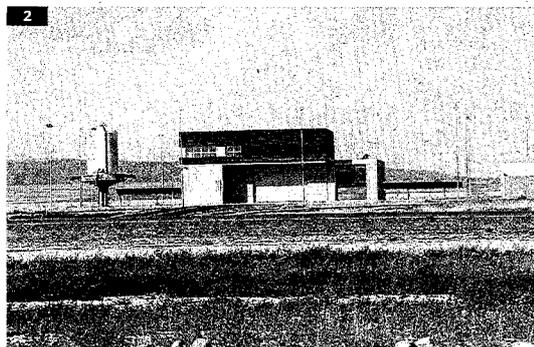
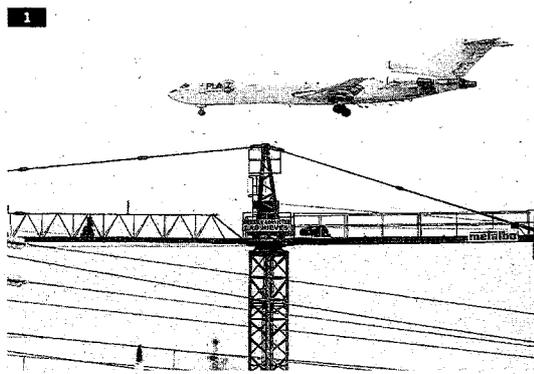
La promotora del aeropuerto de Zaragoza, constituida a partes

iguales por la DGA y el Ayuntamiento, no solo le garantizó por escrito a Ryanair el cobro de 174 millones en cinco años, sino que a finales del año pasado decidió ampliar su apoyo económico. Como pedía más dinero por los nuevos vuelos anunciados, la promotora optó por reforzar su aportación en casi 180.000 euros anuales. En 2010 recibió poco más de 3 millones, y a partir de este año, 3,6 millones, a los que se deben sumar los 180.000 euros adicionales.

Con estas cifras, los 750.000 euros anuales que se pactaron con Wizz Air para sus dos vuelos con Rumanía es más que ajustada.

A la marcha de Air Nostrum de Zaragoza se unen las de Pyrenair y de Top Fly en Huesca. La aerolínea oscense no da más de sí, al igual que la escuela de pilotos, cuya viabilidad se fue al traste al perder a sus alumnos asiáticos.

Con antelación, la zaragozana Mac Aviation lanzó un ambicioso proyecto que incluía servicios de aerotaxi (para lo que adquirió dos reactores Citation jet que contrataba Fernando Alonso para sus desplazamientos por Europa), una escuela de pilotos (para lo que disponía de tres avionetas) y trabajos aéreos. La aventura se alargó cinco años (entre 2001 y 2005) y acabó en fracaso justo al mismo tiempo que la empresa matriz, Proyex, entraba en crisis y se enfrentaba a un concurso de acreedores. En este caso, la empresa arriesgó con capital propio antes de acabar todos



ANTONIO GARCÍA

los aviones embargados por impago y con sus últimos tres empleados sin cobrar la nómina durante meses. Hasta llegó a barajar la creación de una aerolínea.

El sueño aéreo fue recuperado enseguida por el Gobierno de Aragón, que en 2006 lanzó su propia compañía, Plaza Servicios Aéreos. Pretendía reactivar la actividad, para lo que su presidente, el ex vicepresidente de Obras Públicas Carlos Esco, lanzó una división de viajeros y otra de mercancías. Ninguna funcionó y echó el cierre por etapas: primero cayó la ruta comercial con Toulouse porque había días que volaba con un solo pasajero y luego le tocó el turno a las rutas de carga, que conectaban Za-

ragoza con Canarias y Mallorca. En 2007 se clausuró esta división y un año después se echó el cierre total, eliminando las ruinosas conexiones con Málaga y Santiago. En menos de tres años se acumularon unas pérdidas de 9 millones.

El fiasco aún es mayor en Caudé. Se hizo a la medida de una empresa, Industrias López Soriano, que desistió de presentarse al concurso de explotación del complejo, que ahora saldrá de nuevo a licitación. Tras dos años de contactos, no se ha logrado cerrar ni un solo operador para este complejo de mantenimiento y reciclaje de aviones, acabado hace meses tras invertirse 38 millones.

J. ALONSO

## «Vamos a perder mercado y daremos menos servicios»

Estaciones de esquí y empresarios lamentan la cancelación de los vuelos

HUESCA. Unos aquí y otros allá, Pyrenair ofrecía un goteo de clientes a las estaciones de esquí de Formigal, Astún y Candanchú y, por tanto, a los establecimientos hoteleros de los valles de Tena y Aragón que ayer lamentaron el cese de actividad. El pasado año la propia compañía estimó que la repercusión económica de su actividad en el Pirineo suponía 9,2 millones de euros.

«Es lamentable que iniciativas empresariales como esta tengan una duración tan corta. No solo se queda el aeropuerto vacío sino que nosotros vamos a perder mercado en un momento complicado», valoró ayer Ángel Bandrés desde la Asociación Turística del Valle del Aragón. En su opinión, en una campaña «atípica» por la situación de la nieve también van a dejar de ofrecer un servicio que en años anteriores permitía incluso la llegada de esquiadores desde Canarias.

Por su parte, desde la estación de esquí de Candanchú, más que

lamentar los clientes que no les llegarán mostraron su desilusión por «la pérdida de una iniciativa». «Era muy importante porque también conseguía diversificar el tipo de turismo. Nos parece un paso atrás con respecto al turismo de invierno», aseguraron desde este centro invernal.

Por su parte, desde el grupo Aramón también manifestaron su «tristeza» por la decisión a la que se ha visto abocada la compañía Pyrenair. De hecho, el 50% de los clientes de la aerolínea eligen Formigal como destino. Por otro lado, Aramón aseguró que acaba-

rían su temporada de vuelos los domingos desde Londres para traer esquiadores al aeropuerto de Huesca hasta el próximo 3 de abril, tal y como estaba previsto.

Por su parte, tanto el presidente de la Cámara de Comercio de Huesca, Manuel Rodríguez Chesa, como el de CEOS-Cepyme, José Luis López, entidades que tienen un 2,5% respectivamente del accionariado de Pyrenair, aseguraron que continuarán apoyando tanto a la empresa como al desarrollo del aeropuerto Huesca-Pirineos.

E. PUÉRTOLAS

**1**

**Unas pérdidas de 9 millones** se llegaron a acumular en la aerolínea Plaza Servicios Aéreos, creada por el Gobierno de Aragón. Con una división de viajeros y otra de mercancías, sus cinco rutas fueron deficitarias desde el primer día. Duró tres años.

**2**

**Un aeródromo sin inquilinos.** La DGA quiso diversificar el sector industrial en Teruel y se inventó un complejo de mantenimiento y reciclaje de aviones en Caudé. Lleva meses acabado, pero no hay nadie que lo ocupe. Ahora, sacará de nuevo a concurso su explotación.

RYANAIR

### 17 RUTAS CANCELADAS EN GERONA

La aerolínea de bajo coste Ryanair anunció ayer su intención de cancelar 18 rutas y reducir frecuencias en otras 17 del total de 66 que opera desde el aeropuerto de Gerona. La decisión se produce tras el desacuerdo para renovar el convenio con el Gobierno de Cataluña, y supondrá que 1,7 millones de pasajeros menos al año lleguen a este aeropuerto catalán, según explicó el vicepresidente de la compañía irlandesa, Michal Cawley.

Tras este anuncio, el director general de Transportes y Movilidad de la Generalitat, Ricard Font, explicó que la Generalitat no se niega a pagar la suma que acordó el anterior gobierno tripartito, pero apuntó que antes es necesario conocer el presupuesto que se tendrá para aeropuertos y negociar en función del mismo. Añadió que Ryanair envió el pasado viernes un fax a la Generalitat advirtiéndole de que si no se concretaba una suma de dinero respondería a través de la prensa, a lo que él contestó que con «el Govern no se habla así». E. PRESS